



REGLEMENT GENERAL
DE
L'EXPLOITATION

LIVRE 150

REPARTITION ET EMPLOI
DU MATERIEL A MARCHANDISES
DES AGRES ET DES CONTAINERS

TABLE DES SUPPLEMENTS PUBLIES

Numéros des suppléments	Numéros et dates des avis	Numéros des fascicules modifiés	Observations
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			

Numéros des supplé- ments	Numéros et dates des avis	Numéros des fascicules modifiés	Observations
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

REGLEMENT GENERAL DE L'EXPLOITATION

TABLE DES MATIERES

LIVRE 150

REPARTITION ET EMPLOI DU MATERIEL A MARCHANDISES DES AGRES ET DES CONTAINERS

DISPOSITIONS GENERALES.

150.0

Page

A. Service de la répartition 1

B. Matériel à répartir :

a) Parc commercial **(B)** 1

b) Matériel étranger 1

Matériel exclu :

a) Wagons de service 1

b) Wagons de particuliers 1

C. Définition de la répartition.

1) Définition 1

2) Matériel dont les gares peuvent disposer
d'office 2

3) Ordres de répartition 2

D. Notions sur les ressources et les besoins.

Besoins 2

Ressources 2

Gares à réception dominante 2

Gares à expédition dominante 2

Gares en équilibre 2

150.0

Page

E. Organes de répartition.

a) Gares répartitrices (SR)	3
b) Bureaux répartiteurs (BR)	3
c) Bureau central répartiteur (BCR)	3

F. Plan de répartition.

a) Courants d'évacuation. Gares de concentration	3
b) Courants d'alimentation. Gares de dispersion	3
c) Courants de dispersion. Gares à expédition dominante	3

EMPLOI DU MATERIEL.

150.1

MATERIEL ORDINAIRE.

150.10

La table des matières 150.10 sera publiée en même temps que le fascicule 150.10 (Matériel ordinaire).

MATERIEL SPECIAL.

150.11

A. Généralités.

1. Matériel spécial	1
2. Véhicules marqués au nom d'une gare-dépôt	1
3. Wagons spéciaux	1

B. Catégories, caractéristiques, dépôts 2

C. Répartition et contrôle.

1. Wagons-dépôts	
a) Répartition	2
b) Contrôle	3
2. Wagons navettes	4
3. Wagons à plancher surbaissé.	
a) Répartition	4
b) Contrôle	6

150.11

150.11

Page

- Annexe 1. Nomenclature du matériel spécialisé, caractéristiques, dépôts.
- Annexe 2. Carnet contrôle de l'utilisation du matériel-dépôt.
- Annexe 3. Relevé mensuel d'utilisation du matériel spécial.

MATERIEL DE SERVICE.

150.12

150.11

MATERIEL SPECIAL

A. Généralités

- 1. Matériel spécial
- 2. Véhicules manutentionnés au sein d'un gare-dépôt
- 3. Wagons spéciaux

B. Catégories, caractéristiques, dépôts

C. Répartition et contrôle

- 1. Wagons-dépôts
- a) Répartition
- b) Contrôle
- 2. Wagons navettes
- 3. Wagons à plancher surbaissé

La table des matières 150.12 sera publiée en même temps que le fascicule 150.12 (Matériel de service).

DEMANDES ET SITUATIONS DE MATERIEL.	150.2
	Page
A. Demandes	1
B. Registre des demandes et fournitures (E 783)	3
C. Inventaire général du matériel en gare (E 974)	7
D. Inventaire permanent des wagons sur les raccords (E 975)	10
E. Situation pour les gares répartitrices (E 866)	11
F. Situation pour les bureaux répartiteurs (E 864)	12
G. Situation pour le bureau central répartiteur (E 921 — E 942)	13

Annexe 1. Demandes.

Annexe 2. E 783. — Registre des demandes et des fournitures.

Annexe 3. E 974. — Inventaire général du matériel en gare.

Annexe 4. E 975. — Inventaire permanent du matériel sur les raccords.

Annexe 5. E 866. — Etablissement de la situation E 866.

Annexe 6. E 864. — Etablissement de la situation E 864.

Annexe 7. E 921 — E 942. — Etablissement de la situation E 921 — E 942.

REPARTITION EN ACTION ET CONTROLE DE LA REPARTITION. 150.3

Page

A. Travail du bureau central répartiteur (BCR)	1
B. Travail des bureaux répartiteurs (BR)	2
C. Travail des gares répartitrices (SR)	3
D. Travail des gares	4
E. Contrôle de la répartition et de l'exécution des ordres.	
a) Situation et envoi de matériel vide au départ des gares de concentration	5
b) Envois de matériel vide de groupe à groupe	5
c) Evacuation tardive de wagons vides des gares secondaires	6
d) Contrôle des gares charbonnières et autres à trafic important	6
e) Contrôle des gares secondaires	7
f) Etat récapitulatif E 863 (matériel fourni, manquant, disponible, échanges aux points frontières)	
— Décomposition des fournitures et manquants par nature de marchandises ...	7
— Relevé E 950 (statistiques et renseignements divers)	7
g) Vérification des E 864	8
h) Contrôle sur le terrain	8
Annexe 1. Situation et séjour du matériel vide dans les gares de concentration.	

150.3

Page

- Annexe 2. Envois de matériel vide de groupe à groupe.
- Annexe 3. E 863. — Matériel fourni, manquant, disponible.
- Annexe 4. Fiche de décomposition des fournitures et manquants.
- Annexe 5. E 950.

ACHEMINEMENT DU MATERIEL VIDE.

150.4

A. Etiquetage	1
B. Documents de Transport	2
C. Itinéraire	2
D. Priorité	3
E. Note d'enlèvement	3
F. Annonce	3
G. Retrait en cours de route	4

RENDEMENT DU MATERIEL.

150.5

SEJOUR EN GARE.

150.50

I. Définition.

Séjour en gare	1
Séjour au local	1
Séjour en escale	1

II. Ecritures relatives au séjour du matériel en gare.

A. Généralités	1
B. Carnet contrôle E 860 — bordereau contrôle E 814	3
C. Carnet de poche (contrôle et établissement des E 860 et E 814)	5
D. Carnet de recensement (et feuille de recensement E 833)	6
E. Vérification des écritures	7

Annexe 1. E 860. — Carnet contrôle.

Annexe 2. E 814. — Bordereau contrôle.

Annexe 3. E 833. — Feuille de recensement.

ROTATION.

Chapitre I. Définitions	1
Chapitre II. Utilité du coefficient de rotation ...	1
Chapitre III. Formules.	
Notations	2
Rotation en tous services	3
Rotation en service intérieur	3
Séjour hors réseau	3
Rotation en trafic international	3

DECOMPOSITION DE LA ROTATION. 150.52

	Page
Chapitre I. Généralités	1
Chapitre II. Travail des gares, des chefs-lieux circonscriptionnaires et des BR.	
A. Procédé de calcul	1
B. Wagons à considérer	2
C. Spécification des carnets à tenir	3
D. Manière de tenir les carnets E 952	3
E. Particularités au sujet de la tenue de E 952	
1. Comptage	7
2. Carnet « mouvement local »	7
3. Carnet « mouvement total »	8
4. Desserte directe d'une installation locale ...	8
5. Local desservi par deux gares différentes ...	8
6. Ports	8
7. Carnet mouvement escale	9
F. Calcul du séjour en gare	
1. Carnet « mouvement local »	9
2. Carnet « mouvement total »	10
G. Transmission aux chefs-lieux circonscriptionnaires (E 953)	12
H. Travail des chefs-lieux circonscriptionnaires. — Transmission aux groupes (E 954)	13
I. Travail des BR. — Transmission des E 955 et E 956 au BCR. — Relevés comparatifs des séjours au local et en escale	13

Chapitre III. Travail du BCR.

A. Notations	
Temps au local	14
Temps en escales intermédiaires	14
Temps en attente	15
Temps dans les trains	15
B. Détermination du temps au « local »	15
C. Détermination du temps en « escales » intermédiaires	17
D. Détermination du temps en « attente »	18
E. Détermination du temps dans les trains	18
Annexe 1. E 952. — Mouvement local (carnet unique).	
Annexe 2. E 952. — Mouvement local (cour à marchandises).	
Annexe 2bis. E 952. — Mouvement local (carnet raccordement).	
Annexe 2ter. E 952. — Mouvement local (carnet centralisateur).	
Annexe 3. E 952. — Mouvement total (carnet poste I).	
Annexe 3bis. E 952. — Mouvement total (carnet poste II).	
Annexe 3ter. E 952. — Mouvement total (carnet centralisateur).	
Annexe 4. Séjour moyen réel en escale.	
Annexe 4bis. Séjour moyen des wagons allant au local.	
Annexe 4ter. Séjour moyen des wagons venant du local.	

Annexe 5.	E 953. — Séjour en gare (gares autres que les gares de formation et de bifurcation).
Annexe 5bis.	E 953. — Séjour en gare (gares de formation ou de bifurcation).
Annexe 6.	E 954. — Récapitulation des E 953. — Séjour « au local ».
Annexe 7.	E 955. — Récapitulation des E 954. — Séjour « au local ».
Annexe 8.	E 956. — Récapitulation des E 953. — Séjour en escale.
Annexe 9.	Relevé comparatif des séjours au local.
Annexe 10.	Relevé comparatif des séjours en escale.

MESURES PROPRES A AUGMENTER LE RENDEMENT DU MATERIEL.

150.6

Généralités.

1

A. Mesures en tout temps

1. Période normale 1

2. Période de recrudescence des transports ... 2

B. Mesures spéciales en cas de pénurie 3

PETIT MATERIEL DE TRANSPORT.

150.7

AGRES DE CHARGEMENT.

150.70

TITRE I. GENERALITES.

1. Agrès d'arrimage 1

2. Bâches 2

**TITRE II. DISPOSITIONS COMMUNES A TOUS
LES AGRES DE CHARGEMENT DE
LA S.N.C.B.**

1. Répartition	2
2. Transport	
a) agrès non utilisés	2
b) agrès utilisés	3
c) complément d'arrimage — Retrait d'agrès ...	4
3. Manutention et conservation	
a) Traitement	4
b) Vérification	5
c) Consigne locale	6

**TITRE III. DISPOSITIONS SPECIALES AUX
AGRES D'ARRIMAGE.**

1. Utilisation	6
2. Contrôle de l'effectif et de l'utilisation	6
3. Avaries	
a) Constatations	7
b) Avaries occasionnées par un particulier	7
c) Réparation	8

**TITRE IV. DISPOSITIONS SPECIALES AUX
BACHES DE LA S.N.C.B.**

1. Utilisation	8
2. Manutention et conservation	8
3. Contrôle de l'effectif et de l'utilisation	9
4. Avaries	
a) Service intérieur	10
b) Relations avec les autres réseaux	11

c) Avaries occasionnées par un particulier ...	11
d) Réparation	12
e) Cas d'irrégularité suite avarie :	
1. par l'humidité	13
2. par acide ou liquide corrosif	13
3. par brûlures	13
4. par écrasement, frottement et déchirures	13
TITRE V. AGRES DE CHARGEMENT DES CHE- MINS DE FER ETRANGERS	13
TITRE VI. ACCESSOIRES DE CHARGEMENT ASSIMILES AUX AGRES D'ARRI- MAGE	14
TITRE VII. VALEUR DES AGRES ET DES AC- CESSOIRES ASSIMILES.	
1. Agrès (B)	15
2. Agrès et accessoires assimilés étrangers	15
Annexe 1. E 977. — Avis de non rentrée de cordes, chaînes et chaînettes d'arrimage, prolonges-disques, etc.	
Annexe 2. E 963. — Contrôle de l'utilisation des cordes à aiguillettes.	
Annexe 3. E 964. — Contrôle de l'utilisation des chaînes d'arrimage.	
Annexe 4. E 965. — Contrôle de l'utilisation des prolonges et des câbles.	
Annexe 5. E 966. — Contrôle de l'utilisation des autres agrès.	
Annexe 6. Contrôle de l'effectif des agrès.	
Annexe 7. E 1051. — Surveillance de l'utilisation des bâches (B) .	

REPARTITION ET CONTROLE DES CONTAINERS.

150.71

Page

TITRE I. GENERALITES.

A. Catégories — Types — Lettres caractéristiques.	1
B. Usage.	
1. Parois pleines	1
2. Claire-voie	2
3. Chevalet	2
C. Demandes E 783 — E 860	2
D. Nettoyage et désinfection	3
E. Avaries	3
F. Echange et emploi réciproque	3

TITRE II. REPARTITION.

1. Principes	3
2. Organes de répartition	4
3. Attributions des gares et dépendances	4
4. Attributions des quais de transbordement	4
5. Attributions des bureaux répartiteurs (BR) ...	5
6. Attributions du bureau central répartiteur (BCR)	5

TITRE III. CONTROLE.

1. Gares et dépendances	5
2. Quais de transbordement	6
3. Bureaux répartiteurs (BR)	6
4. Bureau central répartiteur (BCR)	7

Annexe 1. Caractéristiques des containers S.N.C.B.

Annexe 2. E 866bis. — Etablissement de la situation E 866bis.

- Annexe 3. E 921bis. — Etablissement de la situation E 921bis.
- Annexe 4. Feuille de dépouillement.
- Annexe 5. E 942bis.
- Annexe 6. E 864bis. — Etablissement de la situation E 864bis.
- Annexe 7. E 863bis.

MATERIEL POUR LE TRANSPORT DES COLIS EN DOUANE, COLIS POSTAUX, EXPRESS, ETC.; MATERIEL DE PROTECTION ET D'ARRIMAGE POUR MESSAGERIES.

TITRE I. GENERALITES.

- | | |
|---|---|
| 1. Paniers, cadenas | 1 |
| 2. Matériel pour le transport des colis postaux : | |
| Service intérieur | 1 |
| Service international | 2 |
| 3. Matériel de protection et d'arrimage pour les messageries | 2 |

TITRE II. DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A L'UTILISATION DU MATERIEL POUR LE TRANSPORT DES COLIS EN DOUANE, DES COLIS POSTAUX, EXPRESS, ETC. ET DU MATERIEL DE PROTECTION ET D'ARRIMAGE POUR MESSAGERIES.

1. Paniers et cadenas.

- | | |
|-----------------------|---|
| A. Annotations | 3 |
| B. Transport | 3 |

150.72

Page

C. Avaries	3
D. Manquants et réclamations	
a) Service intérieur et mixte	3
b) Service international	4
c) Régularisation d'écritures	4
E. Extension	5
F. Paniers et cadenas étrangers	5
G. Dispositions intéressant les gares d'arrivée	5
H. Dispositions intéressant les gares d'échange	6
2. Matériel pour le transport des colis postaux.	
Service intérieur	6
Service international	6
3. Matériel de protection et d'arrimage pour les messageries.	
A. Utilisation — Répartition	7
B. Avaries	8

REPARTITION DES WAGONS-GRUES.

150.8

A. Obligation de fournir	1
B. Caractéristiques :	
a) Wagons-grues E	1
b) Wagons-grues M.A. et V	1
C. Numérotation des wagons-grues et wagons al- longes	2
D. Demandes	3

E. Répartition

1. Données pour la répartition :	
a) gares	3
b) bureau répartiteur	3
2. Répartition proprement dite	3
F. Gares-dépôts	4
G. Avaries aux wagons-grues et aux allonges	4
H. Location	5
I. Entretien — Réparation — Manipulation — Transport dans les trains, etc.	5

DISPOSITIONS PARTICULIERES.

150.9

LOCATION DE WAGONS ET DE BACHES A DES PARTICULIERS.

150.90

Dispositions générales	1
-------------------------------	---

A. Location de wagons.

I. Wagons commerciaux.	
1° Location à court terme	2
2° Location à long terme	2
II. Wagons désaffectés	2
III. Dispositions communes aux wagons commerciaux et désaffectés.	
a) Visite du matériel	3
b) Signature et approbation du contrat ...	3
c) Exécution du contrat	4

150.90

Page

d) Taxe de garage	4
e) Restitution des wagons	5
B. Location de bâches	5
C. Comptabilité	5
D. Litiges	6
Annexe 1. Contrat de location de wagons.	
Annexe 2. Taux de location.	
Annexe 3. Procès-verbal de visite contradictoire pour remise — reprise de wagons loués.	
Annexe 4. Déclaration de réception de bâches.	
Annexe 5. Relevé des frais de location.	

RECENSEMENTS.

150.91

A. Recensements généraux	1
B. But	1
C. Annonce.	
1. Matériel à recenser	2
2. Date et heure	2
3. Genre de recensement	3
4. Obligations des organes recenseurs	3
5. Etablissement des documents de base	3
6. Transmission des documents	3
D. Centralisation et établissement des résultats.	
1. Centralisation des documents de base	3
2. Comptage	3
3. Recensement par numéro	4
4. Recensement par numéro avec renseigne- ments complémentaires	4

MATERIEL DISTRAIT.	150.92
	Page
A. Dispositions générales.	
1. Matériel pouvant être distrait	1
2. Matériel exclu	1
3. Matériel loué	1
4. Matériel distrait proprement dit	1
B. Matériel distrait proprement dit.	
I. Demande	1
II. Fourniture	2
III. Utilisation	2
IV. Restitution	3
C. Contrôle des effectifs du matériel commercial distrait (loué ou non).	
I. Dans les gares	3
II. Dans les B.R.	4
III. Au B.C.R.	4

ANNUAIRE DE LA VILLE DE PARIS

MATERIEL DISTRICT	
A. Dispositions générales	
1.	Matériel pour tout le district
2.	Matériel spécial
3.	Matériel local
4.	Matériel distinct proprement dit
B. Matériel distinct proprement dit	
I.	Demande
II.	Fourniture
III.	Utilisation
IV.	Restitution
C. Contrôle des dépenses du matériel communal de trait (long ou court)	
I.	Dans les garnis
II.	Dans les S.R.
III.	AU SÉCRÉTARIAT



EMPLOI DU MATÉRIEL.

GÉNÉRALITÉS.

Au point de vue de son affectation, le matériel à marchandises immatriculé par la S.N.C.B. peut être subdivisé comme suit :

- a) *Les wagons ordinaires de l'effectif commercial*, circulant en service général et servant au transport de marchandises diverses remises à l'expédition par les usagers du chemin de fer. Ces wagons font l'objet du R.G.E., fascicule **150.10**;
- b) *Les wagons spéciaux de l'effectif commercial*, marqués au nom d'une gare-dépôt et réservés, en principe, au transport de marchandises déterminées. Ces wagons font l'objet du R.G.E., fascicule **150.11**;
- c) *Les wagons de service*, à l'usage exclusif des services de la S.N.C.B. ou affectés au service de certains charbonnages (wagons-convention). Ces wagons font l'objet du R.G.E., fascicule **150.12**;
- d) *Les wagons de particuliers*, de types spéciaux appartenant à des personnes ou firmes au nom desquelles ils sont immatriculés par la Direction du Matériel et des Achats et admis à circuler pour le transport de marchandises déterminées. Ces wagons font l'objet du R.G.C., fascicule VIII, chap. 24;
- e) *Les fourgons pour trains de marchandises*. Ces véhicules font l'objet du R.G.E., fascicule **122.39**.

Après le 15 Mars 1914

EMPLOI DU MATÉRIEL

GÉNÉRALITÉS

Au point de vue de son affectation, le matériel à marchandises est divisé en deux catégories : le matériel à marchandises et le matériel à voyageurs.

Le matériel à marchandises est affecté à l'exploitation des services de transport de marchandises et de transport de voyageurs. Les wagons sont affectés à l'exploitation des services de transport de marchandises et de transport de voyageurs.

Le matériel à voyageurs est affecté à l'exploitation des services de transport de voyageurs et de transport de marchandises. Les wagons sont affectés à l'exploitation des services de transport de voyageurs et de transport de marchandises.

Le matériel à voyageurs est affecté à l'exploitation des services de transport de voyageurs et de transport de marchandises. Les wagons sont affectés à l'exploitation des services de transport de voyageurs et de transport de marchandises.

Le matériel à voyageurs est affecté à l'exploitation des services de transport de voyageurs et de transport de marchandises. Les wagons sont affectés à l'exploitation des services de transport de voyageurs et de transport de marchandises.

Le matériel à voyageurs est affecté à l'exploitation des services de transport de voyageurs et de transport de marchandises. Les wagons sont affectés à l'exploitation des services de transport de voyageurs et de transport de marchandises.

MATÉRIEL ORDINAIRE.

A. — CLASSIFICATION DES WAGONS ORDINAIRES.

1. — D'une manière générale, les wagons ordinaires peuvent être classés en deux grandes catégories :

- A. Les wagons *couverts*, dénommés également *fermés* (généralement à 2 essieux);
- B. Les wagons *ouverts*.

Cette dernière catégorie comprend :

- 1^o des wagons à hauts bords, appelés *tombereaux* (généralement à 2 essieux);
- 2^o des wagons à haussettes basses ou sans haussettes, dénommés *plats*.

Parmi les wagons plats on distingue :

- a) Les plats de moins de 15 m (à 2 ou 4 essieux);
- b) Les plats de 15 m et plus (à 4 essieux).

2. — Pour faciliter et uniformiser la désignation des catégories et types courants de wagons ordinaires, les gares et organes de répartition peuvent faire usage de *lettres abréviatives conventionnelles*, dont la liste et la signification sont mentionnées ci-après :

- HF : wagon couvert;
- HH : tombereau;
- HP : wagon plat de moins de 20 tonnes, à 2 essieux, sans haussettes ou à haussettes fixes;
- HPHR : wagon plat de moins de 20 tonnes, à 2 essieux, à haussettes rabattantes ou amovibles;
- HPV : wagon plat de 20 ou 25 tonnes, à 2 ou 4 essieux, sans haussettes ou à haussettes fixes;
- HPVHR : wagon plat de 20 ou 25 tonnes, à 2 ou 4 essieux, à haussettes rabattantes ou amovibles;
- HPQ : wagon plat de 35 tonnes ou plus, à 4 essieux, de moins de 15 m, sans haussettes;
- HPQHR : wagon plat de 35 tonnes ou plus, à 4 essieux, de moins de 15 m, à haussettes rabattantes ou amovibles;

- GQ : wagon plat de 35 tonnes ou plus, à 4 essieux, de 15 à moins de 18 m, sans haussettes;
- GL : wagon plat de 35 tonnes ou plus, à 4 essieux, de 18 m ou plus, sans haussettes.

B. — CONDITIONS D'EMPLOI.

Dans la désignation et l'emploi du matériel à marchandises, les gares doivent observer les prescriptions ou recommandations ci-après qui répondent soit à des nécessités d'exploitation, soit à des exigences réglementaires des chemins de fer en relation.

1. — EN TOUS SERVICES.

a) La charge par essieu, le poids par mètre courant et le gabarit de chargement des wagons ne doivent pas dépasser les limites fixées (voir R.G.M.A., fasc. 2.3.7.1).

b) Il y a lieu de vérifier l'état des wagons avant leur chargement ou leur mise à la disposition de l'expéditeur. Les wagons doivent être propres, secs et exempts de toute odeur. Il y a lieu de s'assurer notamment que le plancher et les parois permettent le transport sans perte ou avarie des marchandises (trous, clous faisant saillie à l'intérieur, etc.) et que les parois ainsi que la toiture des wagons couverts sont bien étanches. Les wagons fraîchement désinfectés ne peuvent être utilisés pour les envois de denrées alimentaires.

c) Pour les animaux vivants transportés en wagons couverts, on n'emploiera que des wagons dont les parois de tête ou les parois latérales ont des ouvertures de ventilation pourvues de volets; le plancher de ces véhicules doit être en bon état et suffisamment solide.

Les wagons ayant servi au transport d'engrais, de chaux ou d'autres matières nuisibles et qui n'auraient pas été balayés et lavés à fond ne doivent pas être utilisés pour le transport d'animaux vivants.

d) Les charges de toute nature doivent, autant que possible, être réparties uniformément sur les essieux et les roues.

Les objets chargés doivent être disposés et arrimés de telle sorte qu'ils ne puissent pas se déplacer, même dans le cas de chocs et de secousses se produisant normalement au cours du transport.

Pour les prescriptions de chargement, voir R.G.M.A., fasc. 2.3.7.1. et annexe II au RIV.

e) Le poids du chargement d'un wagon ne doit pas dépasser la limite de charge. (Voir R.G.M.A., fasc. 2.3.7.1.)

La charge-limite ne doit cependant pas être tolérée au départ pour les marchandises qui, par leur nature particulière, sont susceptibles de subir une augmentation de poids par suite des influences atmosphériques (sable, terre, etc.).

2. — EN SERVICE INTÉRIEUR.

a) Les wagons revêtus du signe Δ ne sont admis qu'en service intérieur belge (voir R.G.M.A., fascicule 2.3.8.1).

b) Les wagons portant la marque \times — signe conventionnel pour indiquer qu'ils sont garés ou envoyés en garage pour cause de surabondance — ne peuvent être utilisés pour les transports du service commercial que sur ordre du BCR.

3. — EN SERVICE INTERNATIONAL.

Les wagons à employer pour le transport d'envois en service international doivent satisfaire aux prescriptions du « Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV) » (voir R.G.M.A., fasc. 2.3.8.1). Ces wagons portent la marque T ou RIV.

Sont tout particulièrement à observer :

a) les dispositions techniques concernant la *construction*, l'*entretien* et l'*équipement* des wagons (RIV, chap. G).

Il y a lieu de s'assurer notamment :

— que les wagons choisis permettent le transport de l'envoi sur tous les parcours à emprunter;

— que leur délai de revision ou de graissage n'est pas expiré ou sur le point d'expirer;

b) les prescriptions concernant le *chargement* des wagons (RIV, annexe II et R.G.M.A., fasc. 2.3.7.1);

c) les prescriptions relatives au *transport des marchandises soumises à la douane* et aux dispositions spéciales des véhicules servant à ces transports (RIV, annexe III);

d) les caractéristiques particulières de construction requises pour les wagons dont l'acheminement se fait par des *trains à marche rapide* sur une ou plusieurs administrations (RIV, annexes V et VI; voir aussi annexe I au présent fascicule);

e) les conditions techniques spéciales requises pour les wagons devant servir au *transport d'animaux vivants* (voir paragraphe 3^o de l'annexe I au présent fascicule).

f) le cas échéant, les conditions particulières de transit, déterminées par entente spéciale préalable, en cas d'échange d'*envois exceptionnels* entre la S.N.C.B. et d'autres administrations (RIV, § 2, numéro 5).

C. — RENDEMENT DU MATERIEL.

1. Les gares doivent veiller à ce que l'on utilise le plus complètement possible la *capacité* des wagons. Cette capacité peut être envisagée à trois points de vue :

- le volume de la caisse;
- le tonnage ou charge normale;
- la longueur utile du plancher.

Le *volume* est l'élément essentiel à considérer dans les wagons couverts, le *tonnage*, dans les tombereaux, la *longueur utile*, dans les plats.

2. Pour les *expéditions massives*, notamment celles bénéficiant d'un tarif spécial (60 tonnes, par exemple) et nécessitant l'emploi de plusieurs wagons, les gares doivent s'efforcer :

- a) de limiter au strict minimum le nombre de wagons nécessaires en choisissant du matériel à tonnage élevé;
- b) de faire utiliser autant que possible la totalité du tonnage offert par chaque wagon. Dans cet ordre d'idées, l'expéditeur sera prié d'examiner la possibilité de compléter le chargement jusqu'à concurrence du tonnage global offert. Exemple : Si pour une expédition de 60 t, l'expéditeur dispose de trois wagons de 15 t et d'un wagon de 20 t, soit au total de 65 t de matériel, il conviendrait d'obtenir le chargement de 65 t au lieu de 60 t de marchandises.

3. Tout en s'attachant à restreindre dans toute la mesure du possible, la circulation à vide du matériel, le personnel a pour devoir d'observer les prescriptions générales ci-après (chap. D, E, F, G) relatives à l'*affectation* des divers types de wagons. Il importe notamment d'éviter tout emploi abusif du matériel et de veiller à ce qu'il reçoive autant que possible des chargements en rapport avec son volume, son tonnage ou sa longueur.

Cependant, lorsque le chargement peut indifféremment être effectué sur du matériel de différentes catégories, il convient de désigner la catégorie la plus abondante à l'époque. Dans ce but, des directives sont données en temps opportun par le B.C.R.

D. — WAGONS COUVERTS.

1. — AFFECTATION.

Les wagons couverts ordinaires (HF) servent au transport de colis de messageries ou de marchandises diverses expédiées par chargement

complet et qui, en raison de leur nature ou de prescriptions de douane, d'octroi, de police ou de tarifs, ne peuvent être expédiées en wagons ouverts, bâchés ou non.

2.— TYPES, NUMÉROTAGE, EFFECTIFS, CARACTÉRISTIQUES.

L'annexe 2 indique les différents types par origine (belge ou étrangère), le numérotage par série, les effectifs et les principales caractéristiques des wagons couverts ordinaires.

3. — COUVERTS A VOLETS.

Certains wagons couverts ont des ouvertures de ventilation pourvues de volets.

Ces wagons conviennent particulièrement au transport de fruits, de légumes, de pommes de terre et d'autres marchandises sujettes à prompt corruption. Ils servent également à l'expédition d'animaux vivants concurremment avec les wagons à 22 volets (voir fasc. 150.11 : « Matériel spécial »).

4. — COUVERTS MARQUÉS \overline{S} .

Les wagons couverts porteurs de la marque \overline{S} (voir séries à l'annexe 2) sont considérés comme susceptibles d'être acheminés en trafic international par des trains roulant à des vitesses supérieures à 80 km/h mais inférieures ou égales à 100 km/h.

Ces wagons conviennent particulièrement à certaines expéditions effectuées sous le régime Grande vitesse de la C.I.M. et notamment au transport d'animaux vivants à l'exportation (voir annexe 1, § 3^o au présent fascicule).

En cas d'utilisation des wagons \overline{S} pour l'étranger, le temps écoulé depuis leur dernière revision ne peut pas dépasser dix-huit mois.

5. — COUVERTS SPÉCIAUX.

Sont notamment considérés comme tels et de ce chef repris à l'annexe 1 du fascicule 150.11 (Matériel spécial) :

- les wagons *isothermes* et *réfrigérants*, affectés spécialement au transport de poissons et autres denrées périssables;
- les wagons couverts de *grande capacité* (70 à 80 m³), affectés spécialement au transport de gros animaux, de marchandises volumineuses et de groupages;
- les wagons couverts « *Ferry-Boat* », affectés spécialement au trafic avec l'Angleterre par les ferry-boats;
- les wagons couverts à 22 volets, affectés spécialement au transport d'animaux vivants en service intérieur.

6. — PRESCRIPTIONS ET RECOMMANDATIONS.

- a) Pour les marchandises craignant l'humidité (engrais, ciment, etc.) il doit être fourni de préférence des wagons sans volets. Par contre, pour les marchandises sujettes à prompt corruption (fruits, légumes, etc.) il y a lieu de fournir des wagons avec volets.
- b) Lorsque les wagons couverts à volets sont utilisés pour le transport de marchandises ne nécessitant pas un aérage, il y a lieu d'en fermer les volets.

De même, lorsque les wagons couverts circulent ou stationnent à vide, il importe d'en tenir fermés les portières et les volets. Les infractions à cette règle doivent être annotées par les chefs-gardes dans leur rapport E. 792 et signalées au chef de gare ou à son délégué afin qu'il soit remédié aux négligences avant le départ du train.

Les chefs-gardes doivent également veiller à ce que les portières des wagons couverts en transbordement, déchargés en cours de route, soient refermées après chaque déchargement.

- c) En principe, l'emploi de bâches pour couvrir les wagons couverts à toiture non étanche est interdit.

Lorsque la visite minutieuse, à laquelle il doit être procédé avant la mise en chargement, fait constater un défaut apparent, les wagons doivent être rebutés (R.G.M.A., livret 2.3.1.2, art. 20).

E. — TOMBREAUX.

1. — AFFECTATION.

Les tombereaux ordinaires (HH) sont destinés aux expéditions de toute nature qui ne nécessitent pas l'emploi de véhicules d'une autre catégorie. Ils servent principalement au transport de charbon, de coques, de briquettes, de produits de carrières, de sable, de chaux, de dolomies, de matériaux de construction, de bois de mines découpés, de bois scié, de fourrages, de minerais, etc.

2. — TYPES, NUMÉROTAGE, EFFECTIFS, CARACTÉRISTIQUES.

L'annexe 3 indique les différents types par origine (belge ou étrangère), le numérotage par série, les effectifs et les principales caractéristiques des tombereaux ordinaires.

3. — TOMBREAUX A 4 PORTES.

Pour l'expédition des charbons à destination des Centrales de mélange de Schaerbeek, Bressoux et Haine-Saint-Pierre (équipées d'un culbuteur

latéral et frontal), les gares de desserte des charbonnages et ports effectuant ces envois, doivent fournir des tombereaux de 20 ou 25 tonnes à 4 portes latérales ou à portes frontales. En cas de pénurie absolue de tombereaux de 20 ou 25 tonnes répondant aux conditions précitées, ceux-ci peuvent à la rigueur être remplacés par des wagons de 15 tonnes à portes frontales.

Pour les envois à destination de la Centrale de Merelbeke (disposant seulement d'un culbuteur latéral), il ne peut être remis aux expéditeurs que des tombereaux de 20 ou 25 t à 4 portes latérales.

4. — TOMBEREAUX DE GRANDE CAPACITÉ.

En vue de limiter au strict nécessaire la quantité de matériel à fournir, il est recommandé d'employer de préférence les tombereaux de grande capacité (30 m³ et plus) pour les transports de marchandises dont la densité est inférieure à 1 (foin, lin, paille, bois de mines découpés, bois de construction, coke, etc.).

5. — TOMBEREAUX SPÉCIAUX.

Sont notamment considérés comme tels et de ce chef repris à l'annexe I du fascicule 150.11 (Matériel spécial) :

- les tombereaux à *couvercles*, affectés spécialement au transport de chaux et dolomies;
- les tombereaux « *Ferry-Boat* », affectés spécialement au trafic avec l'Angleterre par les ferry-boats.

F. — WAGONS PLATS DE MOINS DE 15 M.

1. — AFFECTATION.

Les wagons de cette catégorie (HP - HPHR - HPV - HPVHR - HPQ - HPQHR) servent au transport de marchandises pour lesquelles les tombereaux offriraient des difficultés au chargement et au déchargement.

Ils comprennent deux types :

- 1° les wagons à deux essieux;
- 2° les wagons à quatre essieux (bogies).

Les wagons plats de moins de 15 m à 2 essieux conviennent particulièrement au transport :

- a) de machines agricoles, de matériel de foire, de voitures de déménagement, etc.;
- b) de certaines marchandises pondéreuses, telles que les blocs de pierre et les produits métallurgiques;

c) de marchandises de longueur, telles que les bois de mines non découpés.

Les wagons plats de moins de 15 m à 4 essieux (*bogies*) servent principalement à l'expédition de produits métallurgiques (barres de fer, poutrelles, cornières, etc.) ainsi qu'au transport d'arbres, de baliveaux, de poteaux et d'autres marchandises pondéreuses ou de longueur ne pouvant être chargées sur des wagons plats à 2 essieux.

2.— TYPES, NUMÉROTAGE, EFFECTIFS, CARACTÉRISTIQUES.

L'annexe 4 indique les différents types par origine (belge ou étrangère), le numérotage par série, les effectifs et les principales caractéristiques des wagons plats ordinaires de moins de 15 m.

3. — WAGONS PLATS SPÉCIAUX DE MOINS DE 15 M.

Sont notamment considérés comme tels et de ce chef repris à l'annexe I du fascicule 150.11 (Matériel spécial) :

- les wagons *pupitres*, affectés au transport de caisses de glaces et de verreries de grandes dimensions;
- les wagons à *chevalet*, affectés au transport de marbre, de pierres en tranches et de glaces;
- les wagons affectés au transport de *plaques tournantes*;
- les wagons plats *courts* (15, 20 et 25/35 tonnes), affectés spécialement au transport de masses indivisibles, blocs de pierres, marbres, etc.;
- les wagons plats 15 t 13 m, convenant particulièrement au transport d'autos, laines et autres marchandises volumineuses;
- les wagons plats à *plancher surbaissé*, affectés aux transports extraordinaires de marchandises de poids et de dimensions exceptionnelles;
- les wagons plats du type *anglais*, à *plancher légèrement surbaissé* (35 et 40 t), convenant particulièrement au transport de marchandises qui, chargées sur des wagons ordinaires, dépasseraient le gabarit;
- les wagons plats aménagés spécialement pour le transport des *grands containers* de 5 tonnes (*wagons-containers*);
- les wagons plats « *Ferry Boat* », affectés spécialement au trafic avec l'Angleterre par les ferry-boats.

G. — WAGONS PLATS DE 15 M ET PLUS.

1. — AFFECTATION.

Les wagons plats de 15 m et plus (GQ - GL) servent au transport de marchandises de grande longueur (rails, poutrelles, largets, arbres en grumes, etc.) dont le chargement ne pourrait s'effectuer sur d'autres wagons.

2. — TYPES, NUMÉROTAGE, EFFECTIFS, CARACTÉRISTIQUES.

L'annexe 5 indique les différents types par origine (belge ou étrangère), le numérotage par série, les effectifs et les principales caractéristiques des wagons plats ordinaires de 15 m et plus.

3. — WAGONS PLATS SPÉCIAUX DE 15 M ET PLUS.

Sont notamment considérés comme tels et de ce chef repris à l'annexe I du fascicule **150.11** (Matériel spécial) :

- | | |
|---|--|
| — les wagons plats de grande longueur (10-15 et 20 t) <i>provenant de la transformation de voitures à voyageurs</i> | } affectés spécialement au transport d'autos, voitures, etc. |
| — certains <i>GL à plancher</i> | |

2. - TYPES NUMÉRIQUES ÉPÉTES CARACTÉRISTIQUES

Les numéros 1 à 10 de la liste des types par origine (Belge ou étrangère) sont réservés par suite des caractéristiques principales des wagons pour un maximum de 12 m et plus.

3. - WAGONS PLATS SPÉCIAUX DE 12 M ET PLUS

Sont notamment considérés comme tels et de ce chef repris à l'annexe I de l'article 130.11 (Métrique spéciale) :

- les wagons plats de grande longueur (18-22 m) affectés spécialement au transport d'articles
- les wagons plats de grande longueur (18-22 m) affectés spécialement au transport d'articles
- les wagons plats de grande longueur (18-22 m) affectés spécialement au transport d'articles
- les wagons plats de grande longueur (18-22 m) affectés spécialement au transport d'articles

CHOIX DES WAGONS A UTILISER POUR CERTAINS TRANSPORTS INTERNATIONAUX.

Le RIV (annexes V et VI) contient des prescriptions quant au choix des wagons destinés à assurer des transports internationaux dont l'acheminement se fait par des trains à marche rapide sur une ou plusieurs administrations.

Ces wagons doivent porter la marque \boxed{S} ou \boxed{SS} ou présenter les caractéristiques correspondantes données à l'annexe V du RIV (jointe au 1^{er} supplément du 1^{er} janvier 1950) (1).

Suivant le régime et la nature des transports à effectuer, les règles à appliquer dans nos relations internationales avec les pays adhérant au RIV sont les suivantes :

1^o **Transports effectués sous le régime G.V. de la C.I.M. — Prescriptions à caractère obligatoire.**

a) *Wagons couverts.* La gare de départ doit utiliser un wagon belge marqué \boxed{S} ou un wagon étranger en retour marqué \boxed{S} .

La charge ne doit pas dépasser le chiffre inscrit immédiatement à côté de cette marque.

b) *Autres wagons.* La gare de départ doit utiliser un wagon étranger en retour marqué \boxed{S} et à défaut de wagon étranger marqué \boxed{S} , un wagon belge ou étranger portant la marque RIV et répondant aux caractéristiques données au chap. I, § 2, page 1 de l'annexe V du RIV, jointe au 1^{er} supplément du 1^{er} janvier 1950.

Le poids de chargement de ces derniers wagons ne doit pas dépasser la tare.

2^o **Transports effectués sous le régime P.V. de la C.I.M. et devant emprunter sur les lignes de certaines administrations des trains à marche rapide.**

Les transports entrant dans cette catégorie sont déterminés par ententes spéciales entre administrations.

Dans nos relations avec la S.N.C.F. ou transitant par la S.N.C.F. et pour les marchandises ci-après acheminées en France sous le régime

(1) Pour les particularités relatives au freinage de ces wagons, il convient également de se référer au chap. II du titre I du Règlement du Frein, notamment aux pages 17 à 20 de l'édition provisoire.

accélééré, *il est recommandé* à la gare de départ d'utiliser un wagon **S** belge ou un wagon **S** étranger en retour, même si ces marchandises sont taxées sous le régime P.V. de la C.I.M. :

- Groupages et envois de détail;
- Plantes et animaux vivants;
- Denrées périssables et boissons;
- Tissus;
- Mobiliers;
- Véhicules routiers et matériel forain;
- Marchandises ayant fait l'objet d'une déclaration à la valeur.

3^o Transports d'animaux vivants. — Conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les wagons (1).

a) * Les wagons utilisés doivent être porteurs de la marque **S**.

b) * Ces wagons doivent, en outre, avoir :

- un plancher et des parois en bois (ou doublées de bois) dépourvus d'aspérités;
- des ouvertures d'aération en nombre suffisant, compte tenu du nombre des animaux à transporter et pourvues de volets manœuvrables, autant que possible, de l'extérieur;
- des dispositifs permettant d'attacher les animaux (anneaux, en principe).

c) Il est recommandé que les ouvertures d'aération, dont il est question sous b) soient constituées par un minimum de 4 orifices d'aération de 0,35 m² de surface par paroi longitudinale, situés à 1^m50 au moins au-dessus du niveau du plancher du wagon et qu'il soit, en outre, possible de réaliser deux entre-bâillements de portes larges respectivement de 0^m15 et 0^m35.

d) * Les wagons munis de guérites faisant saillie à l'intérieur ne doivent pas être utilisés.

Pour les expéditions d'animaux vivants à destination de l'étranger, les gares doivent donc utiliser les wagons suivants :

- les wagons belges marqués **S** appartenant aux séries 257001 à 290000 et 291001 à 300000 (HF 17,5 t à 4 ou 8 volets), à l'exclusion de ceux de grande capacité en dépôt à Anvers (B.E.), Anvers (S.) et Verviers (C.);

(1) Les prescriptions obligatoires sont précédées d'un astérisque *.

- à défaut de wagons des séries sus-mentionnées, les *wagons belges* marqués **S** appartenant à la série 455000 à 459999, pour autant qu'ils soient déjà équipés de volets;
 - les *wagons étrangers* remplissant les conditions obligatoires *a*, *b* et *d* ci-dessus.
-

01.06)

1901

1902

1903

1904

1905

1906

1907

1908

1909

1910

1911

1912

1913

1914

1915

1916

1917

1918

1919

1920

1921

1922

1923

1924

1925

1926

1927

1928

1929

1930

1931

1932

1933

1934

1935

1936

1937

1938



1939

WAGONS COUVERTS ORDINAIRES (1).

CARACTERISTIQUES ↓	TYPES →	MATÉRIEL NOUVEAU				MATÉRIEL ANCIEN						
		Canadien	A toiture bombée			Belge			Allemand	Anglais	Ex-Nord Belge	
			[S]	[S]	[S]	cavaliers (2)	(3)					
Numérotage (séries)		450.000 à 451.799	455.000 à 459.999	460.000 à 460.499	460.500 à 460.999	séries diverses	séries diverses	154.292 à 154.352	257.001 à 290.000 291.001 à 300.000	201.201 à 208.000	2.896 à 3.000 3.500 à 3.999	2.801 à 2.895 3.000 à 3.499
Tonnages (en tonnes) {												
normal service intérieur		20	20	20	20	15	15	15	15	20	20	15
maximum service intérieur		21	21	21	21	15,75	15,75	15,75	17,5	21	21	17,5
normal service international		20	20	20	20	15	15	—	15	20	20	15
maximum service international		21	21	21	21	15,75	15,75	—	17,5	21	21	17,5
régime [S]		—	17,5	17,5	17,5	—	—	—	10	—	—	—
Tare (en tonnes)		11	11,7	12	11,7	8,7 à 10,5	9,3	10,7	8,7 à 10,5	8,5	10 à 12	7,5 à 8,3
T-RIV ou Δ		Δ(5) ou T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	Δ	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV
Effectif		1.800	5.000	500	500	8.824	392	28	8.374	951	393	393
Freinage (Nombre de wagons) {												
munis {			5.000	500	500	17	28	—	1.921	17	56	—
frein mixte		—	—	—	—	49	45	—	268	—	—	—
frein voyageurs		—	—	—	—	5.015	121	23	1.587	—	189	—
frein marchandises		1.800	—	—	—	3.743	198	5	4.598	934	148	393
conduite blanche		—	—	—	—	1.687	73	—	2.086	—	242	95
frein à vis		—	—	—	—	5.032	149	23	3.508	—	245	—
freinés {			5.000	500	500	—	—	—	—	17	—	—
tare		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
tare + charge		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ecartement des essieux (en m)		6,00	6,00	6,00	6,00	4 ou 4,20	3,08 et 3,60	4,10	4,50	3,55 et 3,75	3,55	4,50
Caisse		Bois	Bois	Bois	Fer	Bois	Bois	Bois	Bois	Bois	Bois	Bois
Portes (nombre) {												
latérales		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
d'about		0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Volets (nombre)		0	4 (4)	4	0	{ 8 (549 w.) 0 (8.275 w.)	8	0	{ 4 (plupart) 8 (très peu)	0	0	4
Surface du plancher (en m ²)		21,1	21,7	21,7	21,6	18,6 et 21,8	14,5	18,35	20,6	18,5 et 19,5	17,3 à 19,8	20,6
Capacité volumétrique (en m ³)		48	55	55	54	41 et 48	32	40,73	44,3	42,5 et 44,5	35,4 à 41,8	44,3

Renvois : (1) Non compris les wagons d'un tonnage inférieur à 15 t., en voie de disparition.

(2) En voie de disparition.

(3) Dont environ 2.500 wagons [S]

(4) Environ 2.000 wagons de cette série sont déjà équipés de 4 volets; les 3.000 autres le seront avant la fin de 1951.

(5) Δ = Les wagons qui sont pourvus de roues en fonte coulées en coquille.

WACO IS CONVERTS ORDINANCES (I)

01001
10000

WACO IS CONVERTS ORDINANCES (I)		WACO IS CONVERTS ORDINANCES (I)		WACO IS CONVERTS ORDINANCES (I)		WACO IS CONVERTS ORDINANCES (I)		WACO IS CONVERTS ORDINANCES (I)		WACO IS CONVERTS ORDINANCES (I)	
Ordinance No.	Effective Date	Ordinance No.	Effective Date	Ordinance No.	Effective Date	Ordinance No.	Effective Date	Ordinance No.	Effective Date	Ordinance No.	Effective Date
10001	10/1/00	10002	10/1/00	10003	10/1/00	10004	10/1/00	10005	10/1/00	10006	10/1/00
10007	10/1/00	10008	10/1/00	10009	10/1/00	10010	10/1/00	10011	10/1/00	10012	10/1/00
10013	10/1/00	10014	10/1/00	10015	10/1/00	10016	10/1/00	10017	10/1/00	10018	10/1/00
10019	10/1/00	10020	10/1/00	10021	10/1/00	10022	10/1/00	10023	10/1/00	10024	10/1/00
10025	10/1/00	10026	10/1/00	10027	10/1/00	10028	10/1/00	10029	10/1/00	10030	10/1/00
10031	10/1/00	10032	10/1/00	10033	10/1/00	10034	10/1/00	10035	10/1/00	10036	10/1/00
10037	10/1/00	10038	10/1/00	10039	10/1/00	10040	10/1/00	10041	10/1/00	10042	10/1/00
10043	10/1/00	10044	10/1/00	10045	10/1/00	10046	10/1/00	10047	10/1/00	10048	10/1/00
10049	10/1/00	10050	10/1/00	10051	10/1/00	10052	10/1/00	10053	10/1/00	10054	10/1/00
10055	10/1/00	10056	10/1/00	10057	10/1/00	10058	10/1/00	10059	10/1/00	10060	10/1/00
10061	10/1/00	10062	10/1/00	10063	10/1/00	10064	10/1/00	10065	10/1/00	10066	10/1/00
10067	10/1/00	10068	10/1/00	10069	10/1/00	10070	10/1/00	10071	10/1/00	10072	10/1/00
10073	10/1/00	10074	10/1/00	10075	10/1/00	10076	10/1/00	10077	10/1/00	10078	10/1/00
10079	10/1/00	10080	10/1/00	10081	10/1/00	10082	10/1/00	10083	10/1/00	10084	10/1/00
10085	10/1/00	10086	10/1/00	10087	10/1/00	10088	10/1/00	10089	10/1/00	10090	10/1/00
10091	10/1/00	10092	10/1/00	10093	10/1/00	10094	10/1/00	10095	10/1/00	10096	10/1/00
10097	10/1/00	10098	10/1/00	10099	10/1/00	10100	10/1/00	10101	10/1/00	10102	10/1/00

WACO IS CONVERTS ORDINANCES (I)

TOMBEREAUX ORDINAIRES (1).

CARACTERISTIQUES ↓	MATÉRIEL NOUVEAU			MATÉRIEL ANCIEN											
	Canadien	Allemand	Belge	Belge			Allemand			Anglais	Ex-Nord Belge				
Numérotage (séries)	410.000 à 413.299	400.000 à 409.999	420.000 à 423.499	séries diverses	séries diverses	129.001 à 131.000	séries diverses	séries diverses	310.001 à 325.000 339.001 à 339.900	325.001 à 339.000 97.508 à 97.525	98.001 à 98.703 138.000 à 150.000 340.001 à 351.999	134.002 à 135.550	4.001 à 4.800	4.801 à 5.930	6.001 à 6.720
Tonnage (en tonnes) { normal service intérieur maximum service intérieur normal service international maximum service international	25 26,25 20 21	25 26,25 20 21	25 26,25 20 21	15 15,75 15 15,75	15 15,75 15 15,75	20 21 20 21	25 26,25 20 21	25 26,25 20 21	15 15,75 15 15,75	15 15,75 15 15,75	20 21 20 21	25 26,25 20 21	20 21 20 21	20 21 20 21	25 26,25 20 21
Tare (en tonnes)	10,4	8,3 à 10,6	11	8,45	6,7	7,8	8,6	9,1	8,45	6,7	8,6	8,7	9,4	9,5	11,2
T-RIV ou Δ	{ Δ (3) ou T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	{ T-RIV Δ (2)	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV
Effectif	3.300	2.190	3.500	1.467	4.725	734	710	10.845	2.520	1.672	10.490	773	265	871	538
Freinage (nombre de wagons) { munis { frein marchandises conduite blanche frein à vis tare freinés { tare + charge	— 3.300 — — —	2.141 49 556 — 2.141	3.500 — — — 3.500	— 1.467 — — —	— 4.725 — — —	— 734 — — —	— 574 — — 136	136 9.715 1.130 8.296 — 9.715	850 1.670 509 850 —	745 927 286 745 —	7.878 2.612 2.820 3.956 3.922	— 773 — — —	265 — 60 265 —	871 — 343 — 871	538 — 185 — 538
Ecartement des essieux (en m)	5,00	6,00	5,00	3 à 4,20	2,80 à 3,60	3,51	3 à 4,45	3,55 à 4,16	4 à 4,50	3 et 3,30	4,50	4,45	3,00	4,00	4,50
Caisse (fer ou bois)	Fer	Bois	Fer	Bois	Fer	Fer	Bois	Fer	Bois	Fer	Bois	Bois	Bois	Fer	Fer
Portes (nombre) { latérales d'about	4 —	2 { 1 (556 w.) 2 (1.634 w.)	4 2	2 —	2 —	2 —	4 { 1 (— w.) 2 (598 w.)	4 { 1 (6.686 w.) 2 (1.468 w.)	2 lat. } 630 1 about. } w. 2 lat. } 1640 2 about. } w. sans } 250 w. portes	2 lat. } 418 1 about. } w. 2 lat. } 1254 2 about. } w.	4 lat. (201w.) 2 lat. } 2692 0 about. } w. 2 lat. } 3893 1 about. } w. 2 lat. } 3704 2 about. } w.	4 2	4 —	4 —	4
Longueur intérieure caisse (en m)	8,00	8,62 à 8,72	7,99	6,92	4,90 à 6,70	5,99	6,45 à 7,00	5,98 à 6,93	6,72 à 7,95	5,30	7,72 à 7,92	7,54	6,47	5,82 à 6,49	6,99
Largeur intérieure caisse (en m)	2,73	2,73 à 2,76	2,77	2,49 à 2,60	2,44 à 2,79	2,49	2,58 à 2,61	2,77	2,50 à 2,87	2,80 à 2,90	2,52 à 2,75	2,50	2,58	2,61	2,61
Hauteur intérieure caisse (en m)	1,58	1,55	1,58	1,12 à 1,68	1,05 à 1,61	1,61	1,45 à 1,51	1,49 à 1,58	1 à 1,20	1,26 à 1,30	1,47 à 1,56	1,60	1,49	1,49 à 1,62	1,63
Surface du plancher (en m ²)	21,8	24	22	13,5 à 17,25	11,5 à 17,25	14,9	16,5 à 18,9	16,5 à 19,25	17,8 à 22,8	14,8 à 15,3	21	18,8	16,5	15 à 17	18
Capacité volumétrique (en m ³)	35	37	36	16,5 à 23	12,5 à 24	24	24 à 30	24,5 à 30,5	17,8 à 27,3	18 à 20	33	30	25	25	30

Revois : (1) Non compris les wagons d'un tonnage inférieur à 15 tonnes, en voie de disparition.
(2) Δ = Les wagons de la série 41.555 à 45.463.
(3) Δ = Les wagons pourvus de roues en fonte coulées en coquille.

WAGONS PLATS ORDINAIRES DE MOINS DE 15 M.

TYPES →	A DEUX ESSIEUX										A QUATRE ESSIEUX (bogies)																							
	HP			HPHR				HPV	HPVHR				HPV			HPVHR			HPQ				HPQHR											
	Belge	Ex-Nord-Belge		Belge	Allemand		Ex-Nord-Belge	Ex-N.-Belge	Canadien	Allemand	Ex-Nord-Belge		Belge	Ex-Nord-Belge		Allemand	Belge		Ex-N.-B.	Belge				Allemand	Allemand									
TONNAGE (2) →	10 t	10 t	18 t	15 t	10 t	12,5 t	15 t	15 t	15 t	15 t	20 t	25 t (1)	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	20 t	35 t.	35 t	40 t	40 t	35 t	40 t
Numérotage (séries)	séries diverses	7.001 à 7.099 7.266 à 7.300	7.351 à 7.400	séries diverses	360.000 à 361.500	361.501 à 362.000	362.001 à 367.000	7.101 à 7.250 7.320 à 7.350	7.251 à 7.265	7.501 à 7.537	480.000 à 480.999	369.001 à 369.400	7.551 à 7.575	7.601 à 7.803	195.601 à 196.000	8.001 à 8.056	8.090	370.001 à 370.500	370.751 à 371.500	82.701 à 82.900 94.048 à 94.191 94.393 à 94.933 195.001 à 195.552	83.917 à 83.999 94.001 à 94.047	8.057 à 8.076	83.014	83.041 à 83.047	83.107	196.001 à 196.618 198.001 à 198.500	sont numérotés avec GQ et GL dans la série 372.250 à 373.000	378.501 à 378.513						
Effectif	387	79	10	1.886	27	70	1.706	109	11	23	899	400	13	141	257	45	1	11	55	971	61	14	1	4	1	906	152	10						
Tare (en tonnes)	5,5 à 6,5	6 à 7,4	6,9	7,5 à 8	5,5 à 6,5	6 à 7,5	7 à 8,5	8,5	7,6	7,5	12,3	7,5	9	10,4	14	15	12,8	14	15	16 à 17	13,7 à 14,6	15	16	19,4	19,5	17,5 à 18,6	14 à 15	15,5						
T-RIV ou Δ	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	Δ (4) ou T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	
Freinage (nombre de wagons) {	munis {	frein marchandises	—	—	—	—	400	—	11	23	—	—	13	141	—	45	—	—	—	702	—	14	—	—	—	903	62	—						
		conduite blanche..	387	79	10	1.886	27	70	1.306	109	—	899	400	—	—	257	—	1	11	55	269	61	—	1	4	1	3	90	10					
de wagons) {	freinés {	frein à vis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
		tare	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	702	—	—	—	—	—	411	—	—	—	—	—	—	
Ecartement des essieux (3) (en m)	3,40	3,50 à 3,58	4,50	5,00	6 à 6,50	6 à 6,50	6 à 6,50	6,00	5,00	3,55	7,33	4,50	5,00	6,00	8/1,3	6,4/1,8	6,0/2,0	7/1,5	7/1,5 ou 8/2	8/1,3	6,4/1,3	6,4/1,8	11,695/1,85	9/1,5	—	8/1,65 ou 7,325/1,65	8/1,8	9/1,75						
	Longueur {	6,42 à 6,50	7,05 à 7,20	8,00	9,00	10,00	10,00	10,00	10,20	9,00	7,70	12,47	8,00	9,00	10,00	12,50	10,40	10,00	10,00	12,00	12,00	10,00	10,40	13,8	12,2	14,90	12,50	10,80;12,00 12,80;13,00	12,91					
Largeur {	du plancher	2,40 à 2,60	2,50	2,69	2,47	2,67 à 2,77	2,67 à 2,77	2,70	2,53	2,74 à 2,80	2,59	2,67	2,53	2,80	2,60 à 2,69	2,55	2,90	2,90	2,90	2,60	2,60	2,55	2,60	2,83	2,71	2,70 et 2,95	2,75	2,69						
	du châssis (en m)	fixes	fixes	fixes	amovibles ou rabatt.	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	fixes	rabatt.	rabatt.	amovibles	amovibles	sans	sans	sans	sans ou fixes	sans ou fixes	rabatt.	rabatt.	rabatt.	sans	sans	amovibles	sans	sans	amovibles ou rabatt.					
Haussettes {	latérales	fixes	fixes	fixes	amovibles ou rabatt.	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	rabatt.	rabatt.	rabatt.	rabatt.	rabatt.	sans	sans	sans	sans ou amovibles	sans ou amovibles	rabatt.	rabatt.	rabatt.	sans	sans	amovibles	rabatt.	sans	rabatt.					
		d'about	fixes ou rabatt.	fixes	fixes	amovibles ou rabatt.	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	rabatt.	rabatt.	rabatt.	rabatt.	rabatt.	rabatt.	sans	sans	sans	sans ou amovibles	sans ou amovibles	rabatt.	rabatt.	rabatt.	sans	sans	amovibles	rabatt.	sans	rabatt.				
Ranchers (tous en fer) {	nature	sans	sans	sans	pivotants 12	sans	sans	sans	sans	amovibles 12	sans	sans	pivotants 12	amovibles 12	amovibles 12	amovibles 14	amovibles 12	amovibles 12	sans ou 16 amovibles	sans ou 16 amovibles	amovibles 12	amovibles 12	amovibles 12	amovibles 18	amovibles 8	amovibles 12	amovibles 12 ou 14	amovibles 10 ou 12	sans					
		nombre	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans			
Plancher en bois (oui ou non)	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	
Traverses sur le plancher ou sur le châssis (nombre)	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	16	5	7	8	8 ou 17	4	2	5	10	9	11	9 ou 10	11	4						
Hauteur du plancher ou des traverses au-dessus du niveau du rail (en m)	1,325	1,21	1,18	1,24	1,22	1,22	1,22	1,27	1,205	1,24	1,26	1,23	1,24	1,23	1,475	1,465	1,465	1,420	1,420	1,325	1,425	1,465	1,250	1,320	1,510	1,435 ou 1,450	1,365 ou 1,395	1,450						

Renvois : (1) 25 tonnes en service intérieur, 20 tonnes en service international.
 (2) Limite de charge = tonnage + 5 %.
 (3) Pour les wagons plats à 4 essieux, il est indiqué deux mesures : a) la distance entre les pivots des bogies; b) l'écartement des essieux des bogies.
 (4) Δ = Les wagons qui sont pourvus de roues en fonte coulées en coquille.

WAGONS PLATS ORDINAIRES DE 15 M ET PLUS (TOUS A BOGIES).

TYPES →	GQ (15 à moins de 18 m)								GL (18 m et plus)								
	Allemand			Ex-Nord-Belge				Anglais	Belge				Allemand		Ex-Nord-Belge		
	35 t	35 t	35 t	35 t	40 t	40 t	40 t	40 t	35 t	40 t	35 t	40 t	35 t	40 t	40 t	25 t	
Numérotage (séries)	sont numérotés avec HPQ et GL dans la série 372.250 à 373.000			8.092 à 8.094	8.101 à 8.250	8.326 à 8.355	8.356 à 8.380	83.106	83.040; 83.050 à 83.089; 94.934 à 94.983	83.010 et 83.012	83.013	197.001 à 197.500	numérotés avec HPQ et GQ dans la série 372.250 à 373.000	375.001 à 375.003	8.301 à 8.325	8.091	
Effectif	283			2	121	20	21	1	61 (3)	2	1	388	22	2	16	1	
Tare (en tonnes)	15,5	15,5	16	17	18	20,5	20,8	17,5	19,8	20	18,7	21,8	17 à 18	18 à 19	21,6	19,5	
T-RIV ou Δ	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	T-RIV	
Freinage (nombre de wagons)	munis { frein marchand... conduite blanche. frein à vis			—	121	20	21	—	—	—	—	388	8	—	16	—	
	freinés { tare			2	—	—	—	1	61	2	1	—	14	2	—	1	
			—	—	20	21	—	—	—	—	—	388	—	—	16	—	
			114	121	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	
			169	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			—	—	20	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
			114	121	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	
Ecartement des essieux (4) (en m) ...	10/2	10/2	10/2	10/2	10,4/1,80	12,3/1,80	12,3/1,80	9/1,70	13,6/1,55	13,51/1,8	13,75/1,85	14/1,65	10/2	13,8/2	13,6/1,80	13,75/2	
Longueur { du plancher	15,00	15,10	15,80	15,00	15,50	16,48 et 18,50 (2)	16,48 et 18,50 (2)	16,00	18,50	18,50	18,63	18,50	18 à 18,80	18,00	18,50	18,75	
	ou																
Largeur { du châssis (en m)	2,75	2,75	2,75	2,725	2,02	1,96	1,96	2,47	2,83	2,45	2,41	2,70	2,68	2,68	2,83	2,70	
Haussettes { latérales	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	
	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	sans	
Ranchers (tous en fer) { nature	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	pivotants	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	amovibles	
	12	12	12	12	30 latér. 6 d'about	14	24	10	22	20	20	20	14	20	24	14	
Plancher en bois (oui ou non)	oui	non (tôle)	non (tôle)	non (tôle)	oui	non	non	oui	oui	oui	oui	non	non (tôle)	oui	non (tôle)	non (tôle)	
Traverses sur le plancher ou sur le châssis (nombre)	13	14	14	11	15	5	5	sans	21	10	13	13	18	13	18	21	
Hauteur du plancher ou des traverses au-dessus du niveau du rail (en m)...	1,365	1,395	1,395	1,300	1,370	1,370	1,370	1,320	1,315	1,393	1,300	1,435	1,457	1,435	1,315	1,220	

Renvois : (1) Limite de charge = tonnage + 5 %.
 (2) Ceux de 18,50 m sont en voie d'être transformés en GQ de 16,48 m.
 (3) Dont 9 en dépôt à Anvers (B. E.) — Voir Fasc. 150.11 — Annexe 1.
 (4) Il est indiqué deux mesures : a) la distance entre les pivots des bogies; b) l'écartement des essieux des bogies.

Avr 24 E du 24 1948
10

150.11

Page 1.

150.11.

Matériel spécial.

A. — GENERALITES.

1. — On entend par matériel spécial :

a) Les wagons de l'effectif commercial construits ou aménagés spécialement pour le transport de marchandises qui, par suite de leur nature, leur poids, leurs dimensions ou leurs conditions particulières d'expédition, ne peuvent, sans inconvénient, être transportées avec du matériel ordinaire;

b) Des wagons commerciaux ordinaires qui, pour des raisons de sécurité, ne peuvent convenir pour le service général et sont utilisés en trafic-navette entre certains points du réseau;

c) ~~Les tapissières de la S. N. C. B.~~

2. — Tous ces véhicules sont marqués au nom d'une gare-dépôt, choisie en principe dans une région où ils trouvent normalement emploi.

3. — Parmi les wagons spéciaux on distingue :

a) Les wagons-dépôts proprement dits. Ils portent l'inscription « Retour immédiat à (nom de la gare d'attache) »;

b) Les wagons utilisés en service-navette. Ils portent l'inscription : Service-navette entre et (noms de la gare d'attache et du ou des autres points en relation) ;

c) Les wagons plats à plancher surbaissé. Ils sont marqués : « Retour immédiat à Monceau ».

B. — CATEGORIES, CARACTERISTIQUES, DEPOTS DE MATERIEL SPECIAL.

1. — L'annexe I donne la nomenclature du matériel spécialisé, ses caractéristiques et ses effectifs par dépôt.

2. — Certains wagons spéciaux, tels les wagons à plancher surbaissé, les wagons-pupitres et les wagons à chevaux ne conviennent que pour les transports pour lesquels ils ont été construits.

D'autres au contraire, comme les wagons isothermes, les wagons couverts de grande capacité, etc. peuvent aisément être utilisés pour différentes marchandises.

Les besoins pour wagons spéciaux peuvent varier et n'ont souvent qu'un caractère temporaire ou saisonnier. C'est pourquoi, la liste du matériel spécial est sujette à des modifications.

C. — REPARTITION ET CONTROLE.

D'une manière générale et sans préjudice des dispositions complémentaires ci-après :

— Les demandes de matériel spécial sont, tout comme celles relatives au matériel ordinaire, inscrits dans un registre E 783 (fascicule 150.2 — Annexe II).

— Les éléments nécessaires à la répartition du matériel spécial (matériel disponible et nécessaire) sont annotés d'une manière particulière dans une des colonnes 23 à 28 du recto de la situation E 864 (fascicule 150.2 — Annexe VI). On précise au surplus à un endroit ad hoc la nature des marchandises à transporter, la destination du transport et la date exacte pour laquelle le matériel est demandé.

— Les renseignements relatifs au matériel spécial reçu chargé, fourni, manquant, sans emploi, échangé sont confondus avec ceux concernant le matériel ordinaire (verso de l'E 864).

— Les mouvements de matériel spécial vide sont mentionnés séparément par type sous les rubriques Q et R de l'E 864.

1. — Wagons-dépôts proprement dits.

a) Répartition.

1) La répartition a lieu par les BR sur la base des indications des situations E 864.

2) Les BR doivent veiller à ce que les demandes soient satisfaites dans l'ordre des dates pour lesquelles le matériel est demandé.

3) Chaque BR fait connaître journallement au BCR lors de la communication des ordres ou à tout autre moment en cas d'urgence, la situation du matériel spécial disponible (après répartition) et du matériel restant à fournir avec mention de la date pour laquelle il était demandé.

4) Le BCR coordonne les situations des différents groupes.

5) A moins d'un ordre contraire mentionné sur la feuille de route ou émanant du BR, tout wagon-dépôt, aussitôt déchargé, doit être renvoyé à vide ou à charge à son dépôt.

6) Dans un but de contrôle, tout chargement d'un wagon-dépôt par une gare-non-dépôt fait l'objet d'une information à la gare-dépôt avec mention du numéro du wagon, de la date de chargement et de la destination du transport.

b) Contrôle.

1) La gare-dépôt suit, au jour le jour, les départs, les rentrées et les fournitures des wagons de son effectif au moyen d'un « carnet contrôle » (annexe II), dont chaque feuillet indique, par wagon et par date, tous les mouvements survenant au cours d'un même mois à la position de son matériel spécial.

2) En cas d'absence exagérée (plus de 10 jours) d'un wagon de son effectif, la gare-dépôt fait toutes les démarches et recherches nécessaires en vue d'en activer le retour, dans toute la mesure du possible. Le cas échéant, elle en réfère à son BR.

3) Le premier de chaque mois, les gares-dépôts envoient à leur BR un « Tableau mensuel d'utilisation du matériel spécial » (Annexe III) établissant pour chaque catégorie la durée moyenne de la rotation.

Toute rotation trop élevée est à justifier. Les dossiers concernant les absences anormales sont joints pour examen par le BR.

4) Les BR veillent à la rentrée régulière des « Tableaux mensuels d'utilisation du matériel spécial » des gares-dépôts, les vérifient et instruisent toutes les anomalies et notamment celles relatives aux effectifs, à la rotation et aux absences exagérées. Le cas échéant, ils font intervenir les autres groupes et le BCR.

5) Vers le 5 du mois, les BR envoient au BCR un relevé récapitulatif des dits tableaux. Ce relevé est établi sur un formulaire identique à celui utilisé par les gares-dépôts. Il est accompagné d'un rapport mentionnant tous renseignements et propositions utiles quant aux anomalies constatées.

6) Le BCR veille journalièrement à la répartition judiciaire du matériel spécial sur tout le réseau.

Sur la base de la statistique mensuelle des BR il décide des mutations et de la création de nouveaux dépôts.

2. — Wagons utilisés en service-navette.

Ce sont souvent des wagons vétustes ou légèrement avariés. Ils ne peuvent être utilisés que pour les transports prévus. Tout wagon de l'espèce, détourné de son itinéraire normal, doit être renvoyé immédiatement à l'une des gares au nom desquelles il est marqué.

Les services-navettes sont réglés par le BCR de commun accord avec les BR et les gares intéressées.

3. — Wagons à plancher surbaissé.

a) Répartition.

1) La répartition de ce matériel est réglée directement par le BCR.

2) Bien que marqués au nom de la gare de Monceau, les wagons surbaissés ne doivent pas, en principe, être renvoyés à leur dépôt après déchargement ou après restitution à vide par un réseau étranger. Ils sont tenus sur place par les gares intéressées à la disposition exclusive du BCR. Cette façon de faire permet d'éviter des parcours à vide inutiles.

3) Les chargements en wagons surbaissés sont toujours à considérer comme **transports extraordinaires soumis à autorisation préalable du Service M.A.**

Pour obtenir cette autorisation, l'expéditeur doit remettre à la gare expéditrice une **demande de transport** donnant tous renseignements utiles au sujet de la pièce à transporter et de la destination. Cette demande de transport, accompagnée d'un croquis coté — autant de croquis qu'il y a de réseaux à parcourir — est transmise pour examen à l'IpM du groupe intéressé. Celui-ci désigne tous les wagons pouvant convenir et renvoie le dossier à la gare expéditrice.

La gare expéditrice invite alors l'intéressé à déposer sa **demande de matériel** pour une date déterminée, en le priant de déclarer si toute date ultérieure convient. Aussitôt en possession de la demande de matériel, la gare expéditrice avise le BCR (par télégramme sous pli au tout autre moyen rapide) en indiquant :

- la date du dépôt de la demande;
- le nom de l'expéditeur,
- la destination du transport et éventuellement le point d'échange de sortie;
- la date pour laquelle le matériel est demandé;
- le nombre de wagons nécessaires;
- le numéro et la date de l'autorisation préalable de l'IPM;
- les numéros des wagons indiqués par l'IPM comme pouvant convenir;
- le poids et la nature du chargement.

Au BCR la demande est inscrite au **Registre spécial des demandes de wagons surbaissés**. Les inscriptions s'y font dans l'ordre de réception des demandes. Les fournitures sont assurées, selon les disponibilités, dans le même ordre et, le cas échéant, suivant le degré d'urgence.

4) Le BCR donne, par téléphone, aux BR des gares intéressées les ordres nécessaires d'envoi de wagons surbaissés vides vers les gares de chargement. Il avise en même temps, par télégramme sous pli, le BR de la gare de chargement.

En outre, tout wagon surbaissé doit être :

a) signalé immédiatement au BCR, par l'intermédiaire du BR, dès son arrivée en gare, tant à vide qu'à charge;

b) signalé immédiatement au BCR, par l'intermédiaire du BR, lors de son départ d'une gare, tant à vide qu'à charge;

c) signalé au BCR, à l'intervention du BR, par les gares-frontières d'échange à l'occasion de toute entrée ou de toute sortie, tant à vide qu'à charge et, à défaut d'instructions contraires antérieures, tenu sur place en attendant un ordre du BCR.

5) La présence de wagons surbaissés étrangers doit être signalée de la même façon qu'il est prévu pour les wagons surbaissés belges.

Leur réutilisation éventuelle est réglée par le BCR, de commun accord avec les IPM intéressés.

b) Contrôle.

1) Le BCR contrôle l'évolution de ce matériel numéro par numéro.

2) Ce contrôle s'effectue au moyen :

— d'un « **Registre spécial sur la position des wagons surbaissés** » dans lequel le BCR annote, au jour le jour, les mouvements de chaque wagon de l'espèce suivant les annonces des BR et des gares (voir § a) 4 ci-dessus);

— du « **Registre des demandes de wagons surbaissés** » (voir § a) 3 ci-dessus).

A tout moment, le BCR est donc renseigné, d'une façon aussi précise que possible, tant sur la position exacte de chaque wagon surbaissé, que sur les demandes encore en instance, qui le concernent.

3) En cas de besoin, le BCR intervient auprès des réseaux étrangers pour accélérer le renvoi des wagons surbaissés.

4. — Tapissières.

a) Répartition.

1) Les tapissières sont en dépôt à Schaerbeek et marquées au nom de cette gare. Elles doivent y être renvoyées, après déchargement à moins d'ordre contraire du dépôt.

2) Toute gare ayant besoin d'une tapissière la demande par télégramme sous pli ou, le cas échéant, par téléphone à la gare-dépôt. La demande doit mentionner la destination et la date pour laquelle la tapissière est demandée.

3) La gare-dépôt inscrit toutes les demandes de tapissières (tant celles à fournir sur place que celles émanant d'autres gares) dans un « **Registre spécial E 783.** » (fascicule 150.2 — annexe II) au fur et à mesure de leur réception. Elle y donne suite dans le même ordre. Elle accuse réception des demandes émanant des autres gares dans les 24 heures et à défaut de pouvoir y satisfaire pour la date fixée, elle indique à la gare intéressée la date à laquelle la fourniture pourra vraisemblablement avoir lieu. Si cette date ne convient pas à l'expéditeur, avis en est donné immédiatement à la gare-dépôt.

4) En principe, les demandes de tapissières ne sont acceptées que dans et pour les gares **pourvues** d'une rampe de chargement. En service intérieur, les demandes peuvent toutefois être acceptées de et pour des gares **dépourvues** de rampe, si l'expéditeur reconnaît, par écrit avoir été prévenu de l'absence de « rampe » et s'engage à faire charger ou décharger le contenu de la tapissière, par ses soins et à ses frais sans la retirer du wagon.

5) Pour les transports en destination de l'étranger, il ne peut être fait usage de tapissières sans l'autorisation de la gare-dépôt, qui en réfère au BCR.

Les gares doivent s'assurer, au préalable, que les dimensions des tapissières ne dépassent pas celles des gabarits admis sur les lignes à parcourir. Le cas échéant, les roues des tapissières doivent être démontées. Ce démontage, de même que le remontage à l'arrivée, incombent au chemin de fer.

b) Contrôle.

1) La gare-dépôt contrôle, au jour le jour, l'évolution de chaque tapissière au moyen d'un carnet-contrôle analogue à celui tenu pour les wagons-dépôts (voir § 1. b) 1 ci-dessus).

En cas d'absence anormale d'une tapissière, elle fait également toutes les démarches et recherches nécessaires pour en hâter le retour. Le cas échéant, elle en réfère aux BR et au BCR.

2) Le BR et le BCR surveillent, à coups de sonde, le travail de répartition et de contrôle de la gare-dépôt. Ils s'assurent notamment si la gare-dépôt évite tout parcours à vide inutile et veille à la rentrée régulière des tapissières.

LISTE DU MATERIEL MARQUE AU NOM D'UNE GARE-DEPOT.

Numéro d'ordre	Catégorie spéciale	Affectation	Caractéristiques et numérotation	Gares d'attache	
				Désignation	Effectif
1	2	3	4	5	6

I. — WAGONS-DEPOTS PROPREMENT DITS.

a) Wagons fermés.

1	Isothermes	Transport de poissons et autres denrées périssables	12 T. ABC à bogies, frein voyageur n ^{os} 59442 à 59447 15 T. frein mixte ou voyageur (parois, plancher et toiture doubles avec espace intermédiaire et portes pivotantes à fermeture hermétique; n ^{os} 250.001 à 250.122 et 800.451 à 800.499)	Ostende (M.) Zeebrugge	73 25
2	Grande capacité	Transport de gros animaux, de marchandises volumineuses et de groupages	15 T/17.5 T. à toiture bombée et ordinaire avec ou sans portières d'about 70 à 80 m ³ frein voyageur ou mixte 257.000 à 280.010 et 800.000 à 800.450	Anvers (B. E.) Anvers (Sud)	58 44
3	Levure	Transport de levure	15 T. frein mixte	Bruges (Bas.)	50

b) Tombereaux.

4	A chaux	Transport de chaux et dolomies	15 T à couvercles : 339901 à 340000 390001 à 390200	Hermalle-s/H. Hergenrath Poulseur Dolhain Marche-les-Dames	15 23 34 10 73
---	---------	--------------------------------	---	--	----------------------------

1	2	3	4	5	6
9	15 T 13 m	Transport d'autos, lainnes et autres marchandises volumineuses	20 T., longueur 5,14 m, 4 essieux, trains fixes, traverses d'about n ^{os} 83108 à 83117 25/35 T., longueur 5,14 m, 4 essieux trains fixes, grosses traverses d'about : n ^{os} 83118 à 83191 n ^{os} 94984 à 94999	Ecaussinnes (C.) Soignies Anvers (B. E.) Boom Termonde Haren (Nord) Rivage Montignies-sur-Sambre Gilly (Haies) Rance Jemeppe-sur-Sambre Villers-le-G. Romedenn. (S.) Ecaussinnes (C.) Soignies Warquignies Anvers (B. E.)	1 3 7 2 1 2 6 1 1 4 2 4 7 10 13 1 63 (1)
10	GL à plancher	Transport d'autos, voitures, etc.	15 T., longueur 13 m, 2 essieux, 9 à 12 traverses sur le plancher : n ^{os} 362001 à 367000 10-15 et 20 T., à bogies, longueur 17,10 m à 18,40 m; frein voyageur; n ^{os} 194001 à 194022 35 T., à bogies, longueur 18,50 m; largeur 2,83 m; n ^{os} 83050 à 83080 et 94934 à 94983	Anvers (B. E.) Anvers (B. E.)	5 (1)
				Anvers (B. E.)	9 (1)

(1) Les dépôts ne sont pas encore constitués. Les wagons sont recherchés.

II. — WAGONS UTILISES EN SERVICE-NAVETTE.

a) Wagons fermés.

1	2	3	4	5	6
11	HF à plancher amovible	Transport de messages	N ^{os} 460.000 — 460.499	Merelbeke Louvain Anvers (B.) Bruxelles (P. I.) Bruxelles (T. T.) Chênée Verviers (O.) Namur Charleroi (S. Q.)	30 30 35 24 73 24 30 30 24

b) Tombereaux.

12	Navettes-charbons	Transport de charbon	10, 12,5 et 15 T.	Monceau (F.) Le Vieux Campinaire	32 41
13	Type anglais	Transport de marchandises diverses notamment charbon et pierres	10 T. sans frein ni conduite n ^{os} 136.000 à 138.000	Schaerbeek : atel. wagons atel. voitures mélange. Monceau Leval Quenast Warquignies	6 15 102 64 33 15 29

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

c) Wagons plats.

14	HP chevalets	Transport glaces	HP 15 T équipés par les « Glaces de Courcelles »	Courcelles-Motte	27
15	id.	id.	HP 15 T/25 T équipés par « Glaces de La Sambre »	Auvelais	17
16	Transports divers	Toutes marchandises	HP	Seraing	30

III. — WAGONS PLATS A PLANCHER SURBAISSE.

17	Surbaissés	Transports extraordinaires de marchandises de poids et de dimensions exceptionnels	Plancher n'existe qu'au dessus des trucks — pas de plancher dans la partie centrale — (Voir ci-après caractéristiques particulières par wagon)	Monceau	14
----	------------	--	--	---------	----

1	2	3	4	5	6		
CARACTERISTIQUES PARTICULIERES DES WAGONS SURBAISSES.							
Tonnages	83048 (3) et 83049	8501 et 8502	8503 à 8506	377497 et 377498	377499	377500	83038 83039
Bogies	35 T 2 à 2 ess.	35 T 2 à 2 ess.	40 T 2 à 2 ess.	50 T 2 à 3 ess.	50 T 2 à 3 ess.	60 T 2 à 3 ess.	57/100 T (2) 2 à 4 ess.
Longueur libre de la partie sur- baissée	7.000	7.500	7.500	7.100	7.135	6.630	8.000
Largeur extérieure	3.000	2.386	2.760	2.710	2.700	2.992	2.200
Largeur libre entre les longerons	2.268	1.894	2.260	2.010	2.000	2.342	1.000
Profondeur du ni- veau du plan- cher à la sur- face inférieure des longerons	0.640	0.656	0.718	0.800	0.800	0.414	0.613

IV. — TAPISSIÈRES.

18	Tapissières	Transport de meubles	Schaerbeek	9
----	-------------	----------------------	------------	---

(2) Suivant répartition de la charge.

(3) Non rentré depuis 1945.

GARE

MOIS DE

150.11 — C 1 b 1.

ANNEXE II.

CARNET CONTROLE DE L'UTILISATION DU MATERIEL EN DEPOT.

Numéros des wagons	Catégorie spéciale ou affectation																																Observations		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
250029	Isotherme						x (1)							x (4)																					(1) Bruxelles (T.-T.).
250041	id.								x (2)																										(2) En réparation à Athg.
250099	id.										• (3)																								(3) Nieuport-Bruxelles (T. T.).

Chaque mouvement est indiqué en regard du numéro du wagon et dans la colonne correspondant à la date à laquelle il se produit.
 (1) Départ à charge de la gare-dépôt : croix rouge (dans la colonne « Observations » indication de la destination).
 (2) Départ à vide de la gare-dépôt : croix noire (dans la colonne « Observations » motif de l'envoi à vide).
 (3) Départ à charge d'une gare autre que le dépôt : un point rouge (dans la colonne « Observations » noms des gares de chargement et de destination).
 (4) Rentrée à la gare-dépôt : croix bleue.

GARE DE (1)

MOIS DE (1)

GROUPE DE

IPX (BR) (1)
 DIRECTION E 12-31 (BCR)

RELEVÉ MENSUEL D'UTILISATION DU MATÉRIEL SPÉCIAL.

Gare-dépôt	Effectif attribué	Moyennes p. jour ouvrable des wagons (2)		Effectif utilisé	Moyennes par jour ouvrable des wagons fournis (2)			Durée de rotation col. 5 col. 8	Moyenne par jour ouvrable des manquants (2)	Observations (3)
		avariés	restés sans emploi		dans la gare-dépôt	dans d'autres gares	Total			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

a) WAGONS A COUVERCLES.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

b) WAGONS PLATS COURTS.

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

(1) Biffer la mention inutile.
 (2) Calculées à 0,01 près.
 (3) Notamment justification des rotations exagérées.

Extrait de l'Index alphabétique général.

Matériel spécial.	Fascicule	Pages
Caractéristiques	150.11	2
Catégories	150.11	2
Gares-dépôts	150.11	2
Généralités	150.11	1
Tapissières	150.11	7
Wagons-dépôts proprement dits	150.11	2
Wagons utilisés en service navette	150.11	4
Wagons plats à plancher surbaissé	150.11	4

Extrait de l'index alphabétique général

Pages	Matériel épistolaire
2	Cartes postales
2	Cartes de visite
2	Cartes de condoléances
2	Généralités
7	Timbres
2	Wagons de voyageurs
4	Wagons militaires et services militaires
4	Wagons plats à plancher amovible

Extrait du plan méthodique général

- 1. — EXPLOITATION.
 - 15. — MATERIEL.
 - 150. — REPARTITION ET EMPLOI DU MATERIEL A MARCHANDISES, DES AGRES ET DES CONTAINERS.
 - 150.². — Demandes et situations de matériel.
-

Demandes et situations de matériel.

A. — DEMANDES DE MATERIEL.

1. L'expéditeur doit demander à la station de départ, par écrit, verbalement, par téléphone ou par télégramme, le matériel nécessaire au transport des marchandises à charger par ses soins (Demande de matériel — Annexe 1).

Les services de la S.N.C.B. doivent, tout comme les particuliers, demander le matériel dont ils ont besoin.

2. D'une manière générale, la demande doit mentionner :

- L'endroit de chargement;
- La date pour laquelle le matériel est nécessaire;
- La station de destination;
- La nature, le poids et la longueur des marchandises à transporter, si cette longueur dépasse 6 m.;
- Le tarif à appliquer;
- Les bâches et agrès nécessaires;
- La catégorie de matériel désirée.

Ce dernier renseignement n'est accepté qu'à titre indicatif, le chemin de fer se réservant le droit de désigner le matériel qu'il juge le plus approprié au chargement à effectuer.

3. Pour les expéditions massives (charbon, coke, briquettes, produits de carrière, sable, etc.), la mention du tonnage à transporter suffit, c'est-à-dire que l'expéditeur est dispensé de l'indication

des destinations. Le nombre d'expéditions doit toutefois être mentionné.

Pour les transports à destination de l'étranger, la mention du pays destinataire et de la station frontière de sortie est de rigueur.

4. Pour les transports d'animaux vivants, les espèces et le nombre de têtes doivent être spécifiés.

5. Pour les marchandises encombrantes (paille, foin, lin, etc.), il y a lieu d'exiger, autant que possible, le poids au m³.

6. La station fait connaître aux expéditeurs, par voie d'affiche, jusqu'à quelle heure extrême les demandes de matériel sont normalement acceptées pour la journée du lendemain. Cette heure précède immédiatement le moment où les situations de matériel destinées au Bureau Central Répartiteur et aux Bureaux Répartiteurs doivent être clôturées.

7. Les demandes pour le lendemain non introduites à temps, c'est-à-dire déposées après l'heure extrême fixée pour leur acceptation, sont acceptées comme demandes supplémentaires.

8. Le matériel à fournir un dimanche ou un jour férié doit être demandé en même temps que celui nécessaire pour le jour ouvrable précédent.

9. La demande d'un expéditeur **irrégulier** reste valable jusqu'au moment où elle est satisfaite, à moins que l'expéditeur ne stipule expressément le contraire.

10. La demande d'expéditeurs **réguliers** (charbonnages, cokeries, etc.) n'est valable que pour le jour indiqué. La nouvelle demande doit donc comprendre éventuellement les wagons non fournis précédemment.

11. Pour permettre une mise à disposition fractionnée, les expéditeurs réguliers importants doivent être invités à mentionner, non seulement leurs besoins globaux pour la journée, mais également leurs besoins partiels pour les prestations du matin, de l'après-midi et, éventuellement, de la nuit.

12. La station doit veiller à ce que l'expéditeur ne demande pas un nombre de wagons supérieur à celui qu'il peut charger en une journée. Les abus éventuels doivent être signalés au B.C.R., à l'intervention des organes de répartition intermédiaires.

Pour les expéditeurs chargeant sans interruption, la journée s'étend sur une période de vingt-quatre heures, comptées de 7 heures à 7 heures.

13. Si l'expéditeur en exprime le désir, il peut lui être délivré un récépissé mentionnant la date et l'heure auxquelles sa demande a été déposée.

14. Un wagon ne peut être promis à un expéditeur que si sa mise à disposition est assurée.

B. — REGISTRE DES DEMANDES ET DES FOURNITURES DE MATERIEL.

1. Les demandes doivent être inscrites dans le **registre des demandes et des fournitures de matériel**, à l'encre, dans l'ordre de leur acceptation et sous la date pour laquelle le matériel est nécessaire (Annexe 2). En même temps que les wagons, on inscrit les bâches et les agrès nécessaires.

2. On mentionne sur les demandes écrites et télégraphiques le jour et l'heure de la réception, ainsi que le numéro d'ordre journalier sous lequel elles sont inscrites dans le registre.

Les demandes doivent être classées par journée, reliées et conservées dans les archives de la station.

3. En ce qui concerne les demandes verbales et téléphoniques, on inscrit dans le registre des demandes, colonne 12, respectivement la mention « vb » ou « tf », suivie du paraphe de l'agent qui a accepté la demande.

4. Lorsqu'il s'agit de marchandises présentées en masse, le tonnage indiqué dans la demande doit être converti en wagons.

Il doit être veillé à ce que le nombre de wagons obtenus par la conversion ne soit pas inférieur aux nombres d'expéditions.

Lorsqu'il s'agit de marchandises transportées en masse de densité supérieure à 1, on convertit le tonnage indiqué dans la demande en wagons sur la base des chargements moyens ci-après :

— Couverts	15 t.
— Tombereaux	17 t.

— Plats à 2 essieux	14 t.
— Plats à 4 essieux de moins de 15 m.	26 t.
— Plats à 4 essieux de 15 m. et plus	36 t.

Pour le charbon et le coke, dont le poids spécifique est inférieur à 1, on convertit le tonnage indiqué dans la demande en wagons sur la base des chargements moyens ci-après :

— Charbon	16 t.
— Coke	13 t.

Si, pour les expéditions de coke, il est fait usage de tombereaux de grande capacité volumétrique, on convertit le tonnage indiqué dans la demande en wagons sur la base des chargements moyens ci-après :

— Tombereaux de 33 m ³ à 34 m ³	17 t.
— Tombereaux de 30 m ³	15 t.
— Tombereaux de 25 m ³	12,5 t.

5. Si, à l'heure de la clôture du registre des demandes, une demande d'un expéditeur irrégulier n'est pas satisfaite, elle est réinscrite en rouge pour la journée suivante, à moins que la station n'ait la certitude que le matériel demandé parviendra dans le courant de la journée.

Pour les demandes reportées, on inscrit dans la colonne 12 la date initiale pour laquelle le matériel a été demandé.

6. Si le transport exige des wagons d'un type spécial ou de dimensions exceptionnelles, on mentionne, dans la colonne 12, toutes les données utiles à ce sujet.

7. Avant de clôturer le registre des demandes, la station ajoute les besoins en wagons pour :

- a) les expéditions par charge incomplète;
- b) les réexpéditions;
- c) les marchandises que la station doit transborder par suite d'avarie ou de surcharge.

8. Le registre des demandes est clôturé chaque jour ouvrable immédiatement avant la rédaction des situations de matériel destinées au B.C.R. et aux B.R.

Sous la barre de clôture, on établit, pour chaque catégorie de matériel, dans l'ordre où les catégories figurent à l'inventaire général du matériel en gare (Lamelle 150.2, § C), le nombre de wagons qui ont été demandés en temps utile (**demandes normales**).

Selon les directives du moment, les besoins doivent au surplus être détaillés par groupe de priorité et par nature de marchandises.

9. Les demandes introduites après clôture du registre des demandes (**demandes supplémentaires**) sont inscrites à la suite de l'établissement des demandes normales.

Les wagons chargés d'office par les raccordés et les services de la S.N.C.B., c'est-à-dire présentés chargés à l'acceptation, sans avoir fait l'objet d'une demande en règle, sont considérés comme demandés supplémentaires et annotés à la suite de l'établissement des demandes normales.

10. Au plus tard le lendemain du jour pour lequel le matériel est demandé, et dès le commencement de la journée, on mentionne, pour chaque demande, le matériel fourni (col. 8), le matériel non restitué dans le délai par les raccordements (col. 9) et les wagons d'une catégorie fournis en remplacement des wagons d'une autre catégorie.

11. Doivent être considérés comme **fournis** (fournitures) et mentionnés dans la colonne 8 :

Pour les charges incomplètes :

a) Les wagons des trains collecteurs. Seule la station qui intercale un wagon dans un train collecteur — qu'elle le charge ou non — doit l'indiquer comme fourni;

b) Les wagons des trains de jonction chargés par les stations de transbordement;

c) Les wagons des trains de distribution chargés par les stations de transbordement;

d) Les wagons directs, chargés par n'importe quelle station.

Pour les charges complètes :

a) Les wagons mis à disposition sur les cours à marchandises : dès le jour de la mise à disposition;

b) Au point de vue des statistiques considérées ici, les wagons mis à disposition des raccordements et sur les voies des ports : le jour de leur restitution à charge ou de leur présentation à l'acceptation;

c) Les wagons réexpédiés : le jour de la demande de réexpédition;

d) Les wagons chargés en pleine voie par le service de la Voie : le jour de leur présentation à l'acceptation.

12. Pour les wagons restitués par les établissements travaillant d'une manière continue, les wagons restitués sont annotés pendant une période de vingt-quatre heures, comptées de 7 heures à 7 heures.

13. En ce qui concerne les wagons utilisés pour les expéditions massives, on fait également mention du tonnage chargé.

14. Les **wagons de particuliers** et les **wagons de service** ne doivent faire l'objet d'aucune inscription dans le registre des demandes. Les wagons de l'espèce chargés présentés à l'acceptation doivent être annotés dans un registre spécial.

15. Les wagons livrés chargés jusqu'à 7 heures, de même que les wagons livrés vides jusqu'à 13 heures à un **raccordement**, non encore restitués le lendemain à 7 heures, sont annotés ce lendemain dans la colonne 9.

16. Le matériel qui n'est pas réellement mis à disposition le jour pour lequel il est demandé est considéré comme **manquant** et annoté dans la colonne 10.

Un manquant n'est pas à annoter :

a) Lorsqu'un raccordement a obtenu les wagons nécessaires en temps utile, mais ne les a pas restitués dans le délai. Dans ce cas, on procède de la manière suivante :

— On établit la différence entre le tonnage demandé et le tonnage fourni (= restitué);

— On convertit le résultat en wagons, sur la base des chargements moyens convenables. Soit X le nombre de wagons ainsi obtenus;

— Il y a manquant si le nombre X est plus grand que la somme des wagons figurant dans la colonne 9. Soit Y cette somme. Le manquant est égal à la différence entre X et Y;

b) Lorsque l'expéditeur demande expressément un wagon d'un type spécial, alors que de l'avis du chemin de fer un wagon du type commun peut convenir;

c) Lorsque l'expéditeur refuse du matériel parce qu'il n'a pas été fourni pour une heure désirée par lui.

17. Au cas où des wagons sont **décommandés**, mention doit en être faite dans la colonne 12. Le cas échéant, on indique aussi, dans cette colonne, le numéro sous lequel la perception des frais de non-utilisation a été inscrite aux produits extraordinaires.

18. Le nombre **total** des wagons fournis et manquants, de même que le nombre de wagons d'une catégorie fournis en remplacement de wagons d'une autre catégorie, sont établis journalièrement, par catégorie, dans le registre des demandes et des fournitures de matériel. Ces divers nombres s'obtiennent d'ailleurs par la totalisation des diverses colonnes 8, 10 et 11.

Les fournitures de wagons sont décomposées par espèce de trafic — charges incomplètes et charges complètes — par groupe de priorité et par nature de marchandises; cette décomposition se fait sous la ligne des totaux dont parle l'alinéa précédent.

19. Le registre des demandes et des fournitures de matériel est un document de base pour les situations de matériel destinées aux organes de répartition.

C. — INVENTAIRE GENERAL DU MATERIEL EN GARE.

1. En vue d'établir les éléments pour la répartition, les stations doivent procéder, chaque jour ouvrable, à 7 h., au recensement du matériel « à répartir » (voir Lamelle 150.0), tant de celui qui est chargé (chargé pour être expédié, encore en chargement ou à décharger) que de celui qui est vide, se trouvant sur les installations spécifiées ci-dessous.

Ce recensement, qui se limite donc aux wagons du service local, est indépendant du recensement général prévu par le Service du Mouvement.

2. Les renseignements nécessaires sont pris sur le terrain pour le matériel se trouvant dans les installations de la gare même et sur les embranchements peu importants ou extraits de l'inventaire permanent (voir § D) pour le matériel se trouvant sur les embranchements importants de particuliers et des services de la S.N.C.B.

3. Entrent en ligne de compte :

a) Les wagons « à répartir » en bon état, **chargés** ou **vides** se trouvant sur les installations locales de la station, c'est-à-dire sur les voies où s'opèrent le chargement et le déchargement (cours à marchandises, magasins, voies des ports, rivages, raccordements, garés privées, dépôts, chantiers en pleine voie, etc.).

b) Les wagons « à répartir » en bon état, **vides**, garés pour surabondance sur des voies spécialement affectées à cet effet.

c) Les wagons « à répartir » en bon état, **vides**, destinés aux chargements à la station et se trouvant encore sur les voies de manœuvres ou de réception.

4. N'entrent pas en ligne de compte :

Les wagons **chargés** et **vides** en cours de route, c'est-à-dire se trouvant dans une station qui n'est ni la station de chargement pour les wagons **vides**, ni la station de déchargement pour les wagons **chargés**.

Les wagons **vides** restitués par les réseaux limitrophes aux points frontières doivent cependant être recensés en l'occurrence, même s'ils ne sont pas destinés pour les chargements à la station même.

5. Les wagons **à désinfecter** et les wagons **rebutés** n'étant pas en état d'être mis en chargement directement ne sont pas considérés comme matériel « à répartir ».

6. Les wagons **B** et les wagons **étrangers** sont mentionnés séparément.

Les wagons étrangers sont caractérisés comme suit :

- Wagons du Chemin de fer de Malines à Terneuzen. MT.
- Wagons de la Compagnie de Chimay Ch.

utilisable sur place

*voir
parvenir*

*VI page
4 et 3*

- Wagons de la NV. Nederlandsche Spoorwegen NS
- Wagons de la Deutsche Reichsbahn DR.
- Wagons de la Société Nationale des Chemins de fer
Français SNCF.
- Wagons d'autres réseaux étrangers : par leurs mar-
ques respectives.

7. Les renseignements sont consignés séparément par installation locale dans l'inventaire général (Annexe 3).

Sous B 1, le total des wagons recensés (chargés pour être expédiés, en chargement, à décharger et vides);

Sous B 2, le nombre de wagons chargés pour être expédiés et en chargement;

Sous B 3, la différence entre B 1 et B 2 (= wagons à décharger et wagons vides);

Sous B 4, les wagons à décharger :

a) mis à disposition le jour même;

b) mis à disposition la veille;

c) mis à disposition l'avant-veille et jours précédents.

Pour la détermination du jour de mise à disposition des wagons à décharger, les dimanches et jours fériés sont neutralisés et rattachés au jour ouvrable suivant. Ainsi, les wagons mis à disposition pendant la période comprise entre le dimanche 0 heure et le lundi 7 heures, sont, pour **l'inventaire du lundi**, considérés comme mis à disposition le jour même; ceux mis à disposition le samedi, comme mis à disposition la veille; ceux mis à disposition le vendredi et jours précédents, comme mis à disposition l'avant-veille et jours précédents.

Sous B 5, les wagons vides.

Les notations B 1, B 2, etc., sont d'ailleurs celles figurant au E 864, rubrique B.

8. On indique également, dans l'inventaire général, le matériel nécessaire sur chaque installation locale.

9. L'inventaire général sert de document de base pour la répar-

tition entre les usagers de la station et pour l'établissement de la situation de matériel E. 864.

D. — INVENTAIRE PERMANENT DES WAGONS PRESENTS SUR LES RACCORDEMENTS DES PARTICULIERS ET DES SERVICES DE LA S.N.C.B.

1. Les stations procèdent une fois par semaine, de préférence le dimanche, au recensement des wagons présents sur les raccordements des particuliers et des services de la S.N.C.B. d'une **certaine importance**. Le Chst apprécie.

A cet effet, il est fait usage de la feuille de recensement E. 833 (Lamelle 150.5).

On fait une distinction entre :

- a) Wagons déjà chargés pour être expédiés ou en chargement;
- b) Wagons à décharger, avec mention de la date de mise à disposition;
- c) Wagons vides.

2. Les nombres de wagons ainsi recensés sont consignés, séparément par catégorie, sur un document appelé Inventaire permanent (Annexe 4).

Ces nombres constituent le point de départ pour l'établissement de la situation à 7 heures des jours suivants.

3. Les nombres de wagons livrés aux raccordements et restitués par ceux-ci sont annotés au fur et à mesure dans l'inventaire permanent.

4. L'inventaire permanent est clôturé chaque jour ouvrable à 7 heures. Le nombre total de wagons sur raccordement un jour déterminé à 7 heures (B 1) est obtenu en partant du nombre trouvé au recensement — et par la suite du nombre de la veille à 7 heures — auquel on ajoute les wagons livrés et dont on soustrait les wagons restitués jusqu'au jour même, à 7 heures.

Le raccordé doit signaler lui-même, journellement, les wagons chargés pour être expédiés et en chargement, à indiquer sous B 2.

A défaut de ce faire, les wagons sont considérés automatiquement comme à décharger ou vides.

Le nombre à inscrire sous B 3 est la différence entre B 1 et B 2.

Les wagons livrés chargés sont considérés comme à décharger (B 4) aussi longtemps que le raccordement ne les a pas :

- a) restitués;
- b) signalés comme déchargés ou signalés comme mis en chargement.

Ces wagons sont annotés sous B 4a, B 4b ou B 4c, suivant qu'ils ont été livrés le jour même, la veille ou l'avant-veille et jours précédents (voir lamelle 150.2, § C 7).

5. Les wagons **B** et les wagons étrangers doivent être mentionnés séparément (voir lamelle 150.2, § C 6).

6. L'inventaire permanent indique également les wagons demandés par les raccordés.

7. L'inventaire permanent sert de document de base pour l'inventaire général du matériel en gare et pour le registre des demandes et fournitures de matériel.

E. — SITUATION DE MATERIEL POUR LES STATIONS REPARTITRICES (S.R.).

E. 866 (150.2-5).

1. La situation E. 866 est le document de base pour la répartition du matériel à effectuer par les S. R. entre les stations à trafic irrégulier et peu important (Annexe 5).

2. Elle est établie par les stations désignées par les bureaux répartiteurs, chaque jour ouvrable, au moyen des documents suivants :

- un inventaire effectué sur le terrain au moyen de la feuille de recensement E. 833 (Lamelle 150.5);
- le registre des demandes et des fournitures de matériel (Lamelle 150.2, § B).

3. En principe, la situation E. 866 est clôturée à un moment aussi rapproché que possible du jour pour lequel le matériel est demandé, de préférence le jour A, vers 19 heures, pour le jour B. Cependant, ce moment, variable d'une station à l'autre, dépend essentiellement de l'heure du passage du train par lequel le matériel en trop doit être déplacé, soit le jour A, soit le jour B.

La situation E. 866 est téléphonée à une heure prévue ou envoyée par un train de voyageurs prévu à la station répartitrice.

Pour la réception des situations téléphonées, la S.R. fait également usage de l'imprimé E. 866.

4. Une situation E. 866, même « Néant », qui n'est pas parvenue à l'heure prévue, doit être réclamée par la station répartitrice.

F. — SITUATION DE MATÉRIEL POUR LES BUREAUX REPARTITEURS (B.R.).

E. 864 (150.2-6).

1. La situation E. 864 est le document de base pour la répartition du matériel à effectuer par les B.R. entre les stations à trafic régulier et important (Annexe 6).

2. Elle est établie chaque jour ouvrable (1) **par toutes les stations et dépendances** à caractère autonome, au moyen des documents suivants :

- la situation E. 866 (Lamelle 150.2, § E);
- l'inventaire général du matériel en gare (Lamelle 150.2, § C);
- le registre des demandes et des fournitures de matériel (Lamelle 150.2, § B);

(1) Provisoirement, il sera établi également une situation E. 864 les dimanches et jours fériés, mais seulement pour les rubriques relatives aux fournitures, aux manquants, aux wagons sans emploi, aux wagons échangés et aux wagons fournis en remplacement.

Pour les autres rubriques, les dimanches et jours fériés restent rattachés au samedi ou au jour ouvrable précédent.

Ainsi, la situation E. 864 établie le dimanche mentionnera les fournitures, etc. du samedi; celle établie le lundi, les fournitures, etc. du dimanche.

— le carnet-contrôle du séjour en gare (Lamelle 150.5).

3. La situation E. 864, clôturée immédiatement avant l'heure prévue pour son envoi, est envoyée au bureau répartiteur par un porteur ou par un train de voyageurs prévu.

4. Une situation E. 864, même « Néant », qui n'est pas parvenue à l'heure prévue, doit être réclamée par le bureau répartiteur.

G. — SITUATION DE MATERIEL POUR LE BUREAU CENTRAL REPARTITEUR (B.C.R.).

E. 921 (150.2-7).

E. 942 (150.2-8).

1. La situation E. 921, récapitulée sur un imprimé E 942, est le document de base pour la répartition à effectuer par le B.C.R. entre les groupes (Annexes 7 et 8).

2. La situation E. 921 est établie, chaque jour ouvrable, par **toutes les stations et dépendances** à caractère autonome, au moyen des documents suivants :

— le registre des demandes et des fournitures de matériel (Lamelle 150.2, § B);

— le carnet-contrôle du séjour en gare (Lamelle 150.5).

3. La situation E. 921, clôturée immédiatement avant l'heure fixée pour son envoi, est envoyée à une station prévue, appelée **chef-lieu de circonscription**, par un porteur ou par un train de voyageurs prévu.

4. Les chefs-lieux de circonscription récapitulent les situations des stations de leur circonscription dès leur arrivée, sur un imprimé E. 942.

Ils transmettent la situation récapitulée de la circonscription, avant midi, par téléphone ou par porteur, au **B.R.** dont ils dépendent.

Les B.R. établissent la situation totale du groupe sur un imprimé E. 942 et transmettent, avant 14 heures, par téléphone,

au B.C.R., les situations récapitulées par circonscription et la situation totale du groupe.

5. Une situation E. 921, même « Néant », qui n'est pas parvenue à l'heure prévue, doit être réclamée immédiatement par le chef-lieu de circonscription.

Si elle n'est pas parvenue, à l'heure prévue pour la transmission de la situation récapitulée, celle-ci est communiquée telle quelle avec mention des stations dont la situation E. 921 manque.

Aussitôt après réception, les situations manquantes font l'objet d'une communication complémentaire.

Les B.R., de leur côté, doivent réclamer les situations récapitulées aux chefs-lieux de circonscription, si ceux-ci ne les ont pas fait parvenir pour l'heure prévue.

VERSO.

DEMANDE DE MATERIEL.

Le soussigné demande la mise à disposition
au quai N° 121 du matériel à marchandises nécessaire
pour les expéditions ci-après:

1	2	3	4	5	6
Date	Station de destination	Nature des marchandises Espèces d'animaux	Poids Nombre d'animaux	Tarif à appliquer	Catégorie de matériel désirée et autres indications utiles
10.2	Bruxelles T. T.	Sucre	15 t.		
10.2	Bâle (via Sterpenich)	Groupage	10 t.		Wagon à toiture bombée
10.2	Ninove	Grumes (10 à 12 m.)	20 t.		Avec chaînes d'arrimage
10.2	Diverses	Charbon	500 t.		35 expéditions
10.2	Wevelgem	Lin (120 kg. par m ³)	4000 kg.		Tombereau grande capacité
10.2	Bruxelles O.	Vaches	10		
10.2	Tirlemont	Engrais	20 t.		Avec 1 bâche

Anvers, le 8 février 1943.

Signature: **VLOEBERGHES.**

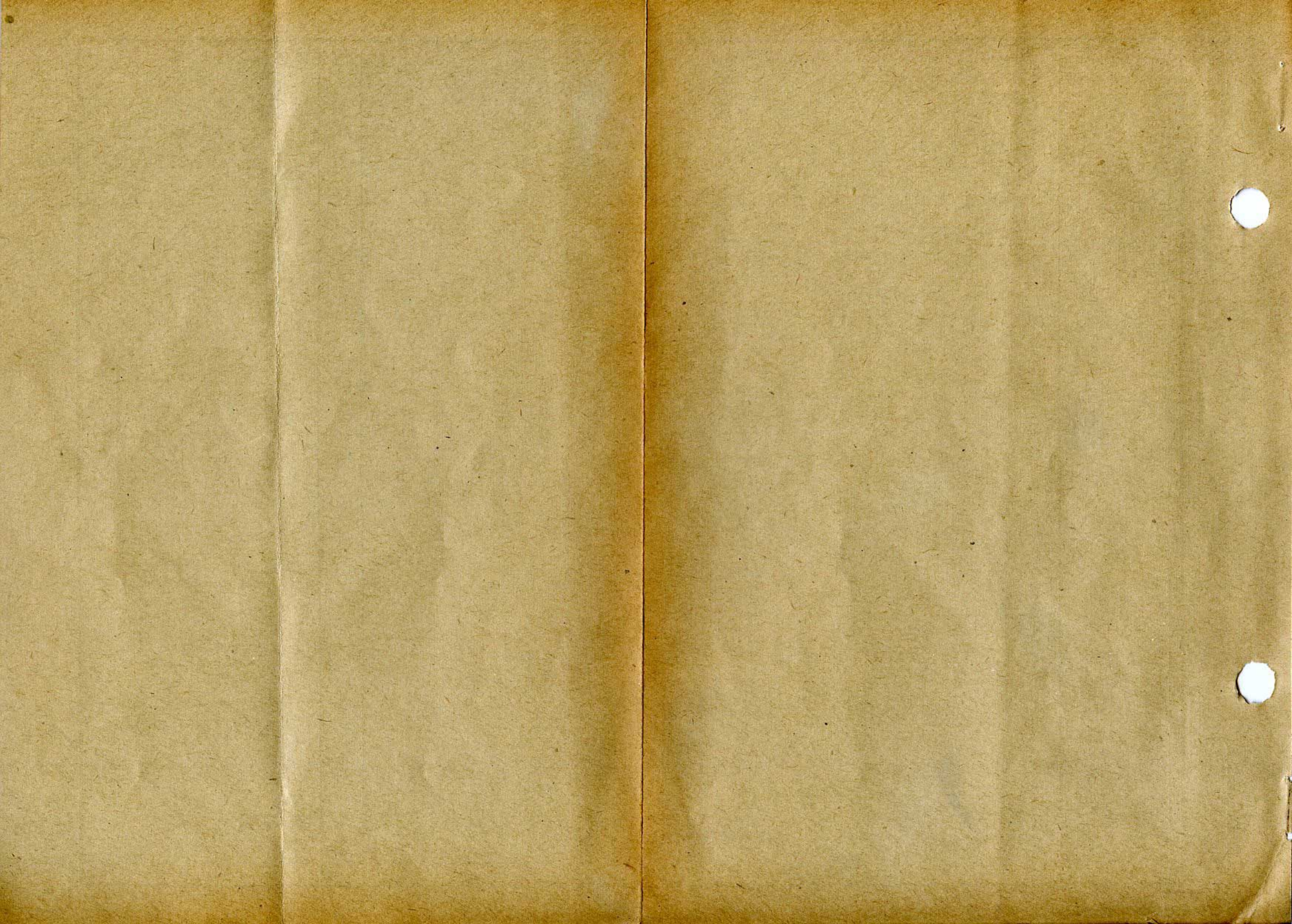
A remplir par la station : Demande reçue le 9 à 10^h.
Registre des demandes N° 10.

RECTO.

AU

CHEF DE STATION

D'ANVERS B. E.



INVENTAIRE GENERAL DU MATERIEL EN GARE.

Au 1-2-1943		Installations	Marques	Présent à 7 heures						Nécessaire
CATÉGORIES	B1 (*) B1 = B2 + B3			B2	B3 B3 = B4 + B5	B4			B5	
						a	b	c		
HF	Couverts sans vas.									
	Couverts avec vas.									
HH	Tombereaux 10 et 12 t.	Cours à marchandises	B	1		1			1	
	Tombereaux 15 t.	Raccordem. X. Voies de man.	B B NS	5	1	4	1		3 1 1	2
	Tombereaux 20 t. 7 m. 70 et 8 m. 2 portes	Cours à marchandises Raccordem. X	B B DR	2 2 2	1 1	1 1		1 1		1 2
	Tombereaux 25 t. 4 portes	Raccordem. X Raccordem. Y	B B	4 1	1	3 1	1		2 1	2
HP 2 ess.	Plats ballast voie									
	Plats moins 9 m., 10 t.									
	Plats 9 m., 10 et 15 t.									
	Plats 10 m. et plus 10, 12 et 15 t.									
HPV 4 ess.	Plats 10 m., 20 t.									
HPVHR 4 ess.	Plats 12 m. et 25 t.									
HPQ 4 ess.	Plats plus de 12 à 13 m., 20, 35 et 40 t.									
GQ 4 ess.	Plats 15 m. et 15 m. 80 35 tonnes.									
GL 4 ess.	Plats 18 m. et 18 m. 50 35 et 40 t.									
Matériel spécial	Plats courts 20 t.									
	etc.									
	Bâches									
	Cordes									
	Chaînes									
	Prolonges									

(*) Pour le sens des notations, voir E. 864.

INVENTAIRE PERMANENT DU MATERIEL SE TROUVANT SUR LES RACCORDEMENTS.

Raccordement X.

	Livraisons			Restitutions			Présents					Nécessaires		
	heures	chargés	vides	heures	chargés	vides	B1	B2	B3 B3-B1-B2	B4			B5 B5-B3-B4	
										a	b			c
Tombereaux														
Recensement dimanche 9/2 à 10 heures	16 6	2 2	19 50	19	50	1	110	70	40			9		31
		4	69		50	1								
		73			51									
				+ 22										
Lundi 10/2 à 7 heures	8 11 11 16 5	DR 3 1	40 50 40	11 19 20 5	30 35 40 20	4	132	20	112		2	2	9	99 140
		DR 3	130		125	4								
		1												
		131			129									
		DR 3												
				+ 2 + 3 DR										
Mardi 11/2 à 7 heures	8 13 16	2	45 20 50	12 16 20 6	35 50 30 10	2 DR 1 DR	134 DR 3	57	77 DR 3		1 DR 3	3	3	70 130
		2	115		125	3 DR								
		117			125									
				- 8 - 3 DR										
				etc-										
Dimanche 16/2 à 7 heures							109 DR 1 SNCF 4	30	79			6		73
Recensement dimanche 16/2 à 10 heures							107 DR 1 SNCF 4	31	76			5	1	70

ETABLISSEMENT DE LA SITUATION DU MATERIEL E. 866.

La situation E. 866, supposée établie le jour B, à l'heure X, pour la satisfaction des besoins du jour C, indique:

Sous « Disponibles »:

1. Le matériel **(B) vide, présent** à l'heure X (y compris le matériel garé pour surabondance), à l'exception:

a) du matériel vide déjà mis ou encore à mettre à disposition le jour B;

b) du matériel touché par un ordre exprès, non encore expédié.

Le matériel **(B) vide**, à expédier en vertu d'un ordre permanent, doit donc être compris sous cette rubrique.

2. Le matériel **(B) à décharger, présent** à l'heure X, qui doit normalement être libéré:

a) en temps d'abondance, avant 7 h., le jour C;

b) en temps de pénurie, avant 11 h., le jour C.

3. Les wagons **(B) désinfectés**, qui seront restitués par les postes de désinfection :

a) en temps d'abondance jusqu'à 7 h., le jour C;

b) en temps de pénurie, jusqu'à 11 h., le jour C

4. Les wagons **(B) réparés**, qui seront restitués par l'atelier, le poste de visite, etc. :

a) en temps d'abondance jusqu'à 7 h., le jour C;

b) en temps de pénurie, jusqu'à 11 h., le jour C.

5. Le matériel **(B) vide**, attendu après l'heure X, pour autant qu'il n'est pas prévu pour les besoins du jour B.

6. Le matériel **(B) à décharger, attendu** après l'heure X, pour autant qu'il doit normalement être libéré:

a) en temps d'abondance, avant 7 h., le jour C;

b) en temps de pénurie, avant 11 h., le jour C

7. Le matériel **étranger utilisable** sur place conformément aux règles du R.I.V. est confondu avec le matériel **(B)**.

8. Les **wagons-dépôts (B)** présents sont mentionnés sous « Observations » avec leurs caractéristiques et, le cas échéant, leur numéro.

(Chiffres établis par un recensement à l'heure X.)

Sous « Nécessaires ».

1. Le matériel **demandé** (demandes normales — voir Lamelle 150.2, § B, 8), pour le jour C, tant pour les transports intérieurs que pour les transports en services mixte et international.

Ne doivent pas être mentionnés, sous cette rubrique, les besoins **autorisés** pour le jour B et jours antérieurs non encore satisfaits. Ces besoins sont à indiquer sous « Ruppelés ».

2. Le matériel demandé **supplémentairement** jusqu'à l'heure X (Demandes supplémentaires — voir Lamelle 150.2, § B, 9) est mentionné exclusivement sous « Observations ».

3. Le matériel demandé pour le jour C **après l'heure d'envoi** de la situation E. 866 et **avant le passage** du train de distribution, est signalé par téléphone à la station répartitrice, mais seulement lorsque le matériel nécessaire n'est pas sur place, ou, le matériel nécessaire étant sur place, lorsque la station répartitrice en a disposé pour une autre station.

4. Le matériel nécessaire pour les transports à destination de **l'étranger** est également indiqué « pour mémoire » sous « Observations » avec sa lettre caractéristique (voir Lamelle 150.2, § C, 6).

(Chiffres extraits du registre des demandes et des fournitures de matériel; Lamelle 150.2, § B).

Sous « Rappelés ».

Le matériel **autorisé** pour le jour B, qui n'est pas encore parvenu ni annoncé au moment de la clôture de la situation E. 866.

Sous « Observations ».

1. La décomposition des demandes par groupe de priorité et par nature de marchandises, conformément aux instructions du moment.

2. Le matériel étranger présent avec sa lettre caractéristique (voir Lamelle 150.2, § C, 6) (y compris celui utilisable sur place et figurant déjà sous « Disponibles »).

3. Le matériel étranger nécessaire (déjà compris sous « Nécessaires »).

4. Les wagons-dépôts disponibles et nécessaires.

5. La demande pour une réserve (en temps d'abondance, notamment).

6. La capacité restante de garage (lorsque le B.R. le prescrit).

7. Le matériel touché par un ordre **exprès** non encore expédié.

8. Toutes indications utiles permettant de désigner le matériel le plus approprié au transport (voir Lamelle 150.2, § A).

Remarque.

Provisoirement, les wagons du Chemin de fer de Malines à Terneuzen (MT) et de la Compagnie de Chimay (Ch) sont confondus avec les wagons **(B)**, pour l'établissement de la situation E. 866.

RECTO.

Station Situation du à heures

	HF		HH			Wag. ballast voie	HP			HPV	HPVHR	HPQ	GQ	GL
	sans vantaux 10, 15 20 t.	avec 15 t.	10 et 12 t.	15 t.	20 t. 7 m 70 &+ 2 portes		20 et 25 t. 7 m 70 4 port.	moins de 9 m 10 t.	9 m 10 t. et 15 t.	10 m et plus 10, 12 et 15 t.	10 m 20 t.	12 m 20 et 25 t.	12m20 12m50 20,35 et 40 t.	15 m et 15m80 35 t.
Disponibles														
Nécessaires														
Rappelés														

Observations :

VERSO.

	Bâches	Cordes	Chaînes	Prolonges
Disponibles				
Nécessaires				
Rappelés				

Observations :

à

Note-situation des wagons, des bâches et des agrès.
 Monsieur le Chef de station,

ETABLISSEMENT DE LA SITUATION DU MATERIEL E. 864

La situation E. 864 supposée établie le jour C, pour la satisfaction des besoins du jour D, indique:

AU RECTO :

Sous la rubrique A, la copie de la situation E. 866 du jour B (veille du jour C) établie en vue de la satisfaction des besoins du jour C.

Sous la rubrique B, le matériel « à répartir », en bon état, **vide ou chargé, présent** le jour C, à 7 heures, sur les installations locales de la station (1). Les nombres sont décomposés conformément aux sous-rubriques.

(Chiffres extraits de l'inventaire général du matériel en gare, Lamelle 150.2, § C).

Le matériel étranger **utilisable sur place** est confondu avec le matériel **(B)** figurant sous cette rubrique.

Sous la rubrique C, le **matériel à recevoir** le jour C, après 7 heures, et notamment:

1. les wagons **désinfectés**, qui seront restitués par les postes de désinfection:
 - a) en temps d'abondance, jusqu'à 7 h., le jour D;
 - b) en temps de pénurie, jusqu'à 11 h., le jour D.
2. les wagons **réparés**, qui seront restitués par l'atelier, le poste de visite, etc.:

(1) Les voies utilisées pour le parcage de wagons vides en surabondance sont considérées comme installations locales.

- a) en temps d'abondance, jusqu'à 7 h., le jour D;
b) en temps de pénurie, jusqu'à 11 h., le jour D.
3. le matériel **vide attendu**, même celui prévu pour les besoins du jour C.
4. le matériel **à décharger attendu**, pour autant qu'il doit normalement être libéré :
- a) en temps d'abondance, avant 7 heures, le jour D;
b) en temps de pénurie, avant 11 h., le jour D.

Pour établir ces nombres, on se base éventuellement sur la réception moyenne des six derniers jours.

Sous la rubrique D, le total des rubriques B3+C. C'est donc le matériel **à décharger et vide présent** le jour C, à 7 heures, **augmenté du matériel attendu** après 7 heures.

Sous la rubrique E, le matériel dont la fourniture a été **autorisée** pour le jour même (jour C), y compris le matériel rappelé, c'est-à-dire déjà autorisé pour les jours précédents et non encore fourni.

Sous la rubrique F, la différence entre les rubriques D et E. Il s'agit des wagons **présumés disponibles** pour le jour D. Si la différence est négative, c'est-à-dire si les nombres sous E sont supérieurs aux nombres sous D, la différence est précédée du signe (—).

Sous la rubrique G, le matériel **demandé** pour le jour D, tant pour les transports intérieurs que pour les transports en services mixte et international.

Les nombres sont décomposés par groupe de priorité et par nature de marchandises, conformément aux instructions du moment.

On fait, en outre, mention de tout renseignement utile permettant de désigner le matériel le plus approprié.

(Chiffres extraits du registre des demandes et des fournitures de matériel; Lamelle 150.2, § B. — En concordance avec E. 921, rubrique 5.)

Sous la rubrique H, le matériel **étranger** à décharger et vide, **présent** le jour C, à 7 heures (y compris celui utilisable sur place figurant déjà sous la rubrique B).

On indique séparément :

- le matériel N.S.,
- le matériel D.R.,
- le matériel S.N.C.F.,
- le matériel d'autres marques, caractérisé par la marque du réseau propriétaire.

(Chiffres extraits de l'inventaire général du matériel en gare : Lamelle 150.2, § C.)

Sous la rubrique I, le matériel **étranger nécessaire** pour le jour D (déjà compris dans le matériel demandé sous G.)

On indique séparément :

- le matériel N.S.,
- le matériel D.R.,
- le matériel S.N.C.F.,
- le matériel d'autres marques, caractérisé par la marque du réseau propriétaire.

(Chiffres extraits du registre des demandes et des fournitures de matériel; Lamelle 150.2, § B. — En concordance avec E. 921, rubrique 5.)

Sous la rubrique J, l'analyse des chiffres de la rubrique B4-c, séparément :

- les wagons pour le commerce (wagons taxés),
- les wagons pour les services de la S.N.C.B. (Exploitation, Matériel, Voie, Social).

Le matériel étranger est mentionné en rouge, affecté de sa caractéristique respective : N.S., D.R., S.N.C.F.

Le matériel des autres réseaux étrangers, réutilisable confor-

mément aux règles du R.I.V., est compté avec le matériel du réseau limitrophe par lequel il est entré sur le réseau de la S.N.C.B.

(Chiffres extraits du carnet-contrôle du séjour en gare; lamelle 150.5. — En concordance avec E. 921, rubrique 7.)

AU VERSO.

Sous la rubrique K, le matériel **chargé reçu** le jour B, séparément :

- le matériel **(B)**,
- le matériel N.S.,
- le matériel D.R.,
- le matériel S.N.C.F.

Les wagons des autres réseaux étrangers, réutilisables conformément aux règles du R.I.V., sont comptés avec le matériel du réseau limitrophe par lequel ils sont entrés sur le réseau de la S.N.C.B.

Le matériel chargé (à décharger) est considéré comme reçu, lorsqu'il est mis réellement à disposition du destinataire.

Les wagons à décharger en pleine voie, destinés au service de la Voie, sont considérés comme « chargés reçus » le jour de l'organisation du train de route.

Les wagons des trains collecteurs et des trains de jonction sont mentionnés comme « reçus chargés » par les stations de transbordement. Les wagons des trains de distribution sont indiqués comme « reçus chargés » par la station où les wagons sont déposés, sinon par la station terminale du train, même si les wagons y arrivent vides. Les wagons directs sont annotés comme « reçus chargés » par la station de destination.

- Le matériel « chargé » reçu un dimanche ou un jour férié est compté avec celui du samedi ou du jour ouvrable précédent.

(Chiffres extraits du carnet-contrôle du séjour en gare; lamelle 150.5. — En concordance avec E. 921, rubrique 1.)

Sous la rubrique L, le matériel **fourni** le jour B.

Le matériel étranger fourni est affecté, selon le cas, de la caractéristique : N.S., D.R., ou S.N.C.F.

Le matériel des autres réseaux étrangers, utilisé conformément aux règles du R.I.V., est compté avec le matériel du réseau limitrophe par lequel il quitte le réseau de la S.N.C.B.

Les agrès étrangers qui seraient fournis doivent être indiqués en rouge.

(Chiffres extraits du registre des demandes et des fournitures de matériel; Lamelle 150.2, § B. — En concordance avec E. 921, rubrique 8.)

Sous la rubrique M, le matériel **manquant** le jour B.

(Chiffres extraits du registre des demandes et des fournitures de matériel; Lamelle 150.2, § B. — En concordance avec E. 921, rubrique 9.)

Sous la rubrique N, le matériel **vide resté sans emploi** depuis au moins vingt-quatre heures.

Il s'agit du matériel, à considérer individuellement, qui est constaté vide le jour C, à 7 heures, qui était déjà vide le jour B, à 7 heures, et qui, pendant cet intervalle, n'a pas été mis à disposition pour chargement ni touché par un ordre de répartition — permanent ou exprès.

On indique séparément :

- le matériel **(B)**,
- le matériel N.S.,
- le matériel D.R.,
- le matériel S.N.C.F.

Les wagons des autres réseaux étrangers, utilisables conformément aux règles du R.I.V., sont comptés avec le matériel du réseau limitrophe par lequel ils sont entrés sur le réseau de la S.N.C.B.

Les dimanches et jours fériés sont neutralisés.

(Chiffres extraits du carnet-contrôle du séjour en gare; Lamelle 150.5 — En concordance avec E. 921, rubrique 4.)

Sous la rubrique O, les wagons et bâches **échangés aux points d'échange** avec les administrations en relation le jour B.

(Chiffres extraits des écritures d'échange tenues en vue du décompte de matériel; Lamelle 151.02.)

Sous la rubrique P, les wagons d'une catégorie fournis en remplacement de wagons d'une autre catégorie.

(Chiffres extraits du registre des demandes et des fournitures de matériel; Lamelle 150.2, § B.)

Sous la rubrique Q, le matériel **vide expédié** à d'autres stations, du jour B, à 7 heures, au jour C, à 7 heures.

Le matériel étranger doit être mentionné en rouge, avec sa caractéristique respective : N.S., D.R., ou S.N.C.F.

Le matériel des autres réseaux étrangers, réutilisable conformément aux règles du R.I.V., est compté avec le matériel du réseau limitrophe par lequel il est entré sur le réseau de la S.N.C.B.

Les wagons avariés et les wagons à désinfecter doivent être affectés respectivement de l'indice **a** ou **i**.

(Chiffres extraits du carnet-contrôle du séjour en gare; Lamelle 150.5.)

Sous la rubrique R, le matériel **vide reçu** d'autres stations, du jour B, à 7 heures, au jour C, à 7 heures.

Le matériel étranger doit être mentionné en rouge, avec sa caractéristique respective : N.S., D.R., ou S.N.C.F.

Le matériel des autres réseaux étrangers, réutilisable conformément aux règles du R.I.V., est compté avec le matériel du réseau limitrophe par lequel il est entré sur le réseau de la S.N.C.B.

Les wagons avariés et les wagons à désinfecter doivent être affectés respectivement de l'indice **a** ou **i**.

(Chiffres extraits du carnet-contrôle du séjour en gare; Lamelle 150.5.)

Les stations dont les inscriptions dépassent le cadre des rubriques Q et R utilisent un imprimé spécial.

Les rubriques Q et R ne comprennent pas uniquement le matériel en provenance ou à destination de la station. Elles doivent également comprendre le matériel faisant escale, c'est-à-dire changeant de train.

Sous la rubrique S, des renseignements divers.

V. — ANALYSE DES FOURNITURES.

1. Les wagons fournis pour combustibles sont détaillés comme suit :

A. **des producteurs**, les wagons fournis aux charbonnages, cokeries et fabriques de briquettes, séparément :

- a) taxés,
- b) en service.

B. **de la voie d'eau**, les wagons fournis pour transbordement de combustibles, de bateau sur wagon, séparément :

- a) taxés,
- b) en service.

Le nombre de wagons fournis aux producteurs est décomposé, sous la rubrique S, comme suit :

- wagons fournis pour cokes,
- wagons fournis pour briquettes,
- wagons fournis pour charbon.

Le nombre de ces derniers est, à son tour, décomposé en :

- wagons de charbon vers les lavoirs des charbonnages, par les lignes de la S.N.C.B.;
- wagons de charbon vers la voie d'eau, pour transbordement sur bateaux;
- wagons de charbon en droiture vers le consommateur.

2. Les wagons chargés de combustibles au départ des mélangeurs sont compris parmi les wagons « en service ». Ils sont, toutefois, détaillés sous la rubrique S.

150.2.

Annexe VI.

Page 8.

3. Comme betteraves, on n'envisage que les betteraves sucrières; comme pulpes, que celles transportées au départ des sucreries.

Remarques.

1. Il se peut qu'une station très éloignée du siège du Groupe soit obligée de dresser la situation du matériel E. 864 la veille du jour C. Dans ce cas, la station supposera la situation établie le jour C, à 7 heures, et fournira tous les renseignements prévus par rapport à ce jour.

2. La décomposition des wagons présents et nécessaires, par type de tombereaux (10 et 12 T.; 15 T.; 20 T., 7.70 m. et plus; 20/25 T. de moins de 7,70 m.) n'est pas indispensable en ce qui concerne les expéditeurs importants (charbonnages, carrières, etc.).

3. Provisoirement, les wagons du Chemin de fer de Malines à Terneuzen (MT) et de la Compagnie de Chimay (Ch.) sont confondus avec les wagons **B** pour l'établissement de la situation E. 864.

Renseignements relatifs à		Colonne		I. Wagons du service public et wagons-dépôt.										II. Bâches et étrangères	III. Agrès et étrangers			IV. Wag. de partic.			V. DECOMPOSITION DES DEMANDES, FOURNITURES ET MANQUANTS.																												
Rubriques.				HF		HH		HP - 20 t.		HP 20 t. & +		HF		HH		HP - 20 t.		HP 20 t. & +		Totaux		Bâches	Cordes	Châmes	Prolonges	HF			HH			HP																	
1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32						
La veille, de 0 à 24 h.		K Chargés reçus		NS		DR		SNCF																																									
La veille, de 0 à 24 h.		L Fournis		pour envois taxés.		pour envois de service.		pour envois militaires		TOTAL																																							
La veille.		M Manquants																																															
La veille, à 7 h., au jour même à 7 heures.		N Vides sans emploi		NS		DR		SNCF																																									
La veille, de 0 à 24 h.		O Echange de wagons		Reçus		Vides		Chargés		Vides		Chargés		Vides																																			
La veille, de 0 à 24 h.		P Fournis en remplacement		HF		HH		HP - 20 t.		HP 20 t. & +		- 15 m.		15 m & +																																			
		LA VEILLE, A 7 H., AU JOUR MEME, A 7 H.																																															
Q Vides expédiés		R Vides reçus		Trains		Trains		DESTINATION		HF		HH		HP		HP		HP		HP		HP		Bâches	Agrès	Nos	Date	Heures d'arrivée	ORIGINE	HF	HH	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP	HP		
A des stations du Groupe		De stations du Groupe																																															
A des stat. d'autres Groupes		De stations d'autres Groupes																																															
Total général		Total général																																															

1. a) b) c)	2.	3. Envois de service.	4. Messageries.	5.	6. Autres marchandises.	7. Subventions	8. TOTAUX.	9. Combustibles.	10. Betteraves sucrières	11. Pulpes	12. Farine et céréales panif.	13. Pommes de terre	14. Engrais	15. Bois de mines	16. Sable de moulage	17. Fourrages	
A des producteurs	a) taxés	b) en service	c) pour les armées	B de la voie d'eau	a) taxés	b) en service	c) pour les armées	S Décomposition des wagons fournis pour combustibles au départ des centres de production (charbonnages, cokeries et fabriques de briquettes).	Fournitures	dont charbons	Total	Cokes	Briquettes	Charbons	vers les lavoirs	vers la voie d'eau	en droiture vers le consommateur
a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	d	e	f	g	T OBSERVATIONS	
Envoyé au Bureau répartiteur de e {	par train n° {	LE CHEF DE STATION.															

K Chargés reçus	L Fournis	M Manquants	N Sans emploi	O Echange de wagons			
Reçus	Livrés	Chargés	Vides	Chargés	Vides	Chargés	Vides
Wagons du service public et wagons-dépôt	HF	HH	HP - 20 t.	HP 20 t. & +	- 15 m.	15 m & +	
Etrangers	HF	HH	HP - 20 t.	HP 20 t. & +	- 15 m.	15 m & +	
Bâches							
Agrès	Cordes	Châmes	Prolonges				
Wagons de particuliers	HF	HH	HP				
P Fournis en remplacement	HF	HH	HP - 20 t.	HP 20 T & +	- 15 m.	15 m & +	
Q Vides expédiés	HF	HH	HP	HP 20 t. & +	- 15 m.	15 m & +	Bâches Agrès
R Vides reçus	HF	HH	HP	HP 20 t. & +	- 15 m.	15 m & +	
A des producteurs	a) taxés	b) en service	c) pour les armées	B de la voie d'eau	a) taxés	b) en service	c) pour les armées
Betteraves sucrières							
Pulpes							
Farines et céréales panif.							
Pommes de terre							
S Décomposition du nombre des wagons fournis pour combustibles au départ des centres de production.	Fournitures	dont charbons	Total	Coke	Briquettes	Charbons	vers les lavoirs
	vers la voie d'eau	en droiture vers le consommateur	a	b	c	d	e
	f	g					

ETABLISSEMENT DE LA SITUATION DU MATERIEL E. 921.

La situation E. 921, supposée établie le jour C pour la satisfaction des besoins du jour D, indique :

Sous la rubrique 1, le matériel **chargé reçu** le jour B (veille du jour C), de 0 à 24 heures, séparément :

- le matériel **(B)**, y compris les wagons-dépôts,
- le matériel N.S.,
- le matériel D.R.,
- le matériel S.N.C.F.

Le matériel des autres réseaux étrangers, utilisable conformément aux règles du R.I.V., est compté avec le matériel du réseau limitrophe par lequel il est entré sur le réseau de la S.N.C.B.

Le matériel chargé reçu un dimanche ou un jour férié est compté avec celui du samedi ou du jour ouvrable précédent.

(Chiffres extraits du carnet-contrôle du séjour en gare; Lamelle 150.5. — En concordance avec E. 864, rubrique K).

Sous la rubrique 2, le matériel **vide entré aux points d'échange** le jour B (veille du jour C), de 0 à 24 heures, séparément :

- le matériel **(B)**, y compris les wagons-dépôts,
- le matériel N.S.,
- le matériel D.R.,
- le matériel S.N.C.F.

Le matériel des autres réseaux étrangers, utilisable conformément aux règles du R.I.V., est compté avec le matériel du réseau limitrophe par lequel il est entré sur le réseau de la S.N.C.B.

(Chiffres extraits des écritures d'échange tenues en vue du décompte de matériel; Lamelle 151.02. — En concordance avec E. 864, rubrique O).

Sous la rubrique 3, les wagons **étrangers fournis** le jour B (veille du jour C) de 0 à 24 heures.

(Chiffres extraits du registre des demandes et des fournitures de matériel, Lamelle 150.2, § B. — En concordance avec E. 864, rubrique L.)

Sous la rubrique 4, le matériel **vide resté sans emploi** depuis au moins vingt-quatre heures. Il s'agit du matériel, à considérer individuellement, qui est constaté vide le jour C, à 7 heures, qui était déjà vide le jour B, à 7 heures, et qui, pendant cet intervalle, n'a pas été mis à disposition pour chargement, ni touché par un ordre de répartition — permanent ou exprès.

On indique séparément :

- le matériel **(B)**,
- le matériel N.S.,
- le matériel D.R.,
- le matériel S.N.C.F.

Les wagons des autres réseaux étrangers, utilisables conformément aux règles du R.I.V., sont comptés avec le matériel du réseau limitrophe par lequel ils sont entrés sur le réseau de la S.N.C.B.

(Chiffres extraits du carnet-contrôle du séjour en gare; Lamelle 150.5. — En concordance avec E. 864, rubrique N.)

Sous la rubrique 5, le matériel **demandé** pour le jour D, tant pour les transports intérieurs que pour les transports en services mixte et international.

(Chiffres extraits du registre des demandes et des fournitures

de matériel; Lamelle 150.2, § B. — En concordance avec E. 864, rubrique G.)

Le matériel demandé pour les transports vers les Pays-Bas, l'Allemagne et la France est en outre indiqué, selon le cas, en regard des caractéristiques N.S., D.R. ou S.N.C.F.

Le matériel nécessaire pour les pays situés au delà des pays limitrophes est compté comme nécessaire pour le pays par lequel il doit transiter.

(En concordance avec E. 864, rubrique I).

Le matériel demandé pour les dimanches et jours fériés est mentionné séparément sur la situation, qui indique le matériel demandé pour le samedi ou le jour ouvrable précédent.

Sous la rubrique 6, le matériel **rappelé**, c'est-à-dire le matériel dont la fourniture avait été autorisée pour les jours antérieurs au jour C et non encore fourni (1).

Sous la rubrique 7, le matériel **en retard de déchargement**, c'est-à-dire encore à décharger le jour C, à 7 heures, et déjà reçu le jour A et jours précédents.

On indique séparément :

- le matériel **B**,
- le matériel N.S.,
- le matériel D.R.,
- le matériel S.N.C.F.

Le matériel des autres réseaux étrangers, réutilisable conformément aux règles du R.I.V., est compté avec le matériel du réseau limitrophe par lequel il est entré sur le réseau de la S.N.C.B.

(Chiffres extraits du carnet-contrôle du séjour en gare; Lamelle 150.5. — En concordance avec E. 864, rubrique J.)

Sous la rubrique 8, le matériel **fourni** le jour B (veille du jour C), de 0 à 24 heures.

(1) La fourniture de cette donnée est provisoirement suspendue.

Le matériel fourni un dimanche ou un jour férié est mentionné séparément sur la situation qui indique le matériel fourni pour le samedi ou le jour ouvrable précédent.

(Chiffres extraits du registre des demandes et des fournitures de matériel; Lamelle 150.2, § B. — En concordance avec E. 864, rubrique L.)

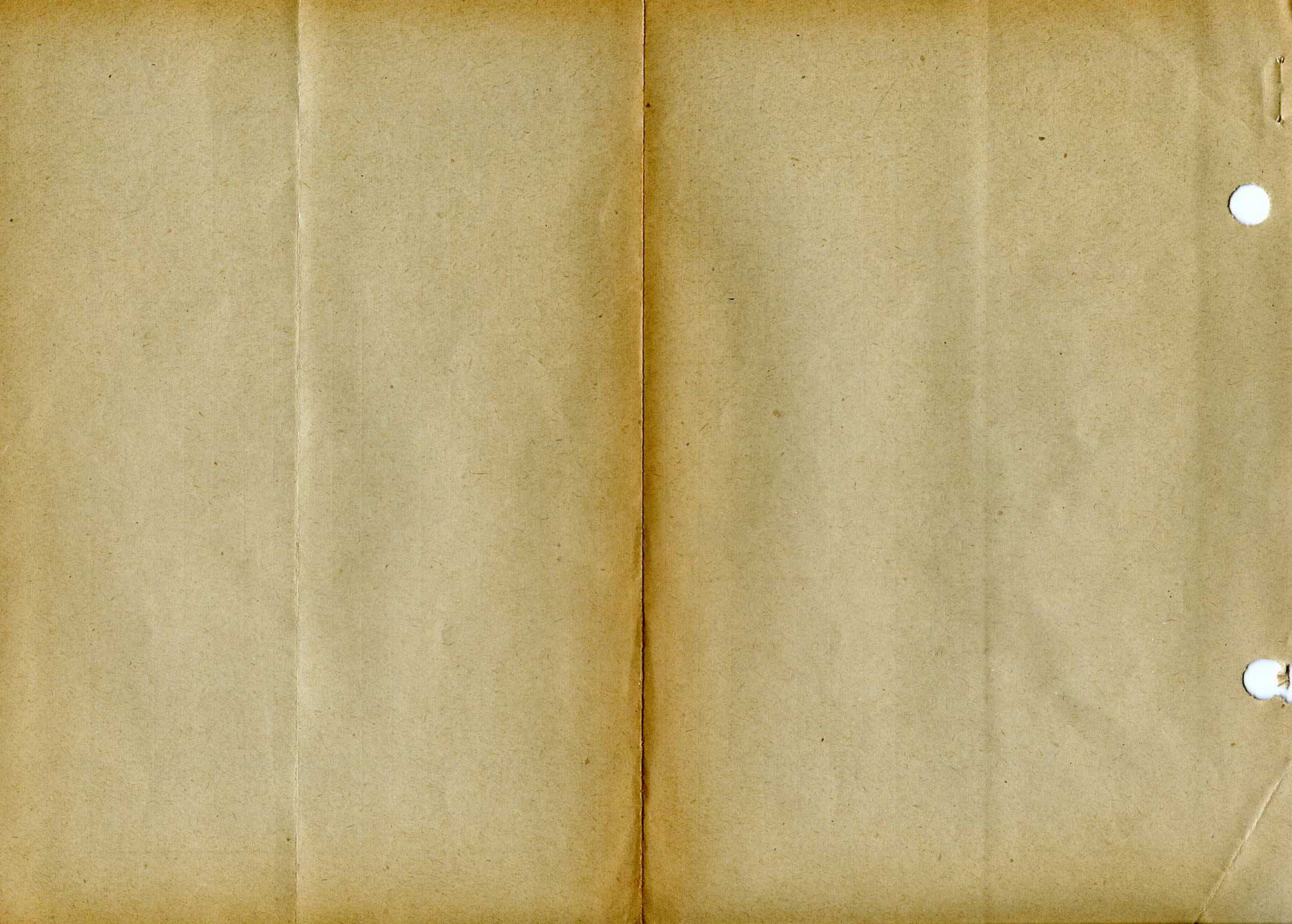
Sous la rubrique 9, le matériel **manquant** le jour B (veille du jour C).

(Chiffres extraits du registre des demandes et des fournitures de matériel; Lamelle 150.2, § S. — En concordance avec E. 864, rubrique M.)

Remarques.

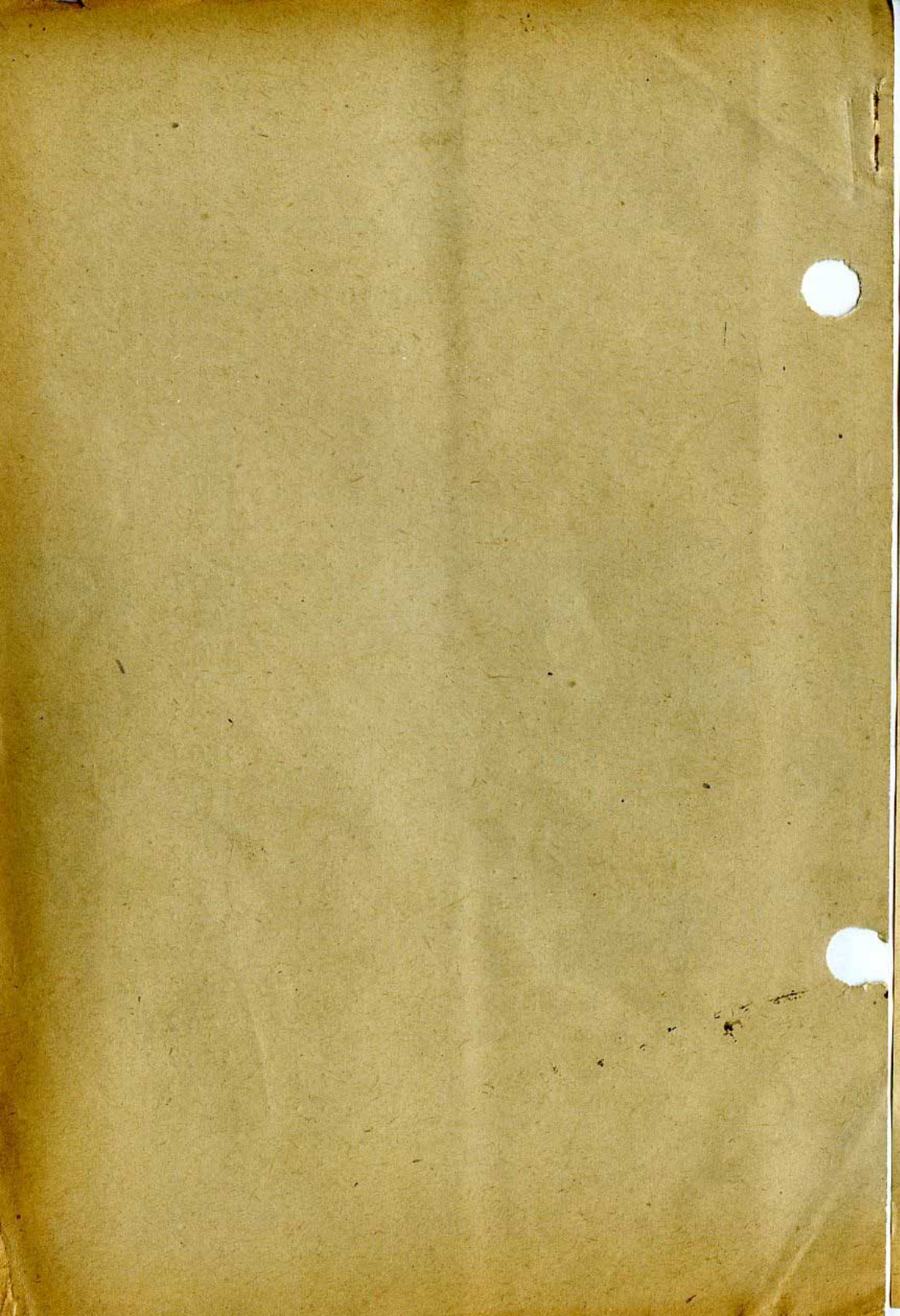
1. Il se peut qu'une station très éloignée du siège du chef-lieu de circonscription soit obligée de dresser la situation du matériel E. 921 la veille du jour C. Dans ce cas, la station supposera la situation établie le jour C, à 7 heures, et fournira tous les renseignements prévus par rapport à ce jour.

2. Provisoirement, les wagons du Chemin de fer de Malines à Terneuzen (MT) et de la Compagnie de Chimay (Ch.) sont confondus avec les wagons **B** pour l'établissement de la situation E. 921.



Extrait
de l'index alphabétique général.

	Lamelle.	Pages.
Demands de matériel	150.2.	1
Demands normales	150.2.	5
Demands supplémentaires	150.2.	5
Fournitures	150.2.	5
Inventaire général	150.2.	7
Inventaire permanent	150.2.	10
Manquants	150.2.	6
Registre des demandes et des fournitures. .	150.2.	3
Situation E. 864	150.2.	12
Situation E. 866	150.2.	11
Situation E. 921	150.2.	13
Situation E. 942	150.2.	13
Wagons à désinfecter	150.2.	8
Wagons décommandés	150.2.	7
Wagons de particuliers	150.2.	6
Wagons de service	150.2.	6
Wagons étrangers (lettres caractéristiques).	150.2.	8
Wagons fournis	150.2.	5
Wagons rebutés	150.2.	8



14E 4)

Extrait du plan méthodique général

- 1. — EXPLOITATION.
 - 15. — MATERIEL.
 - 150. — REPARTITION ET EMPLOI DU MATERIEL A MARCHANDISES, DES AGRES ET DES CONTAINERS.
 - 150.³. — Répartition en action et contrôle de la répartition.
-

Répartition en action et contrôle de la répartition.

A. — TRAVAIL DU BUREAU CENTRAL RÉPARTITEUR (B.C.R.).

1. Le B.C.R. établit l'équilibre entre les groupes sur la base des situations E. 942 (150.2, § G) dépouillées sur **une feuille de répartition**.

A cet effet :

- il **évalue** d'une part, les quantités de matériel vide en provenance des stations à réception dominante qui seront concentrées dans les stations de concentration; d'autre part les quantités de matériel vide qui devront être dispersées au départ des stations de dispersion vers les stations à expédition dominante;
- il **confirme** les courants d'alimentation stables prévus dans le plan de répartition;
- il **ordonne** les courants d'alimentation régulateurs.

2. Le B.C.R. peut être amené à devoir supprimer des courants stables, soit que ces courants soient transformés en courants régulateurs, soit que le matériel doive momentanément être parqué à la station de concentration ou dans des stations situées en amont de la station de concentration.

3. Au point de vue de la densité des courants d'alimentation, le B.C.R. fixe des nombres **minima** à réaliser en tout état de cause.

4. Si des wagons doivent être expédiés à titre de **réserve**, le

B.C.R. en informe expressément le groupe expéditeur de manière à lui permettre d'utiliser les moyens d'acheminement les plus économiques.

5. En temps de pénurie, c'est-à-dire lorsque les ressources ne suffisent plus pour couvrir tous les besoins, le B.C.R. ordonne les mesures qui s'imposent d'accord avec le service commercial.

6. S'il y a pléthore de matériel, c'est-à-dire si les ressources dépassent nettement les besoins, le B.C.R. donne aux B.R. des directives pour le parage du matériel en surabondance.

7. Les ordres de répartition, consignés sur la feuille de répartition, sont communiqués par téléphone, avant 17 h., tant aux B.R. des groupes expéditeurs qu'à ceux des groupes destinataires.

8. Les données des situations récapitulées E. 942 relatives à chaque groupe sont traduites en diagramme.

B. — TRAVAIL DES BUREAUX REPARTITEURS (B.R.).

Pour répartir entre les stations, les B.R. disposent des ressources se trouvant sur le groupe, diminuées des quantités de matériel vide à céder à d'autres groupes et augmentées des quantités de matériel vide à recevoir d'autres groupes.

2. Les B.R. doivent exécuter les **ordres de répartition du B.C.R.** par priorité sur toute autre fourniture.

Tout comme le B.C.R., les B.R. évaluent d'une part les quantités de matériel vide en provenance des stations à réception dominante qui seront concentrées dans les stations de concentration; d'autre part, les quantités de matériel vide qui devront être dispersées au départ des gares de dispersion vers les stations à expédition dominante.

Les évaluations des B.R. sont communiquées au B.C.R. aux fins de comparaison.

Si un B.R. avait à formuler des objections au sujet des ordres reçus, ces objections devraient être portées à la connaissance du B.C.R. dans le plus bref délai.

3. Sur la base des situations E. 864 dépouillées sur une **feuille**

de dépouillement les B.R. assurent les fournitures aux stations importantes de leur groupe et surveillent le travail des stations répartitrices. Les ordres de répartition donnés à cet effet sont annotés sur la feuille de dépouillement et communiqués par téléphone ou par tout autre moyen rapide aux stations intéressées.

4. A des heures choisies judicieusement, les B.R. se mettent en rapport avec les stations répartitrices (S.R.) et les stations importantes, afin de se rendre compte du résultat de la répartition et des modifications survenues dans la situation des ressources et des besoins.

5. Les données des situations récapitulées E. 942 relatives au groupe sont traduites en diagramme.

Des diagrammes analytiques peuvent également être tenus par circonscription et par station importante.

6. Les B.R. doivent tenir un registre de toutes les communications échangées au sujet de la répartition du matériel.

C. — TRAVAIL DES STATIONS REPARTITRICES (S.R.).

1. Les S.R. établissent l'équilibre entre les stations de leur zone, en se conformant aux directives du plan de répartition, sur la base des situations E. 866 dépouillées sur une **feuille de dépouillement**.

Les ordres de répartition, consignés sur la feuille de dépouillement, sont communiqués par téléphone ou par tout autre moyen rapide.

2. Les S.R. rendent compte à leur B.R. à l'heure prescrite par celui-ci du résultat de leur travail.

Elles signalent par section de ligne le nombre de wagons évacués par les courants d'évacuation.

A la demande expresse du B.R., elles indiquent la capacité de garage dans les stations de leur zone.

3. Les S.R. doivent tenir un registre de toutes les communications échangées au sujet de la répartition du matériel.

D. — TRAVAIL DES STATIONS (S).

1. Pour répartir entre les usagers, les stations disposent des ressources se trouvant à la station, le cas échéant, augmentées des quantités de matériel à recevoir d'autres stations ou diminuées des quantités de matériel à céder à d'autres stations.

2. L'attribution du matériel aux usagers se fait notamment sur la base du registre des demandes E. 783 (150.2/2), de l'inventaire général et de l'inventaire permanent des wagons présents sur les raccordements.

Lorsqu'il s'agit d'expéditeurs irréguliers, l'attribution du matériel a lieu dans l'ordre d'inscription dans le registre E. 783. Les demandes rappelées doivent être satisfaites avant celles introduites ultérieurement.

En ce qui concerne les expéditeurs réguliers, l'attribution du matériel se fait, autant que possible, au prorata des demandes.

Les stations doivent veiller à ce que les demandes ne dépassent pas la capacité de chargement d'un jour.

3. Il est défendu aux stations de s'entr'aider mutuellement sans l'intervention d'un organe de répartition.

Cependant pour satisfaire à un transport **urgent**, elles peuvent retirer du matériel des courants d'évacuation en passage, **sauf interdiction du B.R.**

En temps d'abondance, elles peuvent puiser dans les wagons parqués, si le matériel à recevoir n'arrive pas par le train prévu.

Dans l'un comme dans l'autre cas une « fourniture » qui n'a pas figuré au préalable comme « nécessaire » sur la situation E. 864, doit être justifiée sur cette situation.

4. Au cas où du matériel attendu devient inutile, la station doit en aviser sur le champ la S.R. ou le B.R.

Si, ensuite d'un désistement de l'expéditeur, du matériel devient disponible, la station doit le mettre aussitôt à la disposition de la S.R. ou du B.R., sauf si du matériel en trop de même catégorie doit être évacué en vertu d'un ordre permanent.

E. — CONTROLE DE LA REPARTITION ET DE L'EXECUTION DES ORDRES.

a) Envois de matériel vide au départ des stations de concentration.

1° Les stations de concentration tiennent la comptabilité des wagons vides reçus et expédiés sur un formulaire spécial (séjour en gare des wagons vides - annexe 1, E. 150.3/1).

Sur la base de ce document elles communiquent journallement par téléphone à leur B.R. vers 7 h. :

- le nombre total des wagons vides reçus en concentration pendant la période écoulée de 14 heures la veille à 6 heures le jour même;
- par destination et par train, le nombre de wagons expédiés pendant la même période;
- le nombre de wagons vides présents à 6 heures le jour même;
- par destination et par train, le nombre de wagons vides, qui, selon les prévisions, seront expédiés après 6 heures.

Les stations de concentration fournissent les mêmes renseignements à 15 h. respectivement pour la période écoulée de 6 heures à 14 heures et pour l'heure 14.

Le cas échéant, les stations indiquent les raisons pour lesquelles les ordres donnés n'ont pas été exécutés.

2° Les B.R. communiquent au B.C.R. les renseignements des stations de concentration : ceux de 7 heures avant 10 heures; ceux de 15 heures lors de la transmission des ordres de répartition.

Si des courants sont déficients ou que les envois n'atteignent pas le volume prescrit, les B.R. doivent en faire connaître le motif, de même que les mesures prises pour y remédier.

Une copie de l'état « séjour en gare des wagons vides » est envoyée après clôture au B.C.R. à l'intermédiaire du B.R.

b) Envois de matériel vide au départ des groupes.

1. Les B.R. envoient journallement au B.C.R. et aux B.R. des

groupes destinataires intéressés un tableau mentionnant par destination et par train le nombre de wagons vides expédiés (annexe 2, Sp. E. 150.3/2).

Ce tableau a pour base l'état du « séjour en gare des wagons vides » et la situation E. 864.

c) Evacuation tardive de wagons vides au départ des stations secondaires.

1. Une station qui, par suite d'insuffisance de trains, ne peut évacuer le même jour les wagons vides en excédent doit en aviser avant 17 heures la station de concentration.

Si, avant d'atteindre la station de concentration, les wagons doivent changer de train dans une station d'escale, c'est à celle-ci que l'annonce doit être faite. La station d'escale avise la station d'escale suivante ou la station de concentration.

Les stations de concentration informent leur B.R. du nombre de wagons vides, récapitulés par section, restant en stagnation.

Le groupe prend les mesures ordonnées par les circonstances.

Cette organisation peut être suspendue en temps d'abondance.

d) Contrôle des stations charbonnières et autres à trafic important.

Pour apprécier les résultats de la répartition, les stations charbonnières fournissent immédiatement après 7 heures par téléphone au B.R., à l'intermédiaire des chefs-lieux de circonscription, un extrait de la situation E. 864, rubriques B et E.

Les nombres sont donnés séparément pour :

- les installations des charbonnages;
- les installations des autres usagers;
- les voies de manœuvre.

Les B.R. communiquent ces renseignements récapitulés par circonscription ou séparément par station, au B.C.R.

Ils indiquent en même temps pour les usagers non fournis les quantités de matériel faisant encore route, avec mention des trains, sinon les mesures prises pour combler le déficit.

e) Contrôle des stations secondaires.

1. Une station secondaire qui n'a pas reçu, par le train désigné dans le plan, le matériel nécessaire pour assurer ses besoins, en avise sur-le-champ le B.R. et, éventuellement, la station répartitrice. Ces organes prennent immédiatement les mesures qui s'imposent.

f) Etat récapitulatif E. 863 (annexe 3).

Fiche de décomposition du matériel fourni et manquant par nature de marchandises (annexe 4).

Relevé E. 950 (annexe 5).

1. Chaque jour ouvrable, les B.R. dressent un état récapitulatif E. 863 (annexe III, Sp. E. 150.3/3) des wagons fournis, manquants, disponibles et échangés avec les administrations en relation.

L'état récapitulatif indique au surplus, les wagons présents à 7 heures sur les installations locales des stations.

La situation E. 864 forme le document de base pour l'état récapitulatif E. 863.

Les états récapitulatifs E. 863 sont envoyés au B.C.R. et servent :

- à l'établissement de la situation générale du matériel fourni, manquant et disponible;
- au calcul de la durée de la rotation du matériel;
- au contrôle de la répartition équitable entre les stations.

Les groupes doivent tenir annotation des différents **totaux** des états E. 863.

2. Les B.R. annexent à l'état récapitulatif une fiche (annexe IV, E. 150.3/4) donnant la décomposition du matériel fourni et manquant par nature de marchandises.

Cette fiche a pour base la situation E. 864.

3. Les B.R. établissent enfin un relevé E. 950 (annexe 5, E. 150.3/5), résumant toutes les communications échangées avec le B.C.R. au sujet de la répartition du matériel.

Ce relevé indique au surplus :

- les wagons d'une catégorie fournis en remplacement de wagons d'une autre catégorie;
- le matériel en retard de déchargement;
- la situation des wagons-grues.

4. **Les différents documents destinés au B.C.R.** doivent être envoyés simultanément et sous pli revêtu d'une étiquette spéciale à la direction de l'exploitation (B.C.R.) par l'intermédiaire des stations de Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Midi) où ils doivent arriver avant 8 h. 30, le surlendemain du jour pour lequel ils sont dressés.

Les stations précitées réunissent les plis et les font porter au B.C.R. avant 8 h. 30.

Le cas échéant, elles signalent par téléphone au B.R. intéressé tout pli manquant, sans bien entendu retarder la remise des autres plis.

g) Contrôle au moyen des situations E. 864.

1. Les B.R. doivent contrôler l'exécution des ordres et apprécier les résultats d'après les éléments des situations E. 864.

2. Ils doivent confronter les mouvements de wagons vides d'une même journée et même de plusieurs journées consécutives en vue de dépister les mouvements anormaux et notamment les chassés-croisés.

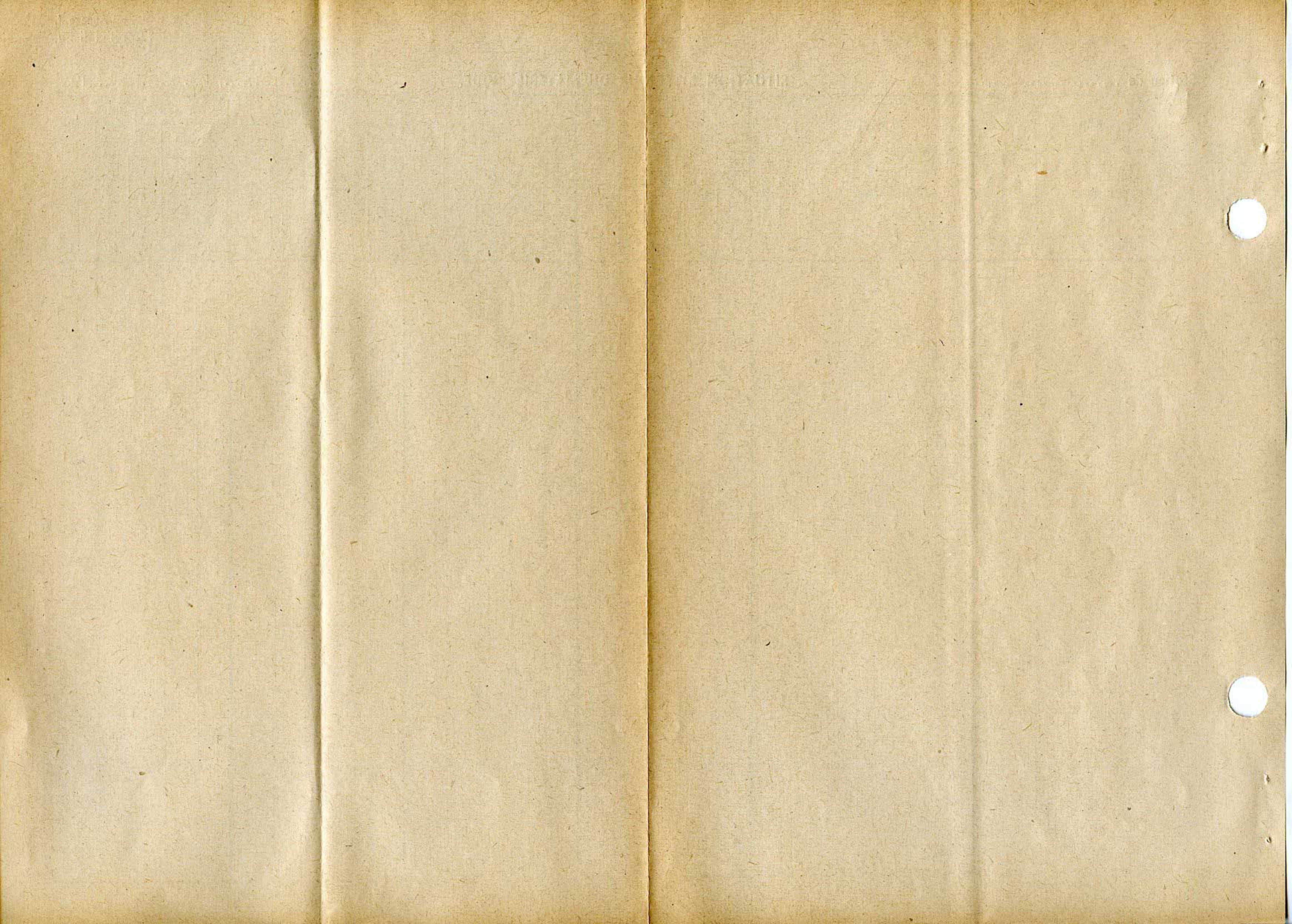
3. Ils veillent tout particulièrement à l'exécution ponctuelle des instructions en matière de répartition.

h) Contrôle sur le terrain.

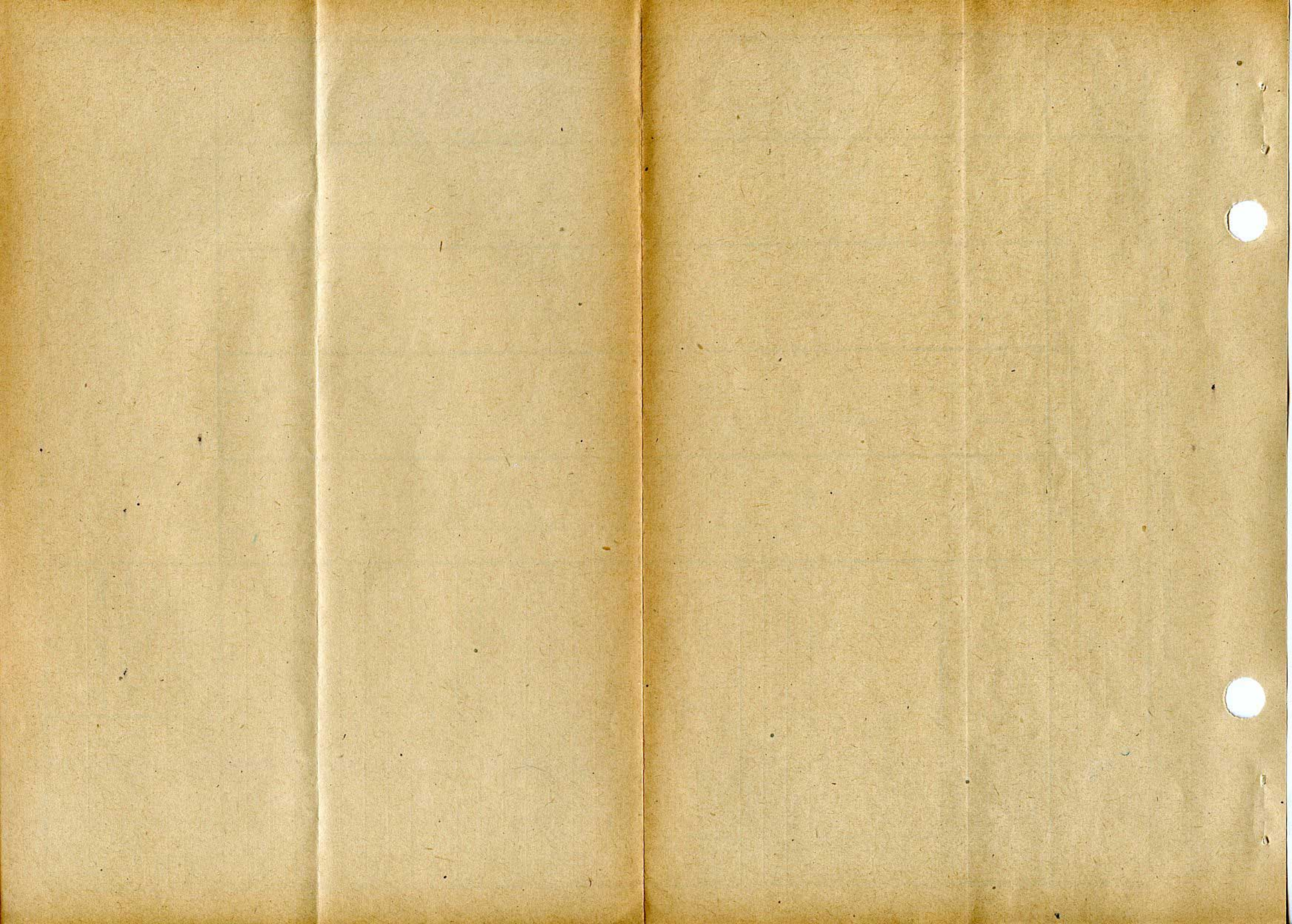
1. Des contrôles sur le terrain doivent être effectués périodiquement et inopinément par les inspecteurs, en vue de vérifier :

- si les demandes de matériel et leur inscription dans le registre E. 783 sont faites conformément aux instructions.
- si les situations de matériel traduisent fidèlement la situation de la station;
- si les ordres de répartition sont scrupuleusement suivis;

- si le matériel est attribué aux expéditeurs conformément aux directives générales et spéciales;
- si toutes les mesures sont prises pour obtenir la mise à disposition des wagons, leur libération et leur chargement dans les délais les plus réduits, et notamment si les avis d'arrivée sont envoyés avec célérité.



Groupe Gand vers groupe Bruxelles de à 19										Groupe Gand vers groupe Hasselt de à 19										Groupe Gand vers groupe Charleroi de à 19										
No de ligne	Station de départ	Train	Station de destination	HF	HH	HP	HPV		HBH	No de ligne	Station de départ	Train	Station de destination	HF	HH	HP	HPV		HBH	No de ligne	Station de départ	Train	Station de destination	HF	HH	HP	HPV		HBH	
							-15 m	15 m et +									-15 m	15 m et +									-15 m	15 m et +		



F. SITUATION DES GRUES.

Journée du

NUMERO de la grue	STATION D'ATTACHE	Force de levage de la grue	STATION D'UTILISATION	USAGE (Service ou particulier)	MISE A DISPOSITION	OBSERVATIONS
----------------------	----------------------	-------------------------------	--------------------------	--------------------------------------	--------------------	--------------

1. — Wagons-grues de l'effectif du Groupe.

2. — Wagons-grues de l'effectif d'autres Groupes.

3. — Demandes en instance.

NUMERO de la demande	STATION OU LA GRUE EST NECESSAIRE	PUISSANCE NECESSAIRE	EMPLOI	DATE DE LA DEMANDE	FOURNITURE PREVUE	OBSERVATIONS

Extrait
de l'index alphabétique général.

	Lamelle.	Pages.
Répartition en action	150.³.	1
Travail du bureau central répartiteur	150.³.	1
Travail des bureaux répartiteurs	150.³.	2
Travail des stations répartitrices	150.³.	3
Travail des stations	150.³.	4
Répartition (contrôle de la)	150.³.	5
Contrôle des stations charbonnières et autres à trafic important	150.³.	6
Contrôle des stations secondaires	150.³.	7
Contrôle au moyen des situations E. 864.	150.³.	8
Contrôle sur le terrain	150.³.	8
Etat récapitulatif E. 863	150.³.	7
Evacuation tardive de wagons vides au dé- part des stations secondaires	150.³.	6
Envois de matériel vide au départ des sta- tions de concentration	150.³.	5
Envois de matériel vide au départ des groupes	150.³.	5
Fiche de décomposition de matériel fourni et manquant par nature de marchan- dises	150.³.	7
Relevé E. 950	150.³.	7

Extrait du plan méthodique général

- 1. — EXPLOITATION.
 - 15. — MATERIEL.
 - 150. — REPARTITION ET EMPLOI DU MATERIEL A MARCHANDISES, DES AGRES ET DES CONTAINERS.
 - 150.⁴. — Acheminement du matériel vide.
-

Acheminement du matériel vide.

On n'envisage ici que l'acheminement du matériel vide (matériel **B** et matériel étranger) faisant l'objet d'un ordre de répartition (ordre permanent ou ordre exprès).

A. — ETIQUETAGE.

1. Doivent être étiquetés :

- les wagons des courants d'alimentation et des courants de dispersion;
- les wagons-dépôts.

2. Ne doivent pas être étiquetés :

- les wagons des courants d'évacuation (wagons envoyés en vertu d'un ordre permanent vers une station de concentration).

3. Les étiquettes doivent être libellées lisiblement au crayon bleu, en caractères d'imprimerie majuscules.

Elles indiquent le jour de l'expédition, la station d'expédition et la station de destination finale.

Elles doivent être placées aux endroits ad hoc (cadre porte-étiquettes ou tableau à étiquettes) et fixées de manière à ne pouvoir se détacher en cours de route.

Une étiquette est apposée sur chaque côté des wagons. Cependant, s'il s'agit de matériel vide à expédier par un train composé exclusivement de wagons vides pour une même destination, il suffit d'étiqueter le premier et le dernier wagons de la rame. Cette procédure est également suivie pour l'envoi d'un lot de wagons vides — dix au minimum — pour une même destination, bien

que ce lot soit incorporé dans un train qui n'est pas spécialisé pour l'acheminement du matériel vide.

Les stations d'escale remplacent les étiquettes détériorées ou manquantes et complètent l'étiquetage selon les circonstances (train supprimé dont le matériel vide est expédié par parties, etc.)

Les stations qui retirent exceptionnellement du matériel d'un train veillent à ce que les wagons qui restent soient étiquetés conformément à ce qui précède.

B. — DOCUMENTS DE TRANSPORT.

1. Les envois de matériel vide sont accompagnés d'une feuille de route en service IC 263, portant d'une manière apparente, outre la catégorie, le numéro et la marque des wagons, la mention :

- « Matériel **libre** », s'il s'agit de matériel des courants d'évacuation »;
- « Matériel **ordre B.C.R. (O. B.C.R.)** ou **ordre B.R. (O. BR.)** », s'il s'agit de matériel des courants d'alimentation et de dispersion.

Le matériel envoyé à titre de réserve est considéré comme **libre**.

2. Lorsqu'une expédition composée exclusivement de wagons vides comporte au minimum dix véhicules, la station expéditrice remplace la feuille de route en service IC 263 par un double du DC 1888, créé au décalque. Ce double porte la mention prévue pour la feuille de route en service (voir chiffre 1, ci-dessus). Le DC 1888 original accompagne le train jusqu'à destination.

Lorsque la destination de la rame de wagons vides coïncide avec celle du train, l'original du DC, 1888, complété par la mention prévue au chiffre 1 ci-dessus, suffit pour remplacer la feuille de route.

C. — ITINERAIRE.

Sauf instructions expresses, l'acheminement du matériel vide

est soumis aux mêmes règles que celui des wagons chargés, en ce qui concerne le lotissement.

D. — PRIORITE.

L'ordre de priorité à observer pour l'expédition du matériel vide est fixé par les instructions générales. Dans certaines circonstances, cet ordre peut être modifié par des instructions spéciales adaptées aux nécessités du moment.

E. — NOTE D'ENLEVEMENT.

Le matériel vide à enlever dans une station est repris dans la note d'enlèvement que cette station envoie en temps utile à la station de formation du train affecté à cet enlèvement, ou à toute autre station spécialement désignée.

F. — ANNONCE.

1. Le matériel des courants d'évacuation ne doit pas être annoncé aux stations de concentration.

2. Le matériel des courants d'alimentation est annoncé par téléphone ou par tout autre moyen rapide, par la station de concentration à la station de destination, avec copie au B.R. dont dépend la station de destination, au plus tard au moment du départ du train qui l'achemine.

Si le matériel est expédié par un train ne desservant pas directement la station de destination, copie de l'annonce est également adressée à la première station d'escale, de manière à permettre à celle-ci de prendre les mesures nécessaires pour la continuation du matériel.

Si la station d'escale est située sur un autre groupe que le groupe destinataire, copie de l'annonce est en outre adressée au B.R. du groupe transitaire, lequel doit surveiller la continuation du matériel.

La station d'escale doit comptabiliser les wagons vides, reçus en escale, soit sur la situation E 864 (E 150.2/6, rubriques Q et R,

soit sur le formulaire spécial (E 150.3/1) du « Séjour en gare des wagons vides », si elle tient ce formulaire.

3. Le matériel des courants de dispersion doit être annoncé aux stations de chargement, sauf exceptions prévues par le B.R.

G. — RETRAIT EN COURS DE ROUTE.

1. Pour satisfaire à des transports urgents, les stations peuvent, **sauf interdiction de la part des organes de répartition**, retirer du matériel des courants d'évacuation.

2. Il est défendu de retirer du matériel des courants d'alimentation ou de détourner du matériel vers une autre station sans l'accord préalable du B.C.R. Cependant :

— Un groupe peut modifier la destination d'un courant lui destiné pour une autre destination du groupe;

— En dehors des heures d'ouverture du B.C.R., un groupe transitaire peut s'entendre avec le groupe destinataire, soit pour détourner un train, soit pour en retirer une certaine quantité de matériel. Dans ce cas, le matériel détourné ou retiré doit être remplacé à l'heure extrême fixée par le groupe destinataire, sauf s'il s'agit d'un courant d'alimentation envoyé comme réserve.

Le groupe destinataire doit aviser immédiatement la station de destination des modifications intervenues.

Le B.C.R. doit être informé dès l'ouverture des bureaux.

3. Il est interdit de retirer du matériel d'un courant de dispersion.

4. Les stations qui retirent du matériel des courants en passage, conservent les feuilles de route, si celles-ci ne mentionnent que le matériel retenu. Dans le cas contraire, le chef-garde biffe les numéros des wagons retirés, en indiquant les stations où le dépôt a été effectué.

5. Le matériel retiré pour avarie ou arrêté anormalement doit être annoncé à tous les intéressés.

Extrait
de l'index alphabétique général.

	Lamelle.	Pages.
Acheminement du matériel vide	150.⁴.	1
Annonce	150. ⁴ .	3
Documents de transport	150. ⁴ .	2
Etiquetage	150. ⁴ .	1
Itinéraire	150. ⁴ .	2
Priorité	150. ⁴ .	3
Note d'enlèvement	150. ⁴ .	3
Retrait en cours de route	150. ⁴ .	4

49E45

Extrait du plan méthodique général.

- 1.** — EXPLOITATION.
 - 15.** — MATERIEL.
 - 150.** — REPARTITION ET EMPLOI DU MATERIEL A MARCHANDISES, DES AGRES ET DES CONTAINERS.
 - 150.5.** — Séjour en gare.
-

Août 1945.

Séjour en gare.

I. — DEFINITION.

Le **séjour en gare** est le temps qui s'écoule entre l'arrivée d'un wagon dans une gare et son départ de cette gare vers une nouvelle destination.

Il est appelé :

— **séjour au local**, dans les stations d'expédition et de destination, lorsqu'il s'agit du temps passé sur les installations locales pour les opérations de chargement et de déchargement, et du temps passé pour garage ou pour dépôt en ce qui concerne le matériel vide;

— **séjour en escale ou à la formation**, lorsqu'il s'agit du temps passé dans les stations intermédiaires pour changement de train, ou du temps passé sur les voies de manœuvre avant placement sur les installations locales et après retrait de ces installations dans les stations d'expédition ou de destination.

Dans ce qui suit, il est uniquement question du séjour au local.

II. — ECRITURES RELATIVES AU SEJOUR DU MATERIEL EN GARE.

A. — GENERALITES.

1. Les stations et les dépendances doivent tenir annotation du matériel à marchandises **(B)** et étranger appartenant aux che-

mins de fer ou à des particuliers et se trouvant dans leurs installations locales.

N. B. — Les dépendances de peu d'importance, c'est-à-dire celles qui ne disposent pas du personnel nécessaire pour la tenue des écritures, peuvent être autorisées par le Chef de Groupe à transmettre les renseignements concernant le matériel à la station gérante, qui se chargera de la tenue des écritures.

2. Entrent en ligne de compte :

a) **Les wagons et containers, chargés ou vides, destinés au service local**, c'est-à-dire à toute installation publique, privée ou de service, desservie par la station ou la dépendance et où s'opère le chargement ou le déchargement de marchandises.

Sont à considérer comme installations de chargement et de déchargement : les cours, les magasins, les bassins, les quais, les rivages, les gares privées, les raccordements, ainsi que les établissements du chemin de fer disposant de voies spéciales, tels que : ateliers, remises, dépôts, chantiers provisoires en pleine voie, etc.

b) **Les wagons et containers chargés qui** non destinés au service local, **doivent être retenus dans la station ou la dépendance** pour l'une des causes suivantes :

- encombrement des installations du destinataire;
- circonstances fortuites ou de force majeure;
- mise à la disposition des expéditeurs;
- absence, insuffisance ou irrégularité des documents de douane, d'accise ou de police;
- avarie ou transbordement;
- raisons d'acheminement.

c) **Les bâches et les agrès d'arrimage** utilisés sur un transport à l'arrivée ou destinés à un chargement au départ ou à une location;

d) **Les wagons, containers et bâches libres qui**, en temps d'affluence, **sont garés ou mis en dépôt** dans des lieux spécialement affectés à cette fin (voies, magasins, etc.).

B. — CARNÉT-CONTROLE E. 860 (150 5/1) ET
BORDEREAU-CONTROLE E. 814 (150.5/2).

1. Les inscriptions sont faites :

a) dans des **carnets** E. 860 (Annexe 1) pour le matériel destiné au service local, ainsi que pour celui devant être garé ou retenu en gare pour un des motifs prévus au A 2-b) ci-dessus;

b) sur des **bordereaux** E. 814 (Annexe 2) pour le matériel destiné à certains quais, bassins et rivages dont les installations locales se trouvent trop éloignées du Bureau central du Matériel pour que celui-ci puisse y assurer lui-même le contrôle du matériel.

Les bordereaux E. 814 sont amorcés par le Bureau central du Matériel, puis complétés sur place, aux lieux de chargement et de déchargement, et ensuite renvoyés et complétés au Bureau central du Matériel.

2. En général, il est tenu un carnet E. 860 distinct pour chacune des installations desservies, dont le trafic est d'une certaine importance. Quant aux autres installations, c'est-à-dire celles dont le trafic est insignifiant, les écritures peuvent être groupées dans un carnet E. 860 unique; toutefois, un certain nombre de pages y sera réservé à chaque installation intéressée.

De même, pour les quais, rivages, bassins, etc., comportant plusieurs installations desservies, un bordereau E. 814 distinct sera tenu par voie ou par section de chargement ou de déchargement.

3. Les annotations dans les carnets E. 860 et sur les bordereaux E. 814 doivent être faites à l'encre et chaque wagon, container, bâche ou agrès doit être inscrit et considéré isolément.

4. En principe, les inscriptions ne peuvent être différées; elles doivent être faites aussitôt et au fur et à mesure que les renseignements nécessaires sont connus.

Exception est faite :

a) pour le matériel arrivé la nuit; dans ce cas, les inscriptions peuvent être retardées jusqu'à l'ouverture de la station;

b) pour le matériel vide ne pouvant être inscrit dès son arri-

vée, parce que les différents destinataires ne sont pas encore désignés; dans ce cas, les inscriptions peuvent être retardées jusqu'après répartition du matériel.

5. Les wagons entrant dans la composition des trains de messageries et de transbordement ne doivent figurer qu'aux carnets E. 860 de la première et de la dernière station du parcours du train, sauf toutefois si les wagons ont été déposés en cours de route dans une station intermédiaire.

6. Les wagons différés, c'est-à-dire non parvenus à destination en même temps que leurs documents, doivent également être inscrits dans les carnets F. 860 ou sur les bordereaux E. 814 de la station de destination, mais avec la mention « Différé à », à moins que la station ne tienne un carnet spécial pour les wagons différés.

7. Les wagons retenus parce qu'ils sont avariés et doivent être transbordés ou parce que leur acheminement jusqu'à destination est devenu impossible, doivent être inscrits dans un carnet E. 860 spécial ou sur des bordereaux E. 814 séparés, à enliasser.

8. Lorsque les wagons utilisés pour les charges incomplètes sont inscrits dans un livre spécial de détail, aux lieux de chargement et de déchargement, il est inutile de les inscrire encore dans le carnet E. 860. Toutefois, ce livre spécial doit mentionner les numéros des trains, tout comme le E. 860 dont il tient lieu.

9. Le matériel vide mis en garage dans une installation locale peut être inscrit directement dans le carnet ou sur le bordereau de cette installation, s'il est à prévoir qu'après un garage de courte durée, le matériel sera utilisé à cette installation. On procède de même à l'égard de matériel y laissé en garage après sa libération. Toutefois, dans l'un comme dans l'autre cas, la mention « Garé du au » doit être indiquée dans la colonne d'Observations des E. 860 ou E. 814, en regard des numéros du matériel garé.

Le matériel mis en garage ou en dépôt dans des lieux spécialement affectés à cette fin (voies, magasins, etc.), doit être inscrit dans un carnet E. 860 spécial, tenant lieu de carnet de garage.

10. Les agrès faisant partie de l'effectif de la station ne doivent pas être annotés aux E. 860. Ils sont inscrits directement

aux formulaires prévus pour la surveillance et le contrôle de l'effectif des agrès en dépôt dans une station (voir lamelle 150.7).

11. Aucun wagon, container, agrès ou bâche ne peut se trouver à la disposition d'un usager sans être inscrit, soit dans un carnet E. 860, soit sur un bordereau E. 814, selon le cas.

12. Le carnet E. 860 et le bordereau E. 814 servent de documents de base pour les situations de matériel E. 864 et E. 921, ainsi que pour l'établissement des états de chômage E. 867.

C. — CARNET DE POCHE (ETABLISSEMENT DES E. 860 OU DES E. 814).

1. Les stations doivent annoter, dans un **carnet de poche**, les numéros des wagons — et, éventuellement, des agrès de chargement les recouvrant — **se trouvant à l'ouverture des installations à la disposition des expéditeurs ou des destinataires.**

2. Les renseignements nécessaires sont pris **sur le terrain** et confrontés immédiatement avec les indications des carnets E. 860 ou bordereaux E. 814, afin d'établir si tous les wagons, bâches et agrès présents sont inscrits, et réciproquement.

3. S'il peut en résulter une plus grande facilité pour la tenue des écritures, le carnet de poche peut aussi servir à recueillir sur le terrain d'autres renseignements, concernant notamment :

- l'heure de mise à disposition des wagons à la cour, au magasin ou aux raccordements;
- l'heure de terminaison du chargement ou du déchargement à la cour ou au magasin, ou de restitution par les raccordements;
- la durée des interruptions apportées par le chemin de fer dans les opérations de chargement ou de déchargement (manœuvres, pesage, etc.);
- les circonstances et incidents ayant provoqué du retard dans le chargement ou le déchargement.

4. Ces derniers renseignements sont recueillis au cours de **visites spéciales** effectuées, par l'agent du Matériel, sur les lieux de chargement et de déchargement.

Ils doivent être transcrits immédiatement après chaque visite dans les carnets E. 860 ou sur les bordereaux E. 814.

5. Les visites des lieux de chargement et de déchargement doivent être aussi fréquentes que possible, de sorte qu'à chaque instant de la journée les écritures reflètent, aussi exactement que possible, la situation du matériel dans chacune des installations locales.

6. Il est défendu de prendre les annotations dont question ci-dessus sur des feuilles volantes, ou de les faire dans des carnets différents. L'agent chargé des annotations doit posséder un seul carnet de poche, où il inscrit, de façon continue, les divers renseignements recueillis sur le terrain. Ces renseignements doivent être inscrits immédiatement dans les E. 860 ou sur les bordereaux E. 814.

D. — CARNET DE RECENSEMENT.

1. Les stations procèdent, **une fois par jour ouvrable** (au début de la matinée), **au recensement des wagons présents** dans les cours à marchandises et autres lieux publics de manutention et, si possible, sur les embranchements des particuliers et des services de la S.N.C.B.

2. Chaque numéro de wagon suivi de la lettre C (Chargé) ou V (Vide) est annoté par numéro et par voie dans un calepin spécial, appelé « **carnet de recensement** ».

Dans les gares de formation et d'escale où l'on recense journalièrement tous les wagons présents en gare, sur un formulaire spécial E. 833 (Annexe 3), ce même formulaire peut également servir pour les recensements des wagons se trouvant sur la cour à marchandises.

3. Les recensements doivent toujours être faits aux mêmes heures et par d'autres agents que ceux qui interviennent dans la tenue des carnets E. 860 ou bordereaux E. 814.

Dans les stations peu importantes dont l'effectif ne permet pas de disposer d'agents différents, les recensements sont faits par le titulaire lui-même.

4. Le carnet de recensement sert de document de contrôle pour

la vérification des écritures du matériel et ne peut, dès lors, servir à remplir les carnets E. 860 ou bordereaux E. 814.

5. Le recensement doit être visé journallement par le chef de station ou son délégué chargé de la vérification des écritures du matériel.

E. — VERIFICATION DES ECRITURES.

1. **La vérification des écritures du matériel** est faite journallement par le chef de station ou par son délégué, désigné avec l'assentiment de l'Inspecteur principal. Elle peut être limitée à un certain nombre de wagons par jour et par service local.

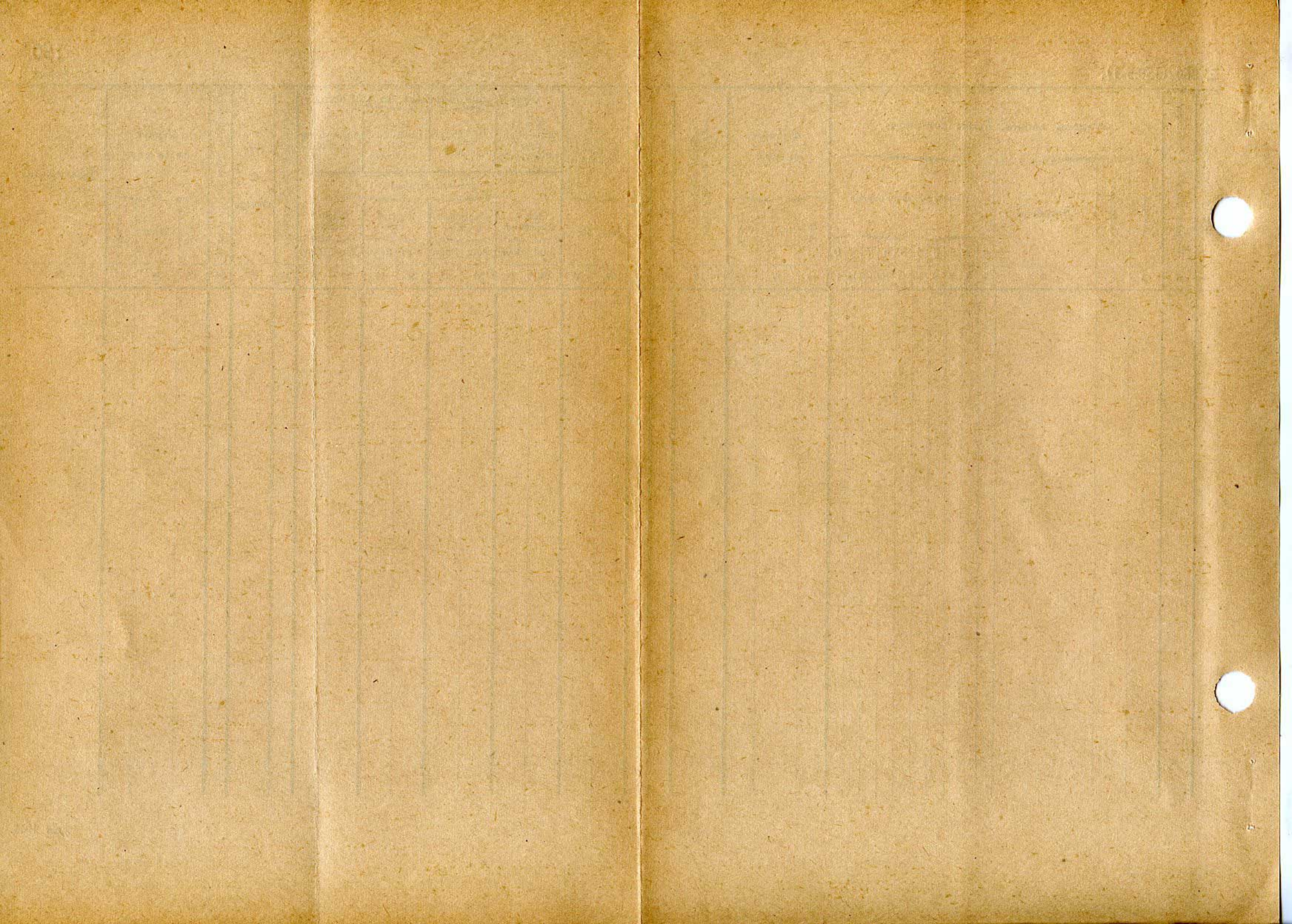
2. La délégation accordée pour la vérification des écritures ne dispense pas le titulaire de procéder lui-même à des coups de sonde, de façon à s'assurer de l'efficacité du contrôle et de l'exactitude des écritures.

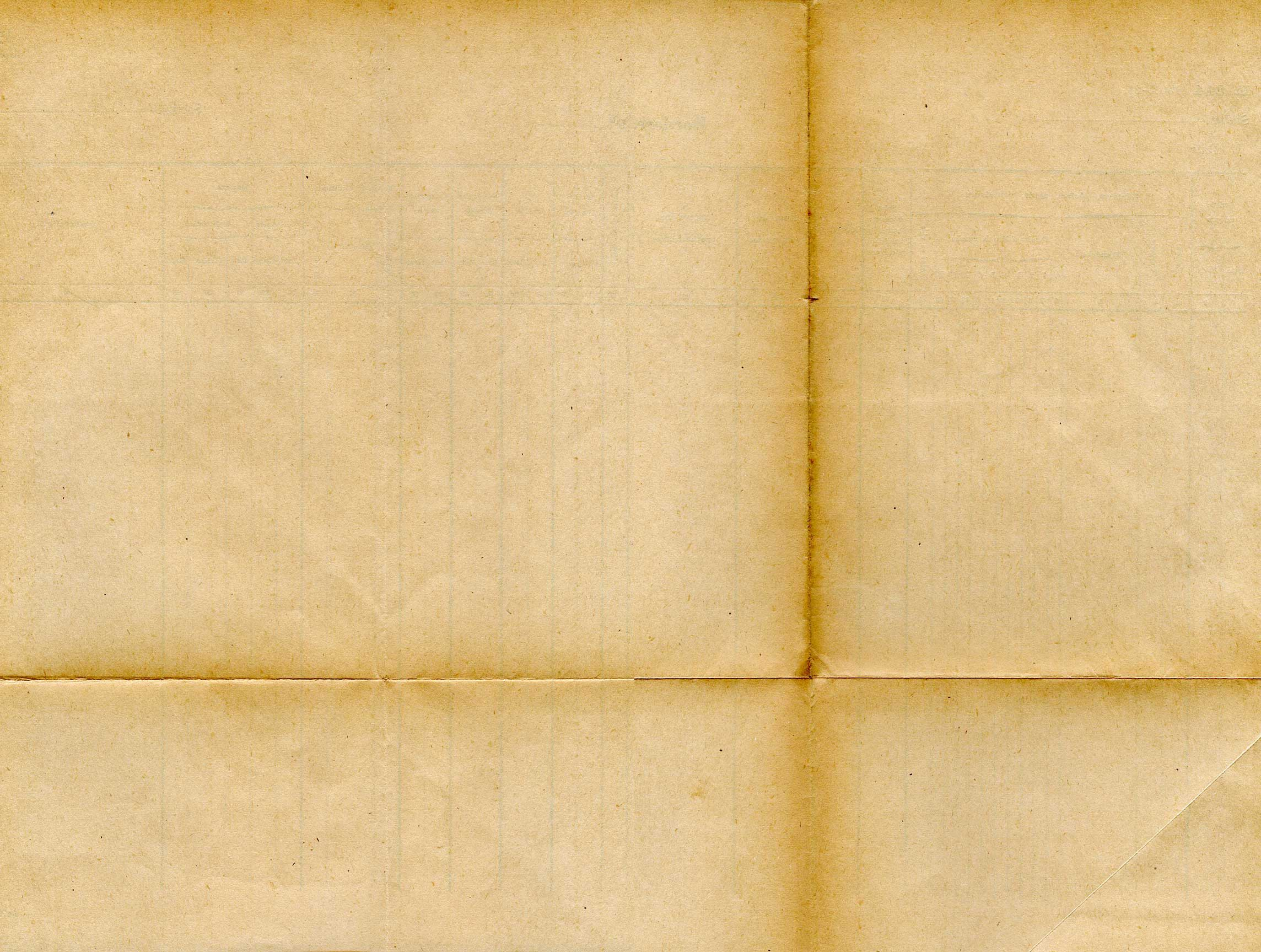
3. Les documents de base pour la vérification des carnets E. 860 ou bordereaux E. 814 sont les suivants :

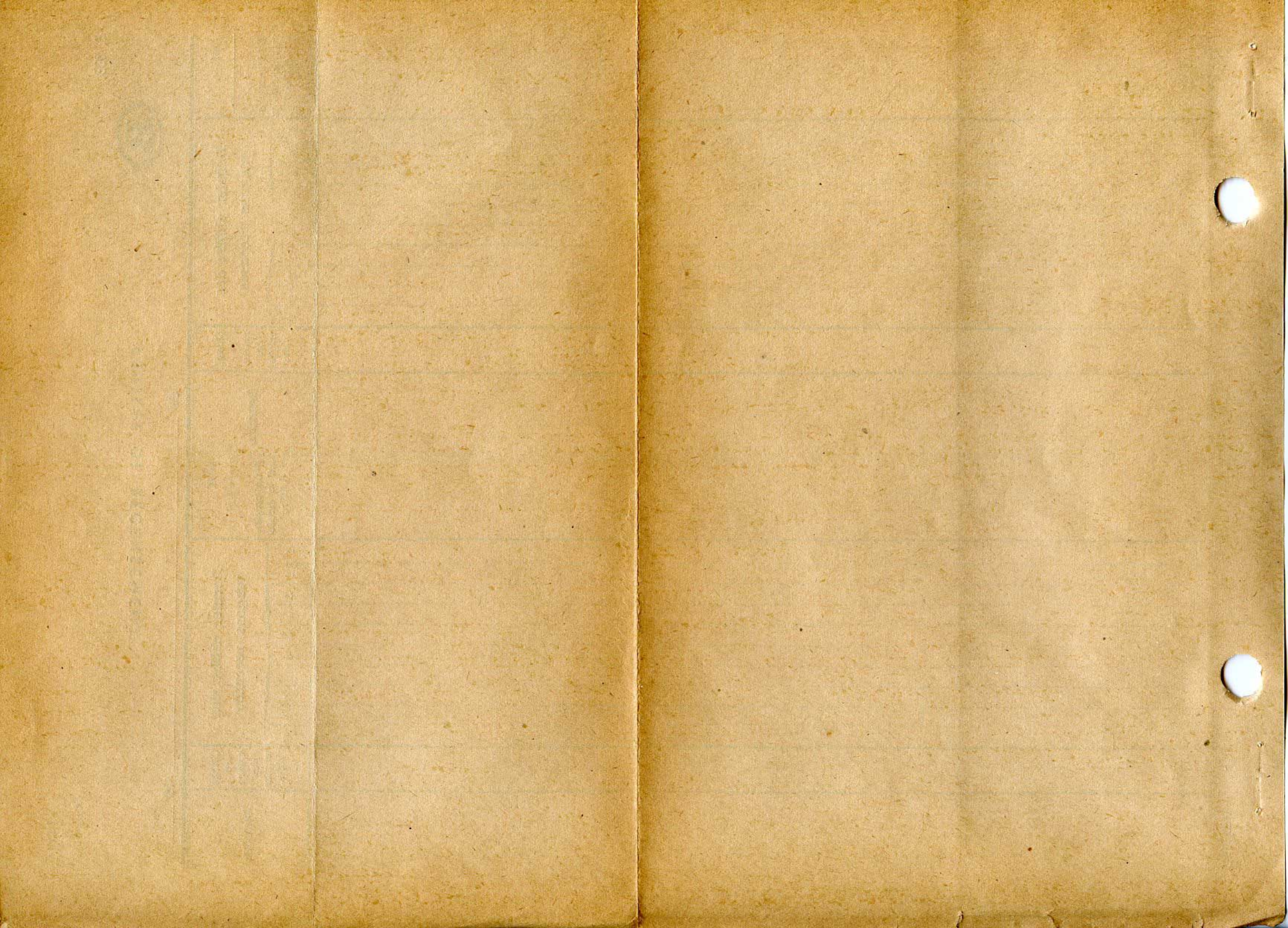
- a) les bordereaux D.C. 1888 ou les feuilles de route;
- b) le carnet de recensement ou le formulaire spécial E. 833.

4. Les inspecteurs sectionnaires vérifient à leur tour, par coups de sonde, la régularité et l'exactitude des écritures du matériel.

Chaque station ou dépendance doit être vérifiée au moins une fois par trimestre.







Extrait
de l'index alphabétique général.

	Lamelle.	Pages.
Carnet de poche	150.5.	5
Carnet de recensement	150.5.	6
E. 860 (Carnet)	150.5.	3
E. 814 (Bordereau)	150.5.	3
E. 833 (Formulaire)	150.5.	6
Séjour au local	150.5.	1
Vérification des écritures	150.5.	7

ROTATION.**CHAPITRE I. — DEFINITIONS.**

Le chemin de fer doit connaître le nombre de wagons nécessaires pour faire face au trafic.

Ce nombre dépend :

- du nombre de wagons demandés;
- du temps qui s'écoule entre le moment où un wagon est fourni pour un transport et le moment où ce même wagon le sera pour un transport suivant.

Ce temps s'appelle **durée de rotation** ou **rotation** tout court.

Cette durée n'est pas calculée pour chaque wagon individuellement, mais pour l'ensemble des wagons.

On définit donc la rotation comme suit :

- la rotation est le temps moyen qui s'écoule entre deux utilisations successives d'un wagon **(B)** sur le réseau de la SNCB;
- la rotation est calculée à la Direction de l'Exploitation par le Bureau Central Répartiteur (BCR).

CHAPITRE II. — UTILITE DU COEFFICIENT DE ROTATION.**1. — Notations.**

APPELONS :

- F, la fourniture moyenne journalière d'une catégorie déterminée de wagons au cours d'une période choisie;
- E, l'effectif de wagons de la même catégorie;
- r, la rotation.

La rotation r est le résultat de la relation $r = \frac{E}{F}$

2. — Outre qu'elle permet de calculer l'effectif nécessaire pour un trafic donné, la rotation est un critérium (si E représente l'effectif total, y compris les wagons inutilisables pour cause d'avaries et les wagons garés pour surabondance) :

- a) de la qualité du service de la répartition;
- b) de l'excellence du service des trains;

- c) des caractéristiques du trafic au point de vue des centres d'expédition et de réception;
- d) de l'influence du temps passé par les wagons sur les réseaux étrangers;
- e) de l'importance des wagons à réparer;
- f) du rendement, eu égard au volume total des transports offerts.

3. — Si E représente l'effectif réellement utilisé, la rotation est le critérium des éléments sous a, b, c et d ci-dessus.

4. — Si de E (effectif réellement utilisé) on défalque les wagons se trouvant hors réseau, la rotation n'est plus le critérium que des éléments sous a, b et c.

CHAPITRE III. — FORMULES.

1. — Notations.

- E = effectif total moyen de wagons du parc commercial **(B)**.
- A = nombre moyen de wagons **(B)** immobilisés pour avaries.
- D = nombre moyen de wagons **(B)** distraits du service commercial (wagons donnés en location; wagons servant à des usages autres que des transports).
- G = nombre moyen de wagons **(B)** inutilisés pour cause de surabondance (matériel vide resté sans emploi — voir fascicule 150.2, annexe VI).
- F = nombre moyen de wagons **(B)** fournis (= chargés) (voir fascicule 150.2, annexe VI).
- V = nombre moyen de wagons **(B)** se trouvant hors réseau.
- S = nombre moyen de wagons **(B)** sortis du réseau.
- R = nombre moyen de wagons **(B)** restitués au réseau.
- r = rotation d'un wagon **(B)** en tous services.
- r_i = rotation d'un wagon **(B)** en service intérieur.
- r_n = rotation d'un wagon **(B)** en trafic international.
- s_e = séjour d'un wagon **(B)** hors réseau.

2. — Rotation d'un wagon **(B)** en tous services.

$$r = \frac{E - A - D - G}{F}$$

3. — Rotation d'un wagon **(B)** en service intérieur :

$$r_i = \frac{E - A - D - G - V}{F}$$

4. — Séjour d'un wagon **(B)** hors réseau.

$$s_e = \frac{V}{\frac{S + R}{2}}$$

5. — Rotation d'un wagon **(B)** utilisé en trafic international.

$$r_n = r_i + s_e = \frac{E - A - D - G - V}{F} + \frac{V}{\frac{S + R}{2}}$$

6. — Le coefficient r sert notamment à la détermination de l'effectif nécessaire pour les transports au départ des gares de la SNCB.

7. — Le coefficient r_i est plus spécialement l'indice de la qualité des services de la répartition et des trains.

8. — Le coefficient s_e donne la mesure de la plus ou moins grande rétention du matériel **(B)** par les administrations étrangères.

9. — Le coefficient r_n permet de calculer l'effectif nécessaire pour les transports internationaux.

10. — Les rotations et les séjours sont calculés par semaine, par mois et par année.

11. — Ils sont établis :

- pour toutes les catégories de wagons réunis;
- pour les couverts;
- pour les tombereaux;
- pour les plats.

2. — Rotation d'un wagon \textcircled{B} en deux services.

$$\frac{E - A - D - G}{F}$$

3. — Rotation d'un wagon \textcircled{B} en service intérieur :

$$\frac{E - A - D - G - V}{F}$$

4. — Séjour d'un wagon \textcircled{B} hors réseau.

$$\frac{V}{S + R}$$

5. — Rotation d'un wagon \textcircled{B} utilisé en trafic interne (total).

$$\frac{E - A - D - G - V}{S + R} + \frac{V}{S}$$

6. — Le coefficient r est notamment à la détermination de l'effectif nécessaire pour les transports au départ des gares de la SNCF.

7. — Le coefficient r est plus spécialement l'indice de la qualité des services de la répartition et des trains.

8. — Le coefficient r donne la mesure de la part ou moins grande rotation du matériel \textcircled{B} par les administrations étrangères.

9. — Le coefficient r permet de calculer l'effectif nécessaire pour les transports internationaux.

10. — Les rotations et les séjours sont calculés par mois, par mois et par année.

11. — La sont établis :

- pour toutes les catégories de wagons réunis;
- pour les couverts;
- pour les voyageurs;
- pour les plats.

Extrait de l'index alphabétique général.

	Fascicule	Pages
Rotation (définition)	150.51	1
Rotation en tous services	150.51	3
Rotation en service intérieur ...	150.51	3
Rotation en trafic international.	150.51	3
Séjour hors réseau	150.51	3
Utilité du coefficient de rotation	150.51	1

150.51

Extrait de l'index alphabétique général.

Pages	Index
1	Rotation (définition)
3	Rotation en tous services
3	Rotation en service intérieur
3	Rotation en trafic international.
3	Séjour hors réseau
1	Utilité du coefficient de rotation

DECOMPOSITION DE LA ROTATION.**CHAPITRE I.****GENERALITES.**

1. Le rendement des wagons sera d'autant meilleur que leur rotation sera plus réduite.

2. Afin de pouvoir agir sur la rotation, il importe d'en connaître les éléments constitutifs. Ces éléments sont :

a) **Temps passé au « local »**, c'est-à-dire sur les voies de chargement et de déchargement (cours à marchandises, raccordements, gares privées, etc.)

Ce temps comprend d'une part, le temps utilisé pour le chargement et le déchargement (qui dépend de l'usager) et d'autre part, le temps qui précède ou qui suit ces opérations (qui dépend du service de l'exploitation). Toutefois, l'analyse ne peut être poussée jusqu'à calculer la valeur de chacun de ces temps partiels. Elle se borne donc à l'établissement du temps moyen passé au « local » depuis le moment où les wagons y sont placés jusqu'au moment où les wagons en sont retirés.

b) **Temps passé en « escales » intermédiaires** entre les gares d'expédition et les gares de destination, dans les gares de formation ou de bifurcation.

c) **Temps passé en « attente »** dans les gares de formation ou de bifurcation proprement dites par les wagons destinés au « local » ou en provenance du local de ces gares.

d) **Temps passé dans les « trains ».**

Le stationnement des wagons, dans une gare de formation ou de bifurcation où il y a simplement relais, est considéré comme temps passé dans les trains.

3. Dans ce qui suit, on désigne :

- par « local » ou « locaux » les installations de chargement et de déchargement.
- par « wagon local » ou « wagons locaux », les wagons à charger ou à décharger sur le « local » ou les « locaux ».
- par « wagon escale » un wagon qui change de train après une manœuvre (= wagon en transit).

CHAPITRE II.**TRAVAIL DES GARES,****DES CHEFS-LIEUX CIRCONSCRIPTIONNAIRES ET DES B. R.****A. PROCEDE DE CALCUL.**

1. Les wagons-heures passées dans les gares sont calculées selon un procédé basé sur le raisonnement suivant.

Si, au cours d'une journée de 0 à 24 heures, tous les wagons qui sortent de la gare, après y avoir fait un séjour, étaient entrés ou avaient été présents à 0 heure, le nombre d'heures qu'ils y

auraient passées tous ensemble serait de Σnh , n étant pour un train quelconque sortant, le nombre de wagons enlevés et h l'heure de départ de ce train (1).

S'il reste s wagons à 24 heures, il faut ajouter pour ces wagons $24 \times s$ heures.

Cependant, comme tous les wagons sortis ou encore présents à 24 heures n'étaient pas présents à 0 heure, mais y sont en partie entrés dans le courant de la journée, il faut défalquer des wagons-heures ci-dessus $\Sigma n'h'$, n' étant le nombre de wagons amenés dans la gare pour y séjourner ou y être manœuvrés, par un train quelconque entré à h' heure.

Le nombre de wagons-heures passées dans une gare (Sh) est donc donné par la relation :

$$Sh = (24 \times s) - \Sigma n'h' + \Sigma nh.$$

2. En divisant le nombre de wagons-heures calculées comme ci-dessus par le nombre de wagons entrés $\Sigma n'$ ou le nombre de wagons sortis Σn , on obtient les limites entre lesquelles se fixe le séjour moyen d'un wagon dans la gare.

Si ces deux limites sont rapprochées, on peut prendre l'une d'elle ou le résultat de la division des wagons-heures par $\frac{\Sigma n' + \Sigma n}{2}$ comme séjour moyen en gare.

Le séjour moyen en gare (sm) des wagons s'exprime finalement par la relation :

$$sm = \frac{(24 \times s) - \Sigma n'h' + \Sigma nh}{\frac{\Sigma n' + \Sigma n}{2}}$$

B. WAGONS A CONSIDERER

1. Ne doivent, en principe, intervenir dans le calcul des wagons-heures que les wagons «réseau» (B) de l'effectif commercial parce que le coefficient de rotation est seulement établi pour ces wagons.

Sont donc exclus :

— les wagons de service portant un numéro des séries :

82.901 à 82.975, 88.601 à 90.000, 90.401 à 94.000, 188.601 à 191.750,

(1) Le signe Σ est, dans l'alphabet grec, la lettre majuscule « sigma » correspondant à notre lettre majuscule S.

Il est utilisé en mathématiques pour représenter algébriquement la somme d'une série d'opérations telles que

$n_1 \times h_1$; $n_2 \times h_2$; $n_3 \times h_3$; etc., dans lesquelles

n_1, n_2, n_3 , etc. = nombres de wagons enlevés;

h_1, h_2, h_3 , etc. = heures de départ des trains d'enlèvement.

La somme $\Sigma nh = n_1 h_1 + n_2 h_2 + n_3 h_3$, etc.

192.351 à 194.000,

ainsi que les wagons mis à la disposition des charbonnages et des carrières par convention et portant le numérotage 90.001 à 90.400 et 191.751 à 192.350.

— les wagons **P** quel que soit le réseau immatriculateur.

Les wagons « Ferry-Boats » sont des wagons « réseau » (B).

2. Il serait difficile d'exclure des écritures les wagons « réseau » étrangers à cause de leur similitude au point de vue de leur construction avec les wagons (B) et de leur affectation. Dès lors, les wagons « réseau » étrangers doivent, tout comme les wagons « réseau » (B), être considérés pour le calcul des wagons-heures.

3. Les prescriptions s'appliquent aux wagons chargés et vides en bon état et avariés.

C. SPECIFICATION DES CARNETS A TENIR.

1. Il doit être tenu :

— un carnet E.952 dénommé « **mouvement local** » par les gares autres que les gares de formation et de bifurcation.

Il s'agit de gares où les wagons à charger ou à décharger et, le cas échéant, les wagons vides à garer sont déposés et enlevés directement par les trains en passage.

— un carnet E. 952 dénommé « **mouvement local** » par les installations locales accolées à une gare de formation ou de bifurcation.

Il s'agit d'installations locales où les wagons à charger ou à décharger et, le cas échéant, les wagons vides à garer sont déposés et enlevés par la machine de manœuvre de la gare de formation ou de bifurcation à laquelle elles sont accolées.

— un carnet E.952 dénommé « **mouvement total** » par les gares de formation et de bifurcation (= gares d'escale).

Il s'agit de gares où les wagons sont déposés et enlevés directement par les trains.

D. MANIERE DE TENIR LES CARNETS E.952 (Annexe 1.).

1. Les carnets E.952 sont tenus par journée de 0 à 24 h. du lundi 0 heure au dimanche 24 heures.

Cette période correspond à celle qui est adoptée pour le calcul de la rotation.

2. Les inscriptions dont question ci-dessous doivent être faites au fur et à mesure :

Col. 1. : Reçoit l'inscription des dates.

Col. 2. : Reçoit l'indication du local (mouvement local) ou du poste de la gare de formation ou de bifurcation (mouvement total) pour lequel le carnet est tenu.

Col. 3. : Reçoit le numéro du train ou la désignation de la rame (hlr) qui a déposé ou enlevé les wagons.

Col. 4. : Reçoit l'inscription de l'heure de dépôt des wagons par le train ou la hlr mentionné dans col. 3.

Pour la facilité, les minutes sont négligées : Ainsi un wagon déposé à 0.10 h. est considéré comme déposé à 0 h. Un wagon déposé à 23 h. 45 est considéré comme déposé à 23 heures.

Col. 5. : Reçoit l'inscription du nombre de wagons déposés.

Col. 6. : Reçoit le résultat de la multiplication de l'heure (col. 4) par le nombre de wagons déposés (col. 5).

Col. 7. : Reçoit l'inscription de l'heure d'enlèvement des wagons par le train ou la hlr mentionné dans col. 3.

Pour la facilité, les minutes sont négligées. Ainsi un wagon enlevé à 0.15 h. est considéré comme enlevé à 0 h. Un wagon enlevé à 23 h. 50 est considéré comme enlevé à 23 h.

Col. 8. : Reçoit l'inscription du nombre de wagons enlevés.

Col. 9. : Reçoit le résultat de la multiplication de l'heure (col.7) par le nombre de wagons enlevés (col. 8).

Col. 10. : On y mentionne au début de chaque journée le nombre total de wagons présents à 0 h. C'est donc le nombre de wagons trouvé la veille à 24 heures figurant dans la col. 11. Le stock à 0 heures est le point de départ pour l'établissement du stock à 24 heures.

Le carnet « mouvement local » ne doit comprendre que le stock de wagons se trouvant réellement sur les installations locales.

Le carnet « mouvement total » doit comprendre le stock total des wagons en gare, tant celui se trouvant sur les installations locales que celui présent dans la gare de formation ou de bifurcation.

Col. 11. : Sur la ligne des totaux de chaque journée des col. 5, 6, 8 et 9 on mentionne le stock à 24 heures. Ce stock résulte du stock à 0 heure auquel on ajoute le nombre de wagons déposés pendant la journée (total col. 5) et dont on retranche le nombre de wagons enlevés pendant la journée (total col. 8).

Etant donné que le stock à 0 heures comprend, pour le « mouvement total », les wagons présents au local ainsi que ceux présents à la gare de formation ou de bifurcation, il est évident qu'il en sera de même pour le stock à 24 heures.

Col. 12. : Sur la ligne des totaux de chaque journée, on mentionne les wagons (B) vides restés sans emploi.

Ce nombre doit correspondre à celui indiqué sur la situation E.864 (fascicule 150.2)

Ainsi les wagons (B) vides constatés sans emploi le jour C à 7 heures et qui étaient déjà vides le jour B à 7 heures doivent figurer à la situation E.864 dressée normalement le jour C (comme restés sans emploi depuis la veille (jour B) à 7 heures au jour C à 7 h.)

Le même nombre doit figurer pour le jour B dans la col. 12.

- En ce qui concerne les gares de formation ou de bifurcation — le carnet « mouvement total » doit comprendre la totalité des wagons (B) vides sans emploi, tant ceux garés à la gare de formation ou de bifurcation que ceux constatés sur les installations locales;
- le carnet « mouvement local » ne doit comprendre que les wagons (B) vides sans emploi se trouvant réellement sur les installations locales.

Le nombre de wagons (B) vides sans emploi inscrit dans le carnet « mouvement total » doit seul correspondre au nombre de wagons (B) vides sans emploi figurant à l'E.864.

Col. 13. : Sur la ligne des totaux de chaque journée, on mentionne le nombre de wagons B et étrangers avariés trouvés chaque jour à la même heure en gare.

En ce qui concerne les gares de formation et de bifurcation :

- le carnet « mouvement total » doit comprendre le nombre total de wagons (B) et étrangers avariés présents, tant ceux se trouvant dans la gare de formation ou de bifurcation proprement dite que ceux présents sur les installations locales.
- le carnet « mouvement local » doit comprendre le nombre de wagons (B) et étrangers avariés se trouvant sur les installations locales.

A cet égard, les ateliers centraux, les ateliers de ligne et les postes de visite — y compris les voies spécialement affectées au service M. A. — sont considérés comme « locaux ».

Tout mouvement de wagons vers ou de ces installations, qu'il s'agisse de wagons à charger ou à décharger, de wagons avariés à réparer ou de wagons réparés, doit faire l'objet d'inscriptions dans le carnet « mouvement local » tenu pour ces installations.

Col. 14. : Sur la ligne des totaux de chaque journée on mentionne le nombre de wagons distraits du service commercial trouvés chaque jour à la même heure en gare.

En ce qui concerne les gares de formation et de bifurcation :

- le carnet « mouvement total » doit comprendre le nombre total de wagons (B) distraits tant ceux se trouvant dans la gare de formation ou de bifurcation proprement dite que ceux présents sur les installations locales.
- le carnet « mouvement local » doit comprendre le nombre de wagons (B) distraits se trouvant sur les installations locales.

Col. 15. : Sur la ligne des totaux de chaque jour on inscrit la différence entre le nombre de la col. 11 et la somme des chiffres des col. 12, 13 et 14.

Col. 16. : Sur la ligne des totaux de chaque journée on inscrit : — sous a) le nombre de wagons (B) chargés reçus;

— sous b) le nombre de wagons étrangers chargés reçus.

Les nombres relatifs au jour B p.e. doivent correspondre à ceux figurant à la situation E.864 établie le jour C et mentionnant également les wagons chargés reçus le jour B (voir fascicule 150.2).

Ces nombres sont indiqués uniquement dans le carnet « mouvement local ».

Col. 17. : Sur la ligne des totaux de chaque journée on inscrit :

— sous a) le nombre de wagons (B) chargés expédiés (= fournis);

— sous b) le nombre de wagons étrangers chargés expédiés (= fournis).

Ici les termes « chargés expédiés » s'identifient à « fournis »; peu importe que les wagons aient ou non quitté la gare.

Les nombres relatifs au jour B p.e. doivent correspondre à ceux figurant à la situation E.864 établie le jour C et mentionnant les wagons fournis le jour B (voir fascicule 150.2).

Ces nombres sont indiqués uniquement dans le carnet « mouvement local ».

Col. 18. : Sur la ligne des totaux de chaque journée on inscrit :

— sous a) le nombre de wagons (B) réutilisés sur place;

— sous b) le nombre de wagons étrangers réutilisés sur place.

Ces nombres sont indiqués uniquement dans le carnet « mouvement local ».

Dans les gares à trafic important, l'établissement de ces nombres peut se faire de la manière indiquée dans l'exemple ci-dessous :

	Couverts	Tombe-reaux	Plats de moins de 15 m.	Plats de 15 m. ou plus	Totaux (Toutes catégories)
Wagons (B)					
Nombre de wag. chargés reçus	15	19	3	7	44
Nombre de wag. chargés expéd.	7	34	1	8	50
Nombre de wag. réutilisés sur place	7	19	1	7	34
Wagons étrangers.					
Nombre de wag. chargés reçus	3	4	1	—	8
Nombre de wag. chargés expéd.	4	1	—	—	5
Nombre de wagons réutilisés sur place	3	1	—	—	4

Le nombre de wagons par catégorie réutilisés sur place est égal au nombre de wagons chargés **expédiés** si ce nombre est

inférieur au nombre de wagons chargés reçus.

Le nombre de wagons par catégorie réutilisés sur place est égal au nombre de wagons chargés reçus, si ce nombre est inférieur au nombre de wagons chargés expédiés.

*

* *

En ce qui concerne les dimanches et les jours fériés légaux, seules les colonnes 5, 8 et 11 sont à totaliser. Ces jours sont en effet immunisés pour le calcul de la rotation. Les chiffres des colonnes précitées doivent servir uniquement pour établir la continuité des stocks.

Il convient de remplir les colonnes 10 et 11 des wagons reçus chargés et expédiés charges des dimanches et jours fériés légaux doivent être ajoutés à ceux du jour ouvrable précédent. Si le jour férié est un lundi, les dites données doivent être ajoutées à celle de

Les totaux des jours ouvrables des colonnes 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15 des carnets « mouvement local » et « mouvement total » sont reportés jour par jour à la fin de la semaine et récapitulés. *avec*

Dans le carnet « mouvement local » sont également reportés et récapitulés les chiffres des colonnes 16, 17 et 18. *lundi*

E. PARTICULARITES AU SUJET DE LA TENUE DES CARNETS E. 952.

1. **Comptage.** — Pour amorcer les écritures nécessaires à la décomposition de la rotation, il y a lieu de procéder à un comptage des wagons à considérer (voir sub B).

Ce comptage doit être fait très exactement sur toutes les installations locales et dans les gares de formation et de bifurcation proprement dites.

Par la suite le nombre comptable est à vérifier périodiquement sur le terrain.

Le comptage doit avoir lieu normalement le dimanche.

Bien entendu, les gares peuvent se servir des inventaires général et permanent (voir fascicule 150.2).

Le carnet « mouvement local » ne doit mentionner comme stock à 0 heure que les wagons se trouvant sur les installations locales.

Le carnet « mouvement total » par contre doit mentionner comme stock à 0 heure les wagons se trouvant sur les installations locales comme aussi ceux présents à la gare de formation ou de bifurcation proprement dite.

2. **Carnet « mouvement local ».** — En principe, il n'est tenu dans chaque gare qu'un seul carnet E. 952 (annexe 1).

Toutefois, en raison de l'éloignement des installations locales, il peut être nécessaire de tenir plusieurs carnets E.952 (à la rigueur un carnet par installation).

En cas d'emploi de plusieurs carnets E. 952, chaque carnet est tenu de la manière prévue (annexe 1). A la fin de la journée les totaux des colonnes 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18 de chaque carnet local (annexes 2 et 2bis) sont reportés dans un carnet centralisateur (annexe 2ter). A la fin de la semaine les

totaux journaliers des colonnes précitées du carnet centralisateur sont reportés et récapitulés (annexe 2ter).

3. Carnet « mouvement total ». — Dans la plupart des gares de formation et de bifurcation, les wagons entrent d'un côté et sortent d'un autre côté.

Dans ce cas, il est nécessaire de tenir un carnet E.952 par poste.

Dans ces carnets on ne remplit que les colonnes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9.

Les totaux des colonnes 5, 6, 8 et 9, établis à la fin de chaque journée, sont reportés dans un carnet **centralisateur** (annexe 3ter) qui mentionne :

— dans la col. 1, la date;

— dans la col. 2, la désignation des postes de la gare de formation ou de bifurcation.

Les nombres des colonnes 5, 6, 8 et 9 sont totalisés chaque jour dans le carnet centralisateur.

Il y est mentionné en outre sur la ligne des totaux de chaque journée les nombres à faire figurer dans les colonnes 10, 11, 12, 13, 14 et 15 (annexes 3, 3bis et 3ter).

4. Desserte directe d'une installation locale. — Il se peut qu'un local accolé à une gare de formation ou de bifurcation soit desservi directement par un train.

Dans ce cas, les wagons doivent être annotés simultanément dans le carnet « mouvement total » et dans le carnet « mouvement local » au moment du dépôt ou de l'enlèvement.

En principe, pour ce qui concerne les gares de formation et de bifurcation, toute inscription au « mouvement local » doit être précédée d'une inscription au « mouvement total ».

5. Local desservi par deux gares différentes. — Il peut arriver que des wagons entrent dans un local par une gare A et sortent de ce local par la gare B (cas d'un raccordement relié à deux gares différentes).

Dans ce cas, la gare B doit signaler à la gare A les numéros des wagons restitués et l'heure à laquelle la restitution a eu lieu. La gare A procède comme si les wagons étaient sortis directement par son local.

Si la gare A est une gare de formation ou de bifurcation, elle fait simultanément la sortie des wagons du carnet « mouvement local » et du carnet « mouvement total ».

La gare B prend les wagons en charge dans son carnet « mouvement total » à moins que les wagons ne soient enlevés directement par un train à la sortie du local. Dans ce dernier cas, aucune inscription n'est à faire à la gare B.

6. Ports. — Dans les ports, les wagons sont considérés comme déposés au local ou enlevés du local dès l'instant où ils sont déposés aux faisceaux d'attente ou enlevés de ceux-ci.

7. **Carnet « mouvement escale ».** — Les gares de formation ou de bifurcation qui sont en mesure de faire une distinction facile entre un « wagon local » et un « wagon escale » sont autorisées à tenir :

- un carnet E.952 dénommé « mouvement local » pour les « wagons locaux ». Ceux-ci sont annotés à l'arrivée des trains et au départ des trains (et non pas au moment du placement au local et du retrait du local);
- un carnet E.952 dénommé « mouvement escale » pour les « wagons en escale ». Ceux-ci sont annotés à l'arrivée des trains et au départ des trains.

Cette distinction nette entre les « wagons locaux » et les « wagons en escale » dispense les gares de procéder aux calculs dont il est question au titre F 2. La durée d'escale s'obtient en appliquant tout simplement la formule aux éléments ad hoc (« mouvement escale »).

Bien entendu, le carnet « mouvement local » doit comprendre comme stock de wagons présents (col. 10 et 11) tous les « wagons locaux » présents, qu'ils se trouvent ou non sur les installations locales.

Le carnet « mouvement escale » doit comprendre tous les wagons en escale si même ils se trouvent sur une voie du local.

Les nombres à inscrire dans les colonnes 12, 13, 14 et 15 le seront, selon le cas, au carnet « mouvement local » ou au carnet « mouvement escale ».

F. CALCUL DU SEJOUR MOYEN EN GARE

1. Carnet unique ou centralisateur E.952 « Mouvement local ».

Le séjour moyen au local (sm) s'obtient en appliquant la formule :

$$sm = \frac{(24 \times s) - \Sigma n'h' + \Sigma nh}{\frac{\Sigma n' + \Sigma n}{2}}$$

Exemples chiffrés :

Annexe 1 :

$$\text{séjour moyen} = \frac{(24 \times 129) - 654 + 859}{\frac{62 + 74}{2}} = \frac{3301}{68} = 48,5 \text{ h.}$$

Annexe 2ter :

$$\text{séjour moyen} = \frac{(24 \times 48) - 643 + 1312}{\frac{77 + 79}{2}} = \frac{1821}{78} = 23,3 \text{ h.}$$

2. Carnet unique ou centralisateur E.952 « mouvement total ».

Au dessous des chiffres totaux de la semaine figurant dans les colonnes 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14 et 15 du carnet E.952 « mouvement total » sont reportés les chiffres des colonnes correspondantes du carnet (unique ou centralisateur) E. 952 « mouvement local ».

On reporte également dans les colonnes ad hoc du carnet E. 952 « mouvement total » en regard de la rubrique « mouvement local » les chiffres des colonnes 16, 17 et 18 du carnet (unique ou centralisateur) E.952 « mouvement local » (annexe 3ter).

La différence entre les chiffres figurant en regard de la rubrique « mouvement total » et les chiffres figurant en regard de la rubrique « mouvement local » (col. 6, 9 et 15) fournit les éléments nécessaires pour établir le nombre de wagons-heures passées dans la gare de formation ou de bifurcation proprement dite.

Ce nombre de wagons-heures affecte :

- les wagons en transit (= en escale);
- les wagons locaux allant au local;
- les wagons locaux venant du local.

Remarque. — Il serait possible de déterminer directement par le procédé connu (voir A) le temps que passent dans la formation les wagons locaux avant leur placement au local et après leur retrait du local.

Mais les écritures à tenir à cet effet seraient très compliquées; elles nécessiteraient une discrimination difficile des wagons locaux et des wagons en transit, voire des rapprochements laborieux de numéros; pour le surplus il y aurait des annotations à faire dans une comptabilité spéciale de la gare de formation ou de bifurcation proprement dite, à la sortie vers le local et à la rentrée du local.

Dans le système adopté, la gare de formation ou de bifurcation ne tient aucune annotation des wagons allant au local ou revenant du local. Seuls les locaux annotent les wagons à l'entrée et à la sortie.

Cela étant, la discrimination des wagons-heures passées dans la gare de formation ou de bifurcation proprement dite est basée sur les calculs ci-après.

Soit :

- x = séjour moyen d'un wagon en transit (= en escale).
- x' = séjour moyen entre l'arrivée à la gare de formation ou de bifurcation d'un wagon « local » et son placement au local.
- x'' = séjour moyen entre le retrait du local d'un wagon local et son départ de la gare de formation ou de bifurcation.
- d = nombre de wagons en transit (= en escale).
- p = nombre de wagons allant au local (= nombre de wagons entrés au local).
- q = nombre de wagons venant du local (= nombre de wagons

sortis du local).

fh = nombre de wagons-heures passées dans la gare de formation ou de bifurcation proprement dite.

On peut écrire :

$$fh = dx + px' + qx'' = x \left(d + p \frac{x'}{x} + q \frac{x''}{x} \right)$$

La valeur de x, c'est-à-dire la durée moyenne d'une escale peut être déterminée dès l'instant où l'on connaît les rapports

$$\frac{x'}{x} \text{ et } \frac{x''}{x}$$

- Dans ce but, on établit pour une **journée normale** de 24 h.
- le séjour moyen réel (i) des wagons en transit (= en escale) (annexe 4)
 - le séjour moyen réel (j) des wagons allant au local (annexe 4bis).
 - le séjour moyen réel (k) des wagons venant du local (annexe 4ter).

Ces valeurs sont à établir chaque fois que des modifications profondes sont apportées à l'organisation des trains et des dessertes. En tout état de cause, elles doivent être établies deux fois par année, lors de la publication des documents horaires et à une date à fixer par le B.C.R.

En admettant $\frac{x'}{x} = \frac{j}{i}$ et $\frac{x''}{x} = \frac{k}{i}$ on peut écrire :

$$fh = x \left(d + p \frac{j}{i} + q \frac{k}{i} \right)$$

$$\text{d'où } x = \frac{fh}{d + p \frac{j}{i} + q \frac{k}{i}}$$

Exemple chiffré (annexe 3ter).

Supposons : i = 12 heures
j = 8,4 heures
k = 14,4 heures

$$\text{Dans ce cas : } \frac{j}{i} = \frac{8,4}{12} = 0,7$$

$$\frac{k}{i} = \frac{14,4}{12} = 1,2$$

*Les wagons arrivés vides & chargés peuvent être négligés
(c. circ 169 B.R. du 9-12-48)*

$$\text{Durée d'escale : } \frac{(24 \times 176) - 4182 + 5393}{330 + (0,7 \times 77) + (1,2 \times 79)} = \frac{5435}{478} = 11,3 \text{ h.}$$

*
* *

Le séjour total en gare d'un wagon local s'obtient en ajoutant au séjour local les temps d'attente passés « avant » et « après » à la gare de formation ou de bifurcation proprement dite.

Exemple chiffré (annexe 3ter)

$$\text{Séjour total d'un wagon local} = 23,3 + (0,7 \times 11,3) + (1,2 \times 11,3) = 44,7 \text{ h.}$$

*
* *

Le séjour au local, la durée d'escale et le séjour total d'un wagon local de même que les rapports $\frac{j}{i}$ et $\frac{k}{i}$ sont indiqués dans le carnet E.952 comme il est mentionné à l'annexe 3ter.

G. TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS AUX CHEFS-LIEUX CIRCONSCRIPTIONNAIRES.

1. Chaque semaine, les gares établissent un relevé E.953.

Ce relevé est somme toute un extrait de la récapitulation hebdomadaire.

Les gares autres que les gares de formation et de bifurcation mentionnent les chiffres qui les concernent en regard de la rubrique « mouvement local ». Elles indiquent aussi les opérations effectuées pour obtenir le séjour moyen en gare (annexe 5).

Les gares de formation et de bifurcation mentionnent les chiffres qui les concernent en regard de la rubrique « mouvement total » et en regard de la rubrique « mouvement local ». Elles mentionnent également les différences en regard de la rubrique « mouvement escale ». Elles indiquent aussi les opérations effectuées pour obtenir :

- le séjour moyen au local ;
- la durée moyenne d'escale ;
- le séjour moyen total d'un wagon local.

Pour le surplus, elles mentionnent les valeurs des rapports $\frac{j}{i}$ et $\frac{k}{i}$ (voir annexe 5bis).

Les gares de formation et de bifurcation qui tiennent un carnet « mouvement local » et un carnet « mouvement escale » (à l'exclusion d'un carnet « mouvement total ») mentionnent les chiffres qui les concernent en regard de la rubrique « mouvement local » et en regard de la rubrique « mouvement escale ».

Aucun chiffre n'est à inscrire en regard de la rubrique « mouvement total ».

Ces gares indiquent les opérations effectuées pour obtenir :
— le séjour moyen au local;
— la durée moyenne d'escale.

Observation. — Pour éviter des confusions, les éléments du relevé E.953 portent le même numéro de colonne que les éléments correspondants du carnet E.952.

2. Les relevés E.953 sont envoyés le lundi aux chefs-lieux circonscriptionnaires.

H. TRAVAIL DES CHEFS-LIEUX CIRCONSCRIPTIONNAIRES ET TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS AUX GROUPES.

1. Les chefs-lieux récapitulent les relevés E.953 sur un relevé E.954, mais seulement en ce qui concerne les éléments sous la rubrique « mouvement local » tant des gares de formation ou de bifurcation que des autres gares (annexe 6).

Ils établissent le séjour moyen au local pour l'ensemble des gares de la circonscription (annexe 6).

2. Les chefs-lieux circonscriptionnaires transmettent le lundi à leur BR, le relevé récapitulatif E.954 accompagné des relevés E.953 des gares.

I. TRAVAIL DES BR ET TRANSMISSION DES RENSEIGNEMENTS AU B.C.R.

1. Les BR récapitulent les relevés E.954 des chefs-lieux circonscriptionnaires sur un relevé E.955 (« mouvement local ») (annexe 7).

Ils établissent le séjour moyen au local pour l'ensemble des circonscriptions (annexe 7).

2. Les BR établissent au surplus un relevé E.956 récapitulant pour les gares de formation ou de bifurcation les renseignements figurant en regard de la rubrique « mouvement escale » des relevés E.953 (annexe 8).

Ils calculent la durée moyenne d'escale pour l'ensemble des gares de formation et de bifurcation (annexe 8).

3. Les BR transmettent le mardi au BCR :

— les relevés récapitulatifs E.955 (« mouvement local ») accompagnés des relevés récapitulatifs E.954 et des relevés des gares E.953.

— les relevés récapitulatifs E.956 (« mouvement escale »).

4. Les BR doivent tenir hebdomadairement attachement par gare :

— du séjour moyen au local (annexe 9);

— de la durée moyenne d'escale (annexe 10);

— du temps passé à la gare de formation ou de bifurcation par les wagons locaux (annexe 10.)

Les fluctuations favorables ou défavorables constatées dans ces éléments doivent faire l'objet d'un examen attentif de la part de l'Ipx et être commentées dans une note à joindre aux relevés transmis au BCR.

Les éléments seront également comparés entre eux et les raisons des valeurs différentes d'une gare à l'autre seront recherchées.

Les mesures prises pour abaisser la valeur des divers éléments doivent être signalées.

Il est bien entendu que les coefficients trouvés pour l'ensemble des gares du groupe restent seuls déterminants de la qualité du travail du groupe.

CHAPITRE III.

TRAVAIL DU B.C.R.

A. — NOTATIONS.

1. Pour faciliter la compréhension des relations dont il sera question plus loin et éviter des redites, il est donné ci-après la liste des lettres et de leur signification dont il sera fait usage..

Pour le temps passé au local.

ΣLh = nombre de wagons-heures correspondant au wagons (B) et étrangers séjournant au « local ».

Σlh = nombre de wagons-heures correspondant aux wagons (B) séjournant au « local ».

l_0 = durée moyenne d'une opération de chargement ou de déchargement (pour les wagons (B) et étrangers).

l = temps passé au « local » par rotation d'un wagon (B).

Pour le temps passé en « escales » intermédiaires.

Σfh = nombre de wagons-heures passées dans les gares de formation ou de bifurcation, tant par les wagons « locaux » que par les wagons en « escale » (wagons (B) et étrangers).

ΣAh = nombre de wagons-heures correspondant aux wagons en escale seulement (wagons (B) et étrangers).

a_m = durée moyenne d'une escale (wagons (B) et étrangers).

a = temps passé en « escales » intermédiaires par rotation d'un wagon (B).

Σdl = nombre total de wagons qui ont passé par la gare de formation ou de bifurcation = nombre de wagons en transit augmenté du nombre de wagons allant au local et du nombre de wagons revenant du local, ces deux derniers nombres étant exprimés en fonction des wagons en transit dans le rapport des séjours (wagons (B) et étrangers).

Σd = nombre de wagons en transit (wagons (B) et étrangers).

n_a = nombre d'escales intermédiaires par rotation d'un wagon (B).

Pour le temps passé en attente.

ΣWh = nombre de wagons-heures correspondant aux wagons « locaux » en attente dans la gare de formation ou de bifurcation proprement dite (wagons (B) et étrangers).

Σwh = nombre de wagons-heures correspondant aux wagons locaux en attente (wagons (B) seulement).

w_o = durée moyenne d'attente par opération de chargement et de déchargement (wagons (B) et étrangers).

w = temps passé en « attente » par rotation d'un wagon (B).

Pour le temps passé dans les « trains ».

t = temps passé dans les trains par rotation d'un wagon (B).

*
* *

ΣF = nombre de wagons (B) fournis pendant la période considérée.

ΣR_v = nombre de wagons (B) rentrés vides des administrations étrangères pendant la période considérée.

ΣS_v = nombre de wagons (B) expédiés vides en subvention aux administrations étrangères pendant la période considérée.

ΣC = nombre de wagons étrangers à décharger dans les gares de destination de la SNCB pendant la période considérée.

ΣD = nombre de wagons étrangers chargés dans les gares de destination de la SNCB pendant la période considérée.

ΣV = nombre de wagons étrangers remis aux administrations étrangères (chargés et vides) pendant la période considérée.

sv = séjour moyen sur le réseau SNCB des wagons étrangers.

ri = durée moyenne de rotation en service intérieur d'un wagon (B).

2. On peut écrire : $ri = l + a + w + t$

Dans cette relation, ri est connue et déterminée de la manière exposée dans le fascicule 150.51.

Les valeurs l , a , w et t sont déterminées comme il est indiqué plus loin.

3. Pour faciliter la compréhension, il sera attribué une valeur chiffrée aux lettres au fur et à mesure qu'il en sera question.

**B. DETERMINATION DU TEMPS PASSE AU « LOCAL »
PAR ROTATION D'UN WAGON (B).**

1. Les gares fournissent les éléments nécessaires pour l'établissement des wagons-heures passées au local selon le procédé de calcul exposé au chapitre II ($\Sigma Lh = 4.619.715$).

Elles fournissent au surplus :

- le nombre de wagons (B) expédiés chargés (= fournis au départ de la SNCB + subventions) ($\Sigma F = 92.861$).
- le nombre de wagons étrangers reçus chargés ($\Sigma C = 8.429$)
- le nombre de wagons étrangers expédiés chargés (= fournis) ($\Sigma D = 932$).

2. Les wagons-heures ($\Sigma Lh = 4.619.715$) affectent les wagons (B) et les wagons étrangers.

On établit successivement :

- Le nombre d'opérations;
- La durée moyenne d'une opération;
- Le nombre de wagons-heures afférentes aux wagons (B);
- Le temps passé au local par rotation d'un wagon (B).

3. Nombre d'opérations.

Wagons (B). — Il y a par fourniture un chargement et un déchargement, donc deux opérations, excepté :

- pour les wagons (B) chargés pour l'étranger et rentrant vides (le déchargement disparaît) ($\Sigma Rv = 7.910$)
- pour les wagons (B) livrés vides en subvention aux réseaux étrangers pour des transports communs (le chargement disparaît) ($\Sigma Sv = 924$).

Le nombre d'opérations est donc de $2\Sigma F - \Sigma Rv - \Sigma Sv = (2 \times 92.861) - 7.910 - 924 = 176.888$.

Wagons étrangers. Il y a une opération par wagon étranger reçu chargé dans une gare de destination de la SNCB et une opération par wagon étranger expédié chargé au départ d'une gare de la SNCB.

Le nombre d'opérations est donc de $\Sigma C + \Sigma D = 8.429 + 932 = 9.361$.

Wagons (B) et étrangers réunis.

Le nombre total d'opérations est de $(2\Sigma F - \Sigma Rv - \Sigma Sv) + (\Sigma C + \Sigma D) = [(2 \times 92.861) - 7.910 - 924] + (8.429 + 932) = 186.249$.

4. Durée moyenne d'une opération.

Cette durée est donnée par la relation :

$$l_0 = \frac{\Sigma Lh}{(2\Sigma F - \Sigma Rv - \Sigma Sv) + (\Sigma C + \Sigma D)} = \frac{4.619.715}{186.249} = 24,8 \text{ h.}$$

5. Nombre de wagons-heures afférentes aux wagons (B).

Ce nombre est donné par la relation :

$$\Sigma lh = l_0 (2\Sigma F - \Sigma Rv - \Sigma Sv) = 24,8 \times 176.888 = 4.386.822$$

6. Temps passé au local par rotation d'un wagon (B).

Ce temps est donné par la relation :

$$l = \frac{\Sigma lh}{\Sigma F} = \frac{4.386.822}{92.861} = 47,2 \text{ h.}$$

C. DETERMINATION DU TEMPS PASSE EN « ESCALES » INTERMEDIAIRES PAR ROTATION D'UN WAGON (B).

1. Les gares fournissent les éléments nécessaires pour l'établissement des wagons-heures passées dans les gares de formation ou de bifurcation par les wagons en « escale » et les wagons « locaux » selon le procédé de calcul exposé au chapitre II ($\Sigma fh = 3.360.775$)

Elles fournissent au surplus :

— Le nombre total de wagons entre lesquels les wagons-heures passées dans les gares de formation ou de bifurcation doivent être répartis pour établir la durée moyenne d'escale ($\Sigma dl = 352.790$).

— Le nombre de wagons en transit ($\Sigma d = 254.569$).

2. Les wagons-heures ($\Sigma fh = 3.360.775$) affectent :

— Les wagons en transit,

— Les wagons allant au local,

— Les wagons venant du local.

On établit successivement :

— La durée moyenne d'une escale.

— Le nombre de wagons-heures correspondant aux wagons en escale seulement.

— Le temps passé en escale par rotation d'un wagon (B).

— Le nombre d'escales intermédiaires par rotation d'un wagon (B).

3. Durée moyenne d'une escale.

Cette durée est donnée par la relation :

$$am = \frac{\Sigma fh}{\Sigma dl} = \frac{3.360.775}{352.790} = 9,5 \text{ h.}$$

4. Nombre de wagons-heures correspondant aux wagons en « escale » seulement.

Ce nombre est donné par la relation :

$$\Sigma Ah = am \times \Sigma d = 9,5 \times 254.569 = 2.418.405.$$

5. Temps passé en escale par rotation d'un wagon (B).

Le nombre de wagons-heures ($\Sigma Ah = 2.418.405$) affecte :

— les wagons (B).

— les wagons étrangers.

Il est admis que le temps passé en « escales » intermédiaires de même que le nombre de ces escales sont proportionnels à la durée de rotation (pour les wagons (B)) et au séjour (pour les wagons étrangers).

Le nombre de wagons étrangers intervenant est dès lors exprimé en fonction des wagons (B).

Le temps passé en escale par rotation d'un wagon (B) est donné par la relation :

$$a = \frac{\Sigma Ah}{\Sigma F + \frac{sv}{ri} \Sigma V} = \frac{2.418.405}{92861 + \frac{3,39}{3,77} \times 14632} = \frac{2.418.405}{106.020} = 22,8 \text{ h.}$$

6. Nombre d'escaliers intermédiaires par rotation d'un wagon (B) (na)

Ce nombre est donné par la relation :

$$na = \frac{\Sigma d}{\Sigma F + \frac{sv}{ri} \Sigma V} = \frac{254.569}{92.861 + \frac{3,39}{3,77} \times 14.632} = \frac{254.569}{106.020} = 2,4$$

D. DETERMINATION DU TEMPS PASSE EN « ATTENTE » PAR ROTATION D'UN WAGON (B).

1. Nombre de wagons-heures correspondant aux wagons locaux en attente dans la formation.

Ce nombre est donné par la relation :

$$\Sigma Wh = \Sigma fh - \Sigma Ah = 3.360.775 - 2.418.405 = 942.370$$

2. Durée moyenne d'attente par opération de chargement ou de déchargement.

Cette durée est donnée par la relation :

$$wo = \frac{\Sigma Wh}{(2\Sigma F - \Sigma Rv - \Sigma Sv) + (\Sigma C + \Sigma D)} = \frac{942.370}{[(2 \times 92861) - 7.910 - 924] + (8429 + 932)} = \frac{942370}{186249} = 5 \text{ h.}$$

3. Nombre de wagons-heures correspondant aux wagons (B).

Ce nombre est donné par la relation :

$$\Sigma wh = wo \times (2\Sigma F - \Sigma Rv - \Sigma Sv) = 5 \times [(2 \times 92861) - 7910 - 924] = 5 \times 176.888 = 884.440.$$

4. Temps passé en attente par rotation d'un wagon (B).

Ce temps est donné par la relation :

$$w = \frac{\Sigma wh}{\Sigma F} = \frac{884.440}{92.861} = 9,5 \text{ h.}$$

E. DETERMINATION DU TEMPS PASSE DANS LES TRAINS PAR ROTATION D'UN WAGON (B).

La valeur ri étant connue et les valeurs l, a et w étant déterminées comme ci-dessus le temps passé dans les trains par rotation d'un wagon (B) se déduit de la relation :

$$t = ri - l - a - w = 90,5 - 47,2 - 22,8 - 9,5 = 11 \text{ h.}$$

MOUVEMENT « LOCAL »
(Carnet cour à marchandises)

Dates	Local ou Poste	No du train ou de la rame	Heures de dépôt	Nombre de wagons déposés	Heures- wagons à déduire	Heures d'en- lève- ment	Nombre de wagons enlevés	Heures- wagons à ajouter	Nombre de wagons présents à 0 h.	Stock de wagons à 24 h.	Nombre de wa- gons (B) et étran- gers avarés emploi	Nombre de wa- gons (B) et étran- gers avarés	Nombre de wa- gons (B) de wa- gons (B) distracts	Différence entre la col. 11 et la som- me des col. 12+13+14	a) (B) chargés reçus b) Etr. chargés reçus	a) (B) chargés expédiés b) Etr. chargés expédiés	a) (B) réutil. s. place réutil. s. place
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Lundi		HL	7	4	28		6	114	12								
		HL				19	6	114									
Mardi		HL	7	4	28		6	114		10	5	—	—	5	a) 1 b) 1	a) 1 b) —	a) 1 b) —
		HL			21	19	4	76	10								
Mer- credi		HL	7	4	28		4	76		9	3	1	—	5	a) 1 b) —	a) 1 b) —	a) 1 b) —
		HL			21	19	4	76									
Jeudi		HL	7	5	35		6	114	9								
		HL			28	19	4	76		9	4	—	—	5	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1
Ven- dredi		HL	7	2	14		6	114		8	3	—	—	5	a) 1 b) —	a) 1 b) —	a) 1 b) —
		HL			14	19	2	38	8								
Sa- medi		HL	7	3	21		3	57		8	3	—	—	5	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1
		HL			21	19	3	57		8	3	—	—	5	a) 1 b) —	a) 1 b) —	a) 1 b) —
Di- man- che								—	8								
										8	3	—	—	5	a) 1 b) —	a) 1 b) —	a) 1 b) —

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000
1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000

2000 1000 5000

ADDITIONAL PAGES

Dates	Local ou Poste	No du train ou de la rame	Heures de dépôt	Nombre de wagons déposés	Heures- wagons à déduire	Heures d'en- lève- ment	Nombre de wagons enlevés	Heures- wagons à ajouter	Nombre de wagons présents à 0 h.	Stock de wagons à 24 h.	Nombre de wa- gons (B) et étran- gers avarés	Nombre de wa- gons (B) sans emploi	Différence entre la col. 11 et la som- me des col. 12 + 13 + 14	a) (B) chargés reçus b) Etr. chargés reçus	a) (B) chargés expédiés b) Etr. chargés expédiés	a) (B) réutil. s. place b) Etr. réutil. s. place	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Lundi	cour			4	28		6	114	12	10	5			5	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1
	racct. x			9	77		8	124	5	6	4			2	a) 6 b) 7	a) 7 b) 5	a) 5 b) 5
Mardi	cour			13	105		14	238	17	16	9			7	a) 7 b) 1	a) 8 b) 6	a) 6 b) 6
	racct. x			3	21		4	76	10	9	3	1		5	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1
				9	84		9	144	6	6	4			2	a) 4 b) 1	a) 8 b) 4	a) 4 b) 4
Mercredi	cour			12	105		13	220	16	15	7	1		7	a) 5 b) 1	a) 9 b) 4	a) 4 b) 4
	racct. x			4	28		4	76	9	9	4			5	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1
				10	76		15	195	6	1				1	a) 7 b) 7	a) 10 b) 8	a) 8 b) 8
				14	104		19	271	15	10	4			6	a) 8 b) 1	a) 10 b) 1	a) 8 b) 1
Jeudi	cour			5	35		6	114	9	8	3			5	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1
	racct. x			9	84		8	130	1	2				2	a) 6 b) 5	a) 5 b) 3	a) 3 b) 3
				14	119		14	244	10	10	3			7	a) 7 b) 6	a) 6 b) 4	a) 4 b) 4
Vendredi	cour			2	14		2	38	8	8	3			5	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1
	racct. x			10	98		8	142	2	4				4	a) 7 b) 7	a) 8 b) 5	a) 5 b) 5
				12	112		10	180	10	12	3			9	a) 7 b) 1	a) 8 b) 5	a) 5 b) 5
Samedi	cour			3	21		3	57	8	8	3			5	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1	a) 1 b) 1
	racct. x			9	77		6	102	4	7				7	a) 5 b) 5	a) 7 b) 5	a) 5 b) 5
				12	98		9	159	12	15	3			12	a) 6 b) 6	a) 8 b) 6	a) 6 b) 6
Dimanche	cour								8	8	3			5			
	racct. x								7	7				7			
									15	15	3			12			
Récapitulation																	
Lundi				13	105		14	238		16	9			7	a) 7 b) 1	a) 8 b) 1	a) 6 b) 6
Mardi				12	105		13	220		15	7	1		7	a) 5 b) 1	a) 9 b) 4	a) 4 b) 4
Mercredi				14	104		19	271		10	4			6	a) 8 b) 1	a) 10 b) 8	a) 8 b) 8
Jeudi				14	119		14	244		10	3			7	a) 7 b) 6	a) 6 b) 4	a) 4 b) 4
Vendredi				12	112		10	180		12	3			9	a) 7 b) 1	a) 8 b) 5	a) 5 b) 5
Samedi				77	643		79	1312		78	29	1		48	a) 40 b) 4	a) 49 b) 1	a) 33 b) 1
Sam.																	

$$\text{Séjour au local : } \frac{(24 \times 48) - 643 + 1312}{77 + 79} = \frac{1821}{78} = 23,3 \text{ h.}$$

1914

Year	Month	Day	Temp	Wind	Clouds	Remarks
1914	Jan	1	41	SE	10	
1914	Jan	2	41	SE	10	
1914	Jan	3	41	SE	10	
1914	Jan	4	41	SE	10	
1914	Jan	5	41	SE	10	
1914	Jan	6	41	SE	10	
1914	Jan	7	41	SE	10	
1914	Jan	8	41	SE	10	
1914	Jan	9	41	SE	10	
1914	Jan	10	41	SE	10	
1914	Jan	11	41	SE	10	
1914	Jan	12	41	SE	10	
1914	Jan	13	41	SE	10	
1914	Jan	14	41	SE	10	
1914	Jan	15	41	SE	10	
1914	Jan	16	41	SE	10	
1914	Jan	17	41	SE	10	
1914	Jan	18	41	SE	10	
1914	Jan	19	41	SE	10	
1914	Jan	20	41	SE	10	
1914	Jan	21	41	SE	10	
1914	Jan	22	41	SE	10	
1914	Jan	23	41	SE	10	
1914	Jan	24	41	SE	10	
1914	Jan	25	41	SE	10	
1914	Jan	26	41	SE	10	
1914	Jan	27	41	SE	10	
1914	Jan	28	41	SE	10	
1914	Jan	29	41	SE	10	
1914	Jan	30	41	SE	10	
1914	Jan	31	41	SE	10	

Year	Month	Day	Temp	Wind	Clouds	Remarks
1914	Jan	1	41	SE	10	
1914	Jan	2	41	SE	10	
1914	Jan	3	41	SE	10	
1914	Jan	4	41	SE	10	
1914	Jan	5	41	SE	10	
1914	Jan	6	41	SE	10	
1914	Jan	7	41	SE	10	
1914	Jan	8	41	SE	10	
1914	Jan	9	41	SE	10	
1914	Jan	10	41	SE	10	
1914	Jan	11	41	SE	10	
1914	Jan	12	41	SE	10	
1914	Jan	13	41	SE	10	
1914	Jan	14	41	SE	10	
1914	Jan	15	41	SE	10	
1914	Jan	16	41	SE	10	
1914	Jan	17	41	SE	10	
1914	Jan	18	41	SE	10	
1914	Jan	19	41	SE	10	
1914	Jan	20	41	SE	10	
1914	Jan	21	41	SE	10	
1914	Jan	22	41	SE	10	
1914	Jan	23	41	SE	10	
1914	Jan	24	41	SE	10	
1914	Jan	25	41	SE	10	
1914	Jan	26	41	SE	10	
1914	Jan	27	41	SE	10	
1914	Jan	28	41	SE	10	
1914	Jan	29	41	SE	10	
1914	Jan	30	41	SE	10	
1914	Jan	31	41	SE	10	

1914

Year	Month	Day	Temp	Wind	Clouds	Remarks
1914	Jan	1	41	SE	10	
1914	Jan	2	41	SE	10	
1914	Jan	3	41	SE	10	
1914	Jan	4	41	SE	10	
1914	Jan	5	41	SE	10	
1914	Jan	6	41	SE	10	
1914	Jan	7	41	SE	10	
1914	Jan	8	41	SE	10	
1914	Jan	9	41	SE	10	
1914	Jan	10	41	SE	10	
1914	Jan	11	41	SE	10	
1914	Jan	12	41	SE	10	
1914	Jan	13	41	SE	10	
1914	Jan	14	41	SE	10	
1914	Jan	15	41	SE	10	
1914	Jan	16	41	SE	10	
1914	Jan	17	41	SE	10	
1914	Jan	18	41	SE	10	
1914	Jan	19	41	SE	10	
1914	Jan	20	41	SE	10	
1914	Jan	21	41	SE	10	
1914	Jan	22	41	SE	10	
1914	Jan	23	41	SE	10	
1914	Jan	24	41	SE	10	
1914	Jan	25	41	SE	10	
1914	Jan	26	41	SE	10	
1914	Jan	27	41	SE	10	
1914	Jan	28	41	SE	10	
1914	Jan	29	41	SE	10	
1914	Jan	30	41	SE	10	
1914	Jan	31	41	SE	10	

DATE	DESCRIPTION	AMOUNT	BALANCE
11-20-73
11-21-73
11-22-73
11-23-73
11-24-73
11-25-73
11-26-73
11-27-73
11-28-73
11-29-73
11-30-73

DATE	DESCRIPTION	AMOUNT	BALANCE
11-20-73
11-21-73
11-22-73
11-23-73
11-24-73
11-25-73
11-26-73
11-27-73
11-28-73
11-29-73
11-30-73

RECEIVED OF THE
 DEPARTMENT OF THE TREASURY
 NOV 30 1973



Dates	Local ou Poste	No du train ou de la rame	Heures de dépôt	Nombre de wagons déposés	Heures-wagons à déduire	Heures d'enlèvement	Nombre de wagons enlevés	Heures-wagons à ajouter	Nombre de wagons présents à 0 h.	Stock de wagons à 24 h.	Nombre de wagons(B) vides sans emploi	Nombre de wagons(B) et étrangers avariés	Nombre de wagons(B) de wagons(B) distraits	Différence entre la col. 11 et la somme des col. 12+13+14	a) (B) chargés reçus b) Etr. chargés reçus	a) (B) chargés expédiés b) Etr. chargés expédiés	a) (B) réutil. s. place b) Etr. réutil. s. place	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
Lundi	poste I			56	697		64	1078	73									
	poste II			7	91		18	198										
Mardi	poste I			63	788		82	1276		54	21	2	2	29				
	poste II			53	645		72	1199	54									
Mercredi	poste I			21	217		18	231										
	poste II			74	862		90	1430		38	10	3	2	23				
Jeudi	poste I			62	621		60	1001	38									
	poste II			25	145		9	198		56	15	7	—	34				
Vendredi	poste I			87	766		69	1199										
	poste II			70	905		51	891	56									
Samedi	poste I			8	20		21	266										
	poste II			78	925		72	1157		62	10	4	—	48				
Dimanche	poste I			19	230		38	418	62									
	poste II			33	645		2	26										
Lundi				52	875		40	444		74	17	9	—	48				
				39	429		53	1166	74									
Mardi				12	180		3	33										
				51	609		56	1199		69	23	4	—	42				
Mercredi				78			63		69									
				23			26											
Jeudi				101			89			81								
Vendredi																		
Samedi																		
Dimanche																		
				Récapitulation														
Lundi				63	788		82	1276		54	21	2	2	29				
Mardi				74	862		90	1430		38	10	3	2	23				
Mercredi				87	766		69	1199		56	15	7	—	34				
Jeudi				70	905		51	891										
Vendredi				78	925		72	1157		62	10	4	—	48				
Samedi				19	230		38	418										
Dimanche				33	645		2	26										
				Récapitulation														
Lundi				63	788		82	1276		54	21	2	2	29				
Mardi				74	862		90	1430		38	10	3	2	23				
Mercredi				87	766		69	1199		56	15	7	—	34				
Jeudi				70	905		51	891										
Vendredi				78	925		72	1157		62	10	4	—	48				
Samedi				19	230		38	418										
Dimanche				33	645		2	26										
				Récapitulation														
Mouvement total:				405	4825		409	6705		353	96	29	4	224				
Mouvement local:				77	643		79	1312		78	29	1	—	48				
Mouvement escale:				328	4182		330	5393		275	67	28	4	176				

$$\text{Séjour moyen au local: } \frac{(24 \times 48) - 643 + 1312}{77 + 79} = \frac{1821}{78} = 23,3 \text{ h}$$

$$\text{Durée moyenne d'escale: } \frac{(24 \times 176) - 4182 + 5393}{330 + (0,7 \times 77) + (1,2 \times 79)} = \frac{5435}{478} = 11,3 \text{ h. (1)}$$

Séjour moyen total d'un wagon local: $23,3 + (0,7 \times 11,3) + (1,2 \times 11,3) = 23,3 \text{ h.} + 7,9 \text{ h.} + 13,5 \text{ h.} = 44,7 \text{ h.}$

(1) Calcul des valeurs 0,7 et 1,2 nécessaires pour l'établissement de la durée moyenne d'escale:

— i (= séjour moyen réel des wagons en transit (= en escale) = 12 h.) établis pour une journée normale de 24 heures

— j (= séjour moyen réel des wagons allant au local = 8,4 h.)

— k (= séjour moyen réel des wagons venant du local = 14,4 h.) (Voir les annexes 4, 4bis et 4ter)

$$\text{D'où: } \frac{j}{i} = \frac{8,4}{12} = 0,7 \text{ et } \frac{k}{i} = \frac{14,4}{12} = 1,2$$

1. The first column contains the names of the subjects: *Mathematics*, *Science*, *History*, *Geography*, *Physical Education*, *Art*, *Music*, *Health*, *Language Arts*, *Foreign Languages*, *Electives*.
 2. The second column contains the names of the teachers: *Mr. Smith*, *Ms. Jones*, *Mr. Brown*, *Ms. White*, *Mr. Green*, *Ms. Black*, *Mr. Gray*, *Ms. Blue*, *Mr. Red*, *Ms. Purple*, *Mr. Orange*.
 3. The third column contains the names of the classes: *Class 101*, *Class 102*, *Class 103*, *Class 104*, *Class 105*, *Class 106*, *Class 107*, *Class 108*, *Class 109*, *Class 110*, *Class 111*.
 4. The fourth column contains the names of the rooms: *Room 101*, *Room 102*, *Room 103*, *Room 104*, *Room 105*, *Room 106*, *Room 107*, *Room 108*, *Room 109*, *Room 110*, *Room 111*.
 5. The fifth column contains the names of the periods: *Period 1*, *Period 2*, *Period 3*, *Period 4*, *Period 5*, *Period 6*, *Period 7*, *Period 8*, *Period 9*, *Period 10*, *Period 11*.

Subject	Teacher	Class	Room	Period	Notes
Mathematics	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
Mathematics	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
Mathematics	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
Mathematics	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
Mathematics	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
Mathematics	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
Mathematics	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
Mathematics	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
Mathematics	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
Mathematics	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
Mathematics	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	
Science	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
Science	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
Science	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
Science	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
Science	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
Science	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
Science	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
Science	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
Science	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
Science	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
Science	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	
History	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
History	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
History	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
History	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
History	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
History	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
History	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
History	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
History	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
History	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
History	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	
Geography	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
Geography	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
Geography	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
Geography	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
Geography	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
Geography	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
Geography	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
Geography	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
Geography	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
Geography	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
Geography	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	
Physical Education	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
Physical Education	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
Physical Education	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
Physical Education	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
Physical Education	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
Physical Education	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
Physical Education	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
Physical Education	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
Physical Education	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
Physical Education	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
Physical Education	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	
Art	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
Art	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
Art	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
Art	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
Art	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
Art	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
Art	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
Art	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
Art	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
Art	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
Art	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	
Music	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
Music	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
Music	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
Music	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
Music	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
Music	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
Music	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
Music	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
Music	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
Music	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
Music	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	
Health	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
Health	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
Health	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
Health	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
Health	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
Health	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
Health	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
Health	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
Health	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
Health	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
Health	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	
Language Arts	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
Language Arts	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
Language Arts	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
Language Arts	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
Language Arts	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
Language Arts	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
Language Arts	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
Language Arts	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
Language Arts	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
Language Arts	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
Language Arts	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	
Foreign Languages	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
Foreign Languages	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
Foreign Languages	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
Foreign Languages	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
Foreign Languages	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
Foreign Languages	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
Foreign Languages	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
Foreign Languages	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
Foreign Languages	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
Foreign Languages	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
Foreign Languages	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	
Electives	Mr. Smith	Class 101	Room 101	Period 1	
Electives	Ms. Jones	Class 102	Room 102	Period 2	
Electives	Mr. Brown	Class 103	Room 103	Period 3	
Electives	Ms. White	Class 104	Room 104	Period 4	
Electives	Mr. Green	Class 105	Room 105	Period 5	
Electives	Ms. Black	Class 106	Room 106	Period 6	
Electives	Mr. Gray	Class 107	Room 107	Period 7	
Electives	Ms. Blue	Class 108	Room 108	Period 8	
Electives	Mr. Red	Class 109	Room 109	Period 9	
Electives	Ms. Purple	Class 110	Room 110	Period 10	
Electives	Mr. Orange	Class 111	Room 111	Period 11	

This document is a record of the school schedule for the year 2023-2024. It is subject to change without notice. For more information, please contact the school office.

150⁵² - II § F.
Annexe 4

Wagons EN TRANSIT (= en escale) pendant la journée du de 0 à 24 heures

Numéros des wagons	Arrivée à la formation			Départ de la formation			Séjour
	Train	Date (1)	Heure	Train	Date	Heure	
230.450	38740	15-3 (1)	1 h.	32313	15-3	19	18 h.
260.456	id.	id.	1 h.	24321	16-3	4	27 h.
etc.		etc.			etc.		etc.
106 wag.							1272 h.

Séjour moyen réel des wagons en escale (= en transit) = $\frac{1272}{106} = 12 \text{ h } (=i)$

150⁵² - II § F.
Annexe 4 bis

Wagons à destination du local déposées à la gare pendant la journée du de 0 à 24 h.

Numéros des wagons	Arrivée à la formation			Placement au local			Séjour
	Train	Date (1)	Heure	Date	Date	Heure	
97.801	32304	15-3	5 h.	15-3	15-3	9 h.	4 h.
126.140	22377	id.	9 h.	16-3	16-3	4 h.	19 h.
etc.		etc.			etc.		etc.
17 wag.							142 h.

Séjour moyen réel des wagons allant au local = $\frac{142}{17} = 8,4 \text{ h. } (= j.)$

150⁵² - II § F.
Annexe 4ter

Wagons en provenance du local retirés du local pendant la journée du de 0 à 24 h.

Numéros des wagons	Retrait du local			Départ de la formation			Séjour
	Date (1)	Heure	Heure	Train	Date	Heure	
140.178	15-3	19 h.		32306	16-3	11 h.	16 h.
262.140	id.	19 h.		33238	15-3	23 h.	4 h.
etc.	etc.	etc.			etc.		etc.
19 wag.							275 h.

Séjour moyen réel des wagons venant du local = $\frac{275}{19} = 14,4 \text{ h. } (=k)$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} (1 + t^2) = t$$

Time	Position	Velocity	Acceleration
0	0	0	0
1	1/2	1	0
2	2	2	0
3	4.5	3	0
4	8	4	0
5	12.5	5	0

Graph of position vs time showing a parabolic curve. The area under the curve represents displacement.

Time	Position	Velocity	Acceleration
0	0	0	0
1	1/2	1	0
2	2	2	0
3	4.5	3	0
4	8	4	0
5	12.5	5	0

Graph of velocity vs time showing a straight line. The area under the curve represents displacement.

Time	Position	Velocity	Acceleration
0	0	0	0
1	1/2	1	0
2	2	2	0
3	4.5	3	0
4	8	4	0
5	12.5	5	0

Graph of acceleration vs time showing a horizontal line at zero. The area under the curve represents change in velocity.

SEJOUR AU LOCAL

de au
 Semaine du au

Gares (à inscrire par ordre alphabétique)	Nombre hebdomadaire des				Somme des stocks journal. à 24 h.	Nombre hebdomadaire des wagons			Différence entre la col. II et la somme des col. 12+13+14	a) (B) chargés reçus b) Etrangers chargés expédiés	a) (B) chargés expédiés b) Etrangers chargés expédiés	a) (B) réutilisés sur place b) Etrangers réutilisés sur place	Séjour au local
	wagons déposés et places	heures-wagons à déduire	wagons enlevés et retirés	heures-wagons à ajouter		(B) vides sans emploi	(B) et étrangers avariés	(B) distraits					
A	77	643	79	1312	67	18	1	—	48	a) 40 b) 4	a) 49 b) 1	a) 33 b) 1	20
B			etc.				etc.				etc.		23,3 h.
etc.			etc.				etc.				etc.		
Totaux de la circonscription	940	7450	926	9836	1070	76	39	15	940	a) 510 b) 53	a) 680 b) 13	a) 407 b) 12	

$$\left. \begin{array}{l} \text{Séjour moyen au local pour l'ensemble} \\ \text{des gares de la circonscription} \end{array} \right\} \frac{(24 \times 940) - 7450 + 9836}{940 + 926} = \frac{24946}{933} = 26,7 \text{ h.}$$

2

SEJOUR AU LOCAL

Semaine du au

Chefs-lieux de circonscription (à inscrire par ordre alphabétique)	Nombre hebdomadaire des				Somme des stocks journal. à 24 h.	Nombre hebdomadaire des wagons			Différence entre la col. II et la somme des col. 12+13+14	a) (B) chargés reçus b) Etrangers chargés expédiés	a) (B) chargés expédiés b) Etrangers chargés expédiés	a) (B) réutilisés sur place b) Etrangers réutilisés sur place	Séjour au local
	wagons déposés et places	heures-wagons à déduire	wagons enlevés et retirés	heures-wagons à ajouter		(B) vides sans emploi	(B) et étrangers avariés	(B) distraits					
A	940	7450	926	9836	1070	76	39	15	940	a) 510 b) 53	a) 680 b) 13	a) 407 b) 12	20
B			etc.				etc.				etc.		26,7 h.
C			etc.				etc.				etc.		
etc.			etc.				etc.				etc.		
Totaux du groupe	4170	35.680	4196	46.170	5015	460	267	79	4209	a) 3070 b) 301	a) 3410 b) 71	a) 2047 b) 65	

$$\left. \begin{array}{l} \text{Séjour moyen au local pour l'ensemble} \\ \text{des gares du groupe} \end{array} \right\} \frac{(24 \times 4209) - 35680 + 46170}{4170 + 4196} = \frac{111.506}{4183} = 26,6 \text{ h.}$$

2

1. $\frac{1}{x^2} = x^{-2}$
 $\frac{d}{dx} x^{-2} = -2x^{-3} = -\frac{2}{x^3}$

2. $\frac{1}{x^3} = x^{-3}$
 $\frac{d}{dx} x^{-3} = -3x^{-4} = -\frac{3}{x^4}$

3. $\frac{1}{x^4} = x^{-4}$
 $\frac{d}{dx} x^{-4} = -4x^{-5} = -\frac{4}{x^5}$

4. $\frac{1}{x^5} = x^{-5}$
 $\frac{d}{dx} x^{-5} = -5x^{-6} = -\frac{5}{x^6}$

5. $\frac{1}{x^6} = x^{-6}$
 $\frac{d}{dx} x^{-6} = -6x^{-7} = -\frac{6}{x^7}$

6. $\frac{1}{x^7} = x^{-7}$
 $\frac{d}{dx} x^{-7} = -7x^{-8} = -\frac{7}{x^8}$

7. $\frac{1}{x^8} = x^{-8}$
 $\frac{d}{dx} x^{-8} = -8x^{-9} = -\frac{8}{x^9}$

8. $\frac{1}{x^9} = x^{-9}$
 $\frac{d}{dx} x^{-9} = -9x^{-10} = -\frac{9}{x^{10}}$

Groupe de

Annexe 8

SEJOUR EN ESCALE

Semaine du au

Gares de formation ou de bifurcation (à inscrire par ordre alphabétique)	Nombre hebdomadaire des				Somme des stocks journal. à 24 h.	Nombre hebdomadaire des wagons			Différence entre la col. II et la somme des col. 12+13+14	Nombre d. wagons entre lesquels les heures - wagons passées dans les gares de formation ou de bifurcation sont à répartir pour calculer la durée moyenne d'escale	Séjour en escale
	wagons déposés et places	heures-wagons à déduire	wagons enlevés et retirés	heures-wagons à ajouter		(B) vides sans emploi	(B) et étrangers avariés	(B) distraits			
	5	6	8	9	11	12	13	14	15	19	20
A	328	4.182	330	5.398	275	67	28	4	176	478	11,3 h.
B									etc.		
etc.											
Totaux	46.439	550.490	45.859	452.239	58.918	21.076	3.051	652	34.139	63.103	

Durée moyenne d'escale pour l'ensemble
des gares de formation ou de bifurcation
du groupe

$$\frac{(24 \times 34.139) - 550.490 + 452.239}{63.103} = \frac{721.085}{63.103} = 11,4 \text{ h.}$$

68703
68702

68702
68703

68703
68702

68703
68702

DATE	DESCRIPTION	AMOUNT	INITIALS	REMARKS
7/1
7/2
7/3
7/4
7/5
7/6
7/7
7/8
7/9
7/10
7/11
7/12
7/13
7/14
7/15
7/16
7/17
7/18
7/19
7/20
7/21
7/22
7/23
7/24
7/25
7/26
7/27
7/28
7/29
7/30
7/31

68703
68702

68703
68702

BR de

150⁵² - II § I
Annexe 9

SEJOUR AU LOCAL

Gares (par circonscription)	S e m a i n e s			
	du..... au.....	du.... au....	du.... au....	etc.
Circonscription X				
A	23,3		etc.	
B	28,7			
C	27,2			
D	26,1			
etc.	etc.		etc.	
Séjour moyen pour l'ensemble des gares de la circonscription	26,7			
Circonscription Y				
A	(comme ci-dessus)			etc.
B				
etc.				
Circonscription Z				
etc.	(comme ci-dessus)			etc.
Séjour moyen au lo- cal pour l'ensemble des gares du groupe	26.5			

BR de

150⁵² - II § I
Annexe 10

SEJOUR EN ESCALE

Gares de formation ou de bifurcation	S e m a i n e s					
	du.....au.....		du.....au.....		du.....au.....	
	a (1)	b (1)	c (1)	a (1)	b (1)	c (1)
A	11,3	7,9	13,5			
B	12,3	8,9	13,2			
C	10,5	7,9	9,5		(comme ci-contre)	
etc.	etc.	etc.	etc.			
Durée moyen. d'escale pour l'ensemble des gares de form ^{on} ou de bifurc ^{on} du groupe	11,4	(2)	(2)			

(1) a = Durée moyenne d'escale (voir annexe 8)

b et c = { Temps moyen passé à la gare de formation ou } b == avant leur placement au local.
 de bifurcation par les wagons locaux → c == après leur retrait du local.
 (voir renvois (2) et (3) de l'annexe 5 bis)

(2) Les temps moyens b et c ne sont pas à établir pour L'ENSEMBLE des gares de formation ou de bifurcation du groupe.

EXTRAIT

DE L'INDEX ALPHABETIQUE GENERAL

	Fascicule	Pag.
Carnet E. 952 (Tenue)	150.52	3 et 7
Carnet centralisateur	150.52	7 et 8
Carnet « Mouvement local »	150.52	7
Carnet « Mouvement total »	150.52	8
Comptage	150.52	7
Desserte directe	150.52	8
« Local » ou « locaux » (Définition)	150.52	1
« Local » desservi par deux gares	150.52	8
Relevé hebdomadaire E. 953	150.52	12
Relevé hebdomadaire E. 954	150.52	13
Relevé hebdomadaire E. 955	150.52	13
Relevé hebdomadaire E. 956	150.52	13
Séjour moyen en gare (Formule)	150.52	2
Séjour moyen au « local » (Travail des gares)	150.52	9
Séjour moyen en « escale » (Travail des gares)	150.52	11-12
Séjour moyen en « attente » (Travail des gares)	150.52	11-12
Séjour moyen total (Travail des gares)	150.52	12
Temps passé au « local » (Définition)	150.52	1
Temps passé au « local » (Travail du B.C.R.)	150.52	14-15
Temps passé en « escale » (Définition)	150.52	1
Temps passé en « escale » (Travail du B.C.R.)	150.52	14 et 17
Temps passé en « attente » (Définition)	150.52	1
Temps passé en « attente » (Travail du B.C.R.)	150.52	18
Temps passé dans les « trains » (Définition)	150.52	1
Temps passé dans les « trains » (Travail du B.C.R.)	150.52	18
« Wagon local » ou « wagons locaux » (Définition)	150.52	1
« Wagon escale » ou « wagon en transit » (Définition)	150.52	1

Extrait du plan méthodique général

- 1. — **EXPLOITATION.**
- 15. — **MATERIEL.**
- 150. — **REPARTITION ET EMPLOI DU MATERIEL A MARCHANDISES.**
- 150.7 — **Petit matériel de transport.**
- 150.70 — **Agrès de chargement : agrès d'arrimage et bâches.**

État des dépenses générales

EXPLOITATION	1.
MATÉRIEL	15.
REPARATION ET EMPLOI DU MATÉRIEL A MARCHANDISES	150.
Frais matériels de transport	150.7
Agios de chargement : agios d'arrivage et déchargement	150.70

d'abord être pliées, puis portées au-dessus du chargement sur lequel elles doivent ensuite être déployées; s'il s'agit d'un déchargement, il convient tout d'abord de les plier et de les descendre ensuite au moyen d'une échelle.

Elles sont, le cas échéant, nettoyées avec soin et lorsqu'elles sont mouillées, étalées dans un lieu bien sec.

Dès qu'elles sont sèches, elles sont pliées et déposées contre un appui quelconque, soit dans les magasins, soit dans tout autre endroit convenable désigné à cet effet, à l'abri des vols et des intempéries.

De temps à autre et au moins une fois par semaine, les bâches dont il n'a pas été disposé sont exposées ouvertes à l'air afin d'être préservées de la fermentation.

3. — Contrôle de l'effectif et de l'utilisation des bâches **ⓑ**.

La Direction E, Bureau 12-32, est chargée de la surveillance de l'effectif des bâches **ⓑ**. Cette surveillance se fait par des procédés mécanographiques.

Tout mouvement de bâche **ⓑ** fait l'objet d'une inscription sur un relevé mensuel E 1051 (150.70/7) dont l'usage est réglementé par une consigne de la Direction E. Ce relevé est établi par :

a) toutes les gares et dépendances, pour les bâches :

- expédiées sur wagons ou haut-le-pied (en bon état ou avariées) ;
- reçues sur wagons ou haut-le-pied (en bon état ou avariées) ;
- sans ordre, en dépôt ;
- données en location à des particuliers ;
- rendues, après location, par des particuliers ;

b) les gares d'échange, pour les bâches livrées aux administrations en relation ou restituées par ces administrations ;

c) les gares desservant un chemin de fer vicinal à petite section, pour les bâches livrées à ce chemin de fer ou restituées par ce dernier ;

d) l'atelier de Muizen pour les bâches reçues avariées ou remises à la gare de Muizen après réparation.

Le relevé est clôturé chaque mois et transmis à la Direction E, Bureau 12-32, le 1^{er} du mois suivant celui auquel il se rapporte. Une note « néant » est transmise le cas échéant.

4. — Avaries aux bâches.

a) Service intérieur.

Lors du déchargement, les bâches doivent être relevées et examinées au fur et à mesure qu'elles sont détachées des wagons.

Les bâches avariées sont immédiatement retirées de la circulation et envoyées en réparation (voir litt. d. ci-après).

En cas d'avarie de quelque importance à une bâche le visiteur ou, dans les gares dépourvues de visiteur, l'agent de l'exploitation faisant fonction de visiteur, applique sur la bâche un bulletin de constat M 637 (201.41/4).

L'agent qui applique le bulletin de constat en remet immédiatement une copie au chef de gare, qui doit procéder à une instruction en vue d'établir les responsabilités.

Le chef de gare consigne les résultats de son enquête dans un procès-verbal DC 1662; il joint une copie de ce PV à la feuille d'envoi de la bâche avariée à l'atelier de Muizen.

Il inflige d'office, ou propose d'infliger si l'agent en cause ne relève pas de son autorité, une punition ou une pénalité, en rapport avec l'importance de l'avarie et les circonstances dans lesquelles celle-ci s'est produite.

Il transmet le procès-verbal DC 1662 au groupe E dont il relève, sauf si l'avarie est attribuable à un défaut inhérent à la bâche elle-même (vice de confection, mauvaise qualité des matières); dans ce dernier cas le procès-verbal est envoyé à la Direction M, Bureau 23-3.

A la réception du procès-verbal DC 1662, l'Ingénieur ppal ou l'Inspecteur ppal de l'Exploitation du groupe recherche la part de responsabilité incombant aux agents préposés à la surveillance du service. Si l'avarie est imputable à un agent d'un autre service, il transmet le procès-verbal à son collègue intéressé, pour mesures à prendre à l'égard de l'agent fautif.

Les agents en défaut peuvent être tenus d'intervenir pécuniairement dans les frais de réparation ou de remplacement lorsque l'avarie est la conséquence directe ou immédiate soit d'un acte de mauvais gré ou d'une négligence, de l'infraction des règlements, ordres et instructions, soit d'un manque de soins, de surveillance, de prévoyance ou d'initiative.

b) Relations avec les autres réseaux.

Dans les relations avec les autres réseaux, il n'est pas tenu compte des avaries aux bâches, à moins qu'elles ne doivent entraîner leur mise hors d'usage.

A leur rentrée à la gare d'échange, les bâches **B** sont examinées avec soin par le visiteur ou l'agent désigné à cette fin par le chef de gare.

Si elles sont avariées mais réparables elles sont envoyées en réparation. Si elles présentent un des cas d'irréparabilité prévus sous littéra e) ci-après, la gare d'échange :

- dresse immédiatement un procès-verbal M. 641 indiquant le détail des avaries (surface avariée, longueur totale des déchirures, brûlures, etc.) ;
- envoie une copie du procès-verbal à la gare d'échange de l'administration cédante en l'informant que la bâche sera laissée pour compte de l'administration responsable ;
- adresse l'original du procès-verbal à la Direction E 12-32, qui recherche l'administration responsable et fait le nécessaire pour que la demi-valeur de la bâche soit portée à notre crédit, par cette administration, dans les comptes de location de wagons ;
- tient la bâche jusqu'à que le Bureau E. 12-32 en dispose.

c) Avaries occasionnées par un particulier.

Les avaries occasionnées par un particulier sont constatées contradictoirement et inscrites dans un procès-verbal M. 641 à soumettre à la signature de la personne responsable.

Le chef de gare mentionne à ce procès-verbal, qu'il transmet à l'Ingénieur ppal du matériel du groupe :

- 1° la nature des avaries;
- 2° la surface avariée ou la longueur des déchirures;
- 3° la somme facturée, portée à un état des frais.

L'état des frais est établi d'office d'après les prix de base publiés par la Direction de l'Exploitation.

La bâche avariée n'est jamais cédée au particulier. Si celui-ci la réclame, le chef de gare en réfère à la Direction M, Bureau 23-3, qui traite le litige.

Le chef de gare envoie une copie du procès-verbal M 641 à l'atelier de Muizen.

Cet atelier vérifie si la somme indiquée au procès-verbal M 641 est bien en rapport avec l'importance de l'avarie et envoie ce procès-verbal à la Direction M, Bureau 23-3, avec mention du résultat de la vérification.

Les sommes encaissées sont versées à la comptabilité des produits extraordinaires sous la rubrique « Divers ». Information du versement est donnée à la Direction E, Bureau 12-32.

d) Réparation des bâches.

La réparation des bâches s'effectue à l'atelier de Muizen (dépôt des locomotives) sous le contrôle du chef de groupe d'Anvers et subsidiairement de la Direction M, Bureau 23-3.

Les gares envoient les bâches avariées à l'atelier de Muizen, une fois par semaine, dans des wagons couverts. Les numéros des bâches doivent être mentionnés très exactement sur la feuille de route en service qui accompagne l'envoi.

Les petites réparations ci-après sont toutefois faites dans les gares désignées dans chaque groupe par l'Ingénieur ppal ou l'Inspecteur ppal de l'Exploitation du groupe :

- repriser un trou ou une fissure de 1 cm de longueur maximum;
- coudre des fissures de plus d'un cm jusqu'à 20 cm de longueur maximum sur les bords de la bâche, mais non dans la partie centrale où peut se former une poche d'eau;
- fixer un anneau lâché.

e) **Cas d'irréparabilité des bâches.**

Une bâche est considérée comme irréparable quand elle présente l'une des avaries suivantes :

1^o **AVARIE PAR SUITE D'HUMIDITE.**

Cette avarie résulte d'un séjour prolongé dans un milieu humide. La toile présente, dans ce cas, une teinte blanchâtre et se déchire facilement.

2^o **AVARIE PAR ACIDE OU LIQUIDE CORROSIF.**

Une avarie de ce genre est difficile à déceler et à apprécier. L'odeur doit éveiller l'attention. Après un examen minutieux on découvre des taches blanches sur la bâche. On soumet celle-ci à une pression aux endroits suspects. Si elle cède, ne fût ce qu'en quelques petits points seulement, on doit la rebuter car, après quelques jours, elle perd toute résistance si la quantité de liquide corrosif imprégné dans la toile est suffisante.

3^o **AVARIE PAR BRULURES.**

Si des petits trous sont occasionnés par le feu sur presque toute la surface de la bâche, celle-ci est irréparable. Si l'avarie n'intéresse qu'une partie de la bâche ne dépassant pas la moitié de la surface, la bâche est réparable.

4^o **AVARIE PAR ECRASEMENT, FROTTEMENT ET DECHIRURES.**

Si les parties avariées dépassent la moitié de la surface, la bâche est irréparable. Le fil de piquage qui se défait n'est pas considéré comme une déchirure.

TITRE V. — AGRES DE CHARGEMENT DES CHEMINS DE FER ETRANGERS.

Les agrès étrangers doivent être traités avec le plus grand soin.

Les dispositions du présent fascicule reprises aux titres II, ch. 3 (manutention et conservation), III, ch. 3, a et b (avaries aux agrès d'arrimage); IV, ch. 2 (manutention et conservation), 1^{er} et 2^e al., ch. 4, a et c (avaries aux bâches) sont applicables aux agrès étrangers en tenant compte toutefois que :

- toute constatation faite concernant le manquant, l'excédent ou l'état des agrès étrangers doit être consignée sur le bulletin d'accompagnement;
- les agrès étrangers avariés doivent être renvoyés au réseau propriétaire et non pas expédiés en réparation;
- la copie du procès-verbal M 641 établi pour une bâche avariée par un particulier est envoyée à la gare d'échange de sortie en même temps que la bâche et non à l'atelier de Muizen. Cette gare vérifie si la somme indiquée au procès-verbal est bien en rapport avec l'importance de l'avarie et envoie ce procès-verbal à la Direction M, Bureau 23.3 avec mention du résultat de la vérification.

Pour ce qui concerne l'échange et l'emploi réciproque des agrès étrangers en trafic international : voir fascicule 151.03.

TITRE VI. — ACCESSOIRES DE CHARGEMENT ASSIMILÉS AUX AGRES D'ARRIMAGE.

Les accessoires de chargement qui ne font pas partie intégrante des wagons, tels que barrières mobiles, treillis, panneaux fixateurs, planches, claies, traverses en bois pour blocs de marbre, etc., portant la marque du réseau propriétaire mais non inscrits sur les parois latérales des wagons, sont assimilés aux agrès d'arrimage.

Les barrières mobiles, les barres de séparation, etc... utilisées pour un transport d'animaux doivent continuer vers les postes de désinfection dans le wagon qui a servi à ce transport pour y être désinfectées en même temps que le wagon.

Le bulletin d'accompagnement primitif est inscrit sur la feuille de route en service et y est annexé. Le poste de désinfection se substitue à la gare d'arrivée pour le renvoi de ces accessoires.

TITRE VII. — VALEUR DES AGRES ET DES ACCESSOIRES ASSIMILES.

1. — Agrès ③.

Lorsqu'une personne étrangère à la Société égare un agrès, elle doit en payer la valeur intégrale. Les prix des agrès ③ à réclamer à des tiers, en cas de perte, sont fixés par la Direction de l'Exploitation et publiés par voie d'avis.

2. — Agrès et accessoires assimilés étrangers.

La Direction E, Bureau 12-32, fixe le montant à encaisser pour les agrès et accessoires assimilés étrangers qui sont égarés par des tiers.

THE HISTORY OF THE UNITED STATES OF AMERICA
BY WILLIAM M. GAYLORD

CHAPTER I
THE DISCOVERY OF AMERICA
The discovery of America by Christopher Columbus in 1492 is one of the most important events in the history of the world. It opened up a new world of opportunity and led to the development of a new civilization.

CHAPTER II
THE EARLY YEARS OF THE COLONIES
The early years of the colonies were marked by a struggle for independence from England. The colonists fought for their rights and eventually won their freedom.

E. 977 (150.70/1).

Gare de

150.70

Annexe I

N° (1)

AVIS de non rentrée (2) de cordes, chaînes et chaînettes d'arrimage, prolonges-disques, etc.

Objet			Feuille de route		Numéro et marque du wagon	Bureau	
Nature	Marque	N°	Date	N°		Expéditeur	Destinataire

....., le 194...

Le chef de gare,

Voir au verso.

- (1) Les avis de non rentrée adressés à la Direction de l'Exploitation doivent porter une numérotation spéciale et ininterrompue.
- (2) Il doit également être fait usage de ce formulaire pour informer la Direction de l'Exploitation de la rentrée des cordes, chaînes, etc. Dans ce cas, il y a lieu de biffer le mot « non », de rappeler le numéro et la date de l'avis de non-entrée et d'indiquer la provenance, le numéro et la date de la feuille de route avec laquelle l'agrès a fait retour.

OBSERVATIONS.

Observations		Date		N°
Avis à la Direc. E	Date	Rappel	Date	
Observations				
Destination				
Numéro du wagon				
HDR				
Date d'utilisation				
Observations				
Avis à la Direc- tion E				
Rappel				
Rentrée				
Destination				
Numéro du wagon				
HDR				
Date d'utilisation				

Observations		Date	Date	N°
Avis à la Direc. E	Rentree			
Observations				
Destination				
Numéro du wagon				
HDR				
Date d'utilisation				
Observations				
Avis à la Direc- tion E				
Rappel				
Rentree				
Destination				
Numéro du wagon				
HDR				
Date d'utilisation				

Observations		Date		N°
Avis à la Direc. E	Date	Date	Date	
Rappel	Date	Date	Date	
Observations		Date		
Destination		Date		
Numéro du wagon		Date		
HDR		Date		
Date d'utilisation		Date		
Observations		Date		
Avis à la Direc- tion E		Date		
Rappel		Date		
Rentrée		Date		
Destination		Date		
Numéro du wagon		Date		
HDR		Date		
Date d'utilisation		Date		

CONTROLE DE L'EFFECTIF DES AGRES.

Les fiches sont classées dans un casier spécial. Elles sont divisées en cinq groupes :

- 1° les agrès en magasin;
- 2° les agrès utilisés ou expédiés par ordre;
- 3° les agrès réclamés après 10 jours;
- 4° les agrès signalés à la Direction E, 12-32, comme non rentrés;
- 5° les agrès envoyés en réparation.

Dans chaque groupe les fiches sont classées par couleur et pour chaque couleur par ordre numérique.

Le numéro de l'agrès est inscrit dans la case réservée à cet effet dans la marge supérieure de la fiche, en partant de la gauche vers la droite : le premier numéro dans la première case de gauche de la première fiche, le deuxième dans la deuxième case de la deuxième fiche et ainsi de suite.

Les cases restant libres à droite de la case utilisée sont découpées de façon que la succession des numéros apparaisse clairement.

Un tableau indiquant la catégorie et le numéro des agrès composant l'effectif de la gare doit être collé sur le casier contenant les fiches.

EXEMPLES DE DÉCLARATIONS DES ANNÉES

Les listes de déclarations classées chronologiquement par ordre de date sont classées en deux groupes :

1. Les déclarations de l'année en cours.
2. Les déclarations des années antérieures classées par ordre de date.

Les déclarations de l'année en cours sont classées par ordre de date et sont envoyées en 10 exemplaires à la Direction de l'Économie et des Finances.

Dans chaque groupe les fiches sont classées par ordre de date. Les déclarations de l'année en cours sont classées par ordre de date et sont envoyées en 10 exemplaires à la Direction de l'Économie et des Finances.

La numérotation des déclarations est faite dans la case réservée à cet effet dans le tableau récapitulatif de la fiche. On partant de la gauche vers la droite : le premier numéro dans la partie inférieure de la fiche de la première fiche, le deuxième dans la partie inférieure de la deuxième fiche et ainsi de suite.

Les cases de la partie inférieure de la fiche de la case utilisée sont désignées de la sorte que la numérotation des déclarations est faite dans la partie inférieure de la fiche.

Le tableau récapitulatif de la numérotation des déclarations est composé de deux parties : la première partie est le tableau récapitulatif de la numérotation des déclarations et la deuxième partie est le tableau récapitulatif de la numérotation des déclarations.

Envoyé (ou une note « Néant ») à la Direction E,
12-32 - Section 11 - Rue de Louvain, 21, Bruxelles.

194

Le 1^{er}

SURVEILLANCE DE L'UTILISATION DES BACHES

Gare de (1)
 Dépendance de
 Atelier de Muizen(1)

1				2				3	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Mois et année				Mois et année				Numéro du relevé	

Nombre d'inscriptions

Numéro d'ordre	Réception			Numéro de la bache	Expédition						Numéro du wagon ou de la hds	Observations																								
	Jour	Numéro du jour	Centre d'utilisation		Jour	Numéro du jour	Genre d'utilisation	Gare de destination ou d'échange																												
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13																										
1	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39							
2																																				
3																																				
4																																				
5																																				
6																																				
7																																				
8																																				
9																																				
10																																				

(1) Biffer les mentions inutiles.

Gare de
 Dépendance de (1)
 Atelier de Muizen (1)

1	2	3	4

Numéro d'ordre	Réception				Numéro de la bâche	Expédition				Observations
	Jour	Numéro du jour	Genre d'utilisation	Numéro du jour		Genre d'utilisation	Numéro du jour	Genre d'utilisation	Numéro du wagon ou de la hds	
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										
21										
22										
23										
24										

(1) Biffer les mentions inutiles.

Extrait de l'index alphabétique général

	Fascicule	Page
Accessoires de chargement assimilés aux agrès d'arrimage	150.70	14
Agrès d'arrimage (dispositions spéciales aux)	»	6
Agrès de chargement des chemins de fer étrangers	»	13
Agrès de chargement en usage à la S.N. ...	»	1
Avaries aux agrès d'arrimage	»	7
Avaries aux bâches	»	10
Bâches (dispositions spéciales aux)	»	8
Complément d'arrimage	»	4
Conditionnement des colis d'agrès	»	2
Contrôle de l'effectif et de l'utilisation des agrès d'arrimage	»	6
Contrôle de l'effectif et de l'utilisation des bâches (B)	»	9
Dispositions communes à tous les agrès de chargement de la Société Nationale	»	2
Dispositions spéciales aux agrès d'arrimage	»	6
Dispositions spéciales aux bâches	»	8
Documents d'accompagnement	»	3
Expéditions des agrès (B) non utilisés	»	2
Manutention et conservation des agrès ...	»	4
Manutention et conservation des bâches ...	»	8
Répartition des agrès	»	2
Transport des agrès	»	2
Utilisation des agrès d'arrimage	»	6
Utilisation des bâches	»	8
Valeur des agrès et des accessoires assimilés	»	15

Extrait de l'index alphabétique général

Page	Titre
14	15070
6	Agès de chargement des chemins de fer étrangers
12	Agès de chargement et en usage à la S.N.C.
1	Agès aux agès d'arrivage
7	Agès aux baches
10	Baches (dispositions spéciales aux)
8	Conditionnement d'arrivage
4	Conditionnement et agès d'arrivage
2	Contrôle de l'effet et de l'utilisation des agès d'arrivage
6	Contrôle de l'effet et de l'utilisation des baches
0	Dispositions communes à tous les agès de chargement de la Société Nationale
2	Dispositions spéciales aux agès d'arrivage
6	Dispositions spéciales aux baches
8	Documents d'accompagnement
3	Expéditions des agès non utilisés
2	Maintenance et conservation des agès
4	Maintenance et conservation des baches
6	Régulation des agès
2	Transfert des agès
2	Utilisation des agès d'arrivage
6	Utilisation des baches
8	Utilisation des agès et des accessoires aux
13	Utilisation des agès

Extrait du plan méthodique général.

- 1.** — **EXPLOITATION.**
- 15.** — **MATERIEL.**
- 150.** — **REPARTITION ET EMPLOI DU MATERIEL A MARCHANDISES.**
- 150.7.** — **Petit matériel de transport.**
- 150.72.** — **Matériel pour le transport des colis en douane, colis postaux, express, etc.; matériel de protection et d'arrimage pour messageries.**

150.7. - Petit matériel de transport.

150.72. — Matériel pour le transport des colis en douane, colis postaux, express, etc.; matériel de protection et d'arrimage pour messageries.

TITRE I. — GENERALITES.

Ce matériel comprend des engins divers, tels que paniers, sacs, claies, couffins, etc... dont l'emploi est notamment prévu pour faciliter la manutention des colis de petite dimension, pour parfaire l'arrimage des marchandises dans les wagons messageries, etc.

1. — PANIERS, CADENAS.

Les paniers avec couvercle (généralement en rotin), sont destinés au transport de petits colis, effectué, sous le régime de la douane, excepté les colis finances, qui doivent voyager à découvert et qui sont plombés ou cachetés par la douane.

Les cadenas servent au cadenassage des wagons, des tapissières, des containers et des susdits paniers, contenant des envois sujets à convoitise.

Ce matériel est en dépôt dans les gares qui en ont l'emploi régulier.

Il porte le monogramme de la Société, un numéro d'ordre et le nom de la gare d'attache, à laquelle il doit faire retour après chaque usage.

Le nombre et l'espèce à attribuer à chacune d'elles sont fixés par la Direction du Service Commercial à l'intervention de l'Inspecteur ou de l'Ingénieur principal E du groupe.

2. — MATERIEL POUR LE TRANSPORT DES COLIS POSTAUX.

Service intérieur.

Ce matériel comprend des sacs en toile à voile et des paniers métalliques.

Il porte le monogramme de la Société et un numéro d'ordre. En principe, il est utilisé en Service Général et sa répartition dépend de l'organisation du Service des colis postaux.

Il est géré par le Service des colis postaux de la Direction Commerciale, qui donne toutes les directives concernant son emploi, sa rotation et son contrôle.

Service international.

Dans les relations avec certains pays, il est fait usage de sacs en toile à voile et de paniers avec couvercle pour le transport des colis postaux.

Ils portent le monogramme de la Société, un numéro d'ordre, le nom du bureau d'origine et se distinguent des sacs utilisés en service intérieur par une bande circulaire tricolore (noire, jaune et rouge) peinte sous le numéro matricule.

3. — MATERIEL DE PROTECTION ET D'ARRIMAGE POUR LES MESSAGERIES.

Ce matériel comprend :

- des claies;
- des couffins;
- des paniers métalliques semblables à ceux utilisés pour le service des colis postaux.

Les claies sont formées d'un lattis en bois de 2.00 m. x 0,90 m.

Les couffins sont des sacs en jute de rempli, bourrés de paille et piqués en forme de matelas, utilisés pour parfaire les chargements dans les wagons de messageries, quel que soit le tarif appliqué.

Les paniers métalliques sont destinés à assurer dans les meilleures conditions le transport des colis fragiles de faible volume ou d'une manutention difficile.

Ils sont également destinés à permettre la continuation de l'acheminement des envois endommagés en cours de transport et difficilement réparables.

Ces engins portent le monogramme de la Société et un numéro d'ordre. Ils sont utilisés en service général et leur répartition dépend des directives données plus loin.

TITRE II. — DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A L'UTILISATION DU MATERIEL POUR LE TRANSPORT DES COLIS EN DOUANE, DES COLIS POSTAUX, EXPRESS, ETC... ET DU MATERIEL DE PROTECTION ET D'ARRIMAGE POUR MESSAGERIES.

1. — PANIERS ET CADENAS.

A. — Annotations.

La gare dépôt tient attachement de la sortie et de la rentrée des paniers et des cadenas, composant son effectif, au moyen de fiches E. 966 (150.70/5).

B. — Transport.

Les marques (l'indication de la gare propriétaire), numéros des paniers, des cadenas sont mentionnés sur les documents de transport.

En service mixte et international, chaque expédition fait, en outre, l'objet d'un bulletin d'accompagnement E. 894 (151.03, annexe 1).

C. — Avaries.

Dès leur rentrée à la gare dépôt, les paniers et les cadenas avariés, qui ne peuvent être réparés sur place, sont expédiés avec feuille de route en service au dépôt central de **Malines**, qui les examine immédiatement, les répare ou les met définitivement hors service.

Le dépôt central de **Malines** remplace d'office les paniers ou les cadenas qu'il met hors de service.

Les objets détruits accidentellement sont remplacés à l'intervention de l'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe après enquête préalable.

D. — Manquants et réclamations.

a) SERVICE INTERIEUR ET MIXTE.

Les paniers et les cadenas qui ne sont pas rentrés dans un délai de **15 jours** à partir de la date d'expédition, sont réclamés à la gare de destination au moyen d'un avis E. 977 (150.70/1).

Si l'instruction n'aboutit pas, l'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe en est informé au moyen d'un avis E 977, mentionnant les démarches faites et auquel est jointe la correspondance échangée. L'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe poursuit les recherches.

Tout manquant qui ne peut être justifié donne lieu à l'application d'une pénalité.

b) SERVICE INTERNATIONAL.

Les paniers et les cadenas qui ne sont pas rentrés dans un délai de **30 jours** à partir de la date d'expédition, font l'objet d'un avis de non rentrée E. 977 qui est transmis à l'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe avec une copie du bulletin d'accompagnement E. 894.

L'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe réclame immédiatement à l'administration intéressée les objets non rentrés. Il lui demande de justifier la remise de ces objets à la S.N.C.B. et joint à sa demande la copie du bulletin d'accompagnement.

S'il ne peut obtenir cette justification, il demande à la dite administration, l'autorisation de porter au débit de son compte, la valeur de remplacement de l'objet manquant. Dès réception de l'accord, il transmet la correspondance à la Direction Commerciale, Bureau des colis postaux, qui notifie au moyen d'un relevé modèle D à la Direction F, bureau 42-11 le montant de la somme à récupérer.

c) REGULARISATION D'ECRITURES.

Si les paniers ou les cadenas rentrent après l'envoi de l'avis de non rentrée E. 977 adressé à l'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe, celui-ci doit en être immédiatement informé au moyen d'un nouvel avis E. 977 dont le mot « non » de l'en-tête est biffé.

Lorsque l'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe a la certitude que le panier ou le cadenas est bien perdu, il fait dresser par la gare dépôt un P.V. CC 167 excédents, manquants, avaries et transpositions, à soumettre à son approbation. Ce document sert à l'enregistrement comptable au niveau du groupe (1).

(1) Avis 3 F du 8 février 1944.

L'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe demande ensuite au dépôt de **Malines**, le remplacement de l'objet perdu. Le service fournisseur facture le nouvel objet à la gare intéressée.

E. — Extension.

Les demandes d'extension font l'objet d'une demande, facture A. 21 C.M. 865 en triple exemplaire (règlement des approvisionnements) avec programme justificatif annexé; elles sont transmises à l'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe, qui après avoir approuvé la délivrance, les transmet au dépôt de **Malines**.

F. — Paniers et cadenas étrangers.

Les réclamations qui parviennent des administrations en relations concernant des paniers, des sacs ou des cadenas étrangers, sont traitées par l'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe.

L'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E justifie la remise des objets réclamés au réseau voisin ou, après avoir acquis la certitude qu'ils ont été égarés sur nos lignes informe l'administration propriétaire que la valeur, indiquée dans la réclamation, sera portée à son crédit.

Il prend les sanctions à l'égard des agents fautifs, comme dans le cas de perte d'objets similaires, appartenant à la Société, et transmet la correspondance à la Direction Commerciale, Service des colis postaux, qui notifie au moyen d'un relevé modèle D à la Direction F, bureau 42-11, le montant de la liquidation à effectuer.

G. — Dispositions intéressant les gares d'arrivée.

La gare d'arivée s'assure au moyen des documents qui accompagnent l'envoi que les paniers et les cadenas sont présents et en bon état.

Elle signale sur-le-champ à l'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe par P.V. DC 1662 les manquants et les avaries qu'elle constate.

S'il s'agit d'objets appartenant à la Société, elle transmet une copie du P.V. à la gare dépôt. S'il s'agit d'objets

étrangers, elle mentionne la constatation sur les documents qui les accompagnent et, pour le cas d'avarie, elle joint une copie du PV. à la feuille de route créée pour le renvoi.

Les paniers et les cadenas doivent être renvoyés **par premier train**. A moins de nécessité absolue, ils ne peuvent être utilisés qu'en destination de la gare dépôt.

Cette dernière gare doit être informée immédiatement de toute réutilisation ou réexpédition en destination d'une autre gare.

Les paniers doivent être soigneusement fermés et plombés pour le retour à vide.

H. — Dispositions intéressant les gares d'échange.

L'agent chargé de l'échange du matériel tient note de la sortie et de la rentrée des paniers et des cadenas appartenant à la Société ainsi que de l'entrée et de la sortie des objets de l'espèce appartenant aux administrations en relation.

Les annotations sont faites dans un calepin E. 786 (151.02/2) d'après les indications prises sur les objets mêmes, et notamment, la marque, le numéro et la nature de l'objet.

Elles sont confrontées avec la feuille de route et, le cas échéant, avec le bulletin d'accompagnement; elles sont complétées par l'indication du numéro et de l'origine de ces documents.

En ce qui concerne les manquants et les avaries, la gare d'échange procède comme le fait la gare d'arrivée. En outre pour les objets venant de l'étranger, elle transmet copie de la constatation à la gare d'échange voisine.

2. — MATERIEL POUR LE TRANSPORT DES COLIS POSTAUX.

Service Intérieur.

L'utilisation, la répartition, l'entretien et la réparation de ce matériel sont réglés par le service des colis postaux de la Direction du Service Commercial (1).

(1) Avis 117 C du 9-6-1946.

Service international.

La répartition des sacs pour colis postaux en service international est réglée par le service des colis postaux de la Direction du Service Commercial.

L'utilisation, l'entretien, la contrôle, sont soumis à la même réglementation que celle prévue pour les paniers en douane (Titre II, chiffre 1).

Il n'est toutefois pas tenu compte des avaries aux sacs.

3. — **MATERIEL DE PROTECTION ET D'ARRIMAGE POUR LES MESSAGERIES** (claies, couffins, paniers métalliques).

A. — Utilisation. Répartition.

Ce matériel doit être utilisé dans tous les cas où son emploi permet d'améliorer l'arrimage des marchandises remises au transport.

Il est strictement interdit de distraire ces objets de leur utilisation normale, telle qu'elle ressort de la présente réglementation.

La répartition de ce matériel est assurée de la façon suivante.

Le dépôt principal est installé à BRUXELLES (T.T.). Cette gare utilise ce dépôt pour ses propres besoins, pour les besoins des gares de sa zone, ainsi que pour alimenter les autres dépôts établis sur chaque quai de transbordement.

Ces dépôts subviennent aux besoins du quai de transbordement et à ceux des gares de leur zone.

Les gares ayant l'emploi de ce matériel le demandent à leur quai de transbordement par télégramme ou par téléphone.

Le dépôt y donne suite sans aucun délai au prorata de ses propres disponibilités.

Si ses réserves sont insuffisantes, il demande au dépôt de BRUXELLES (T.T.) l'envoi d'une certaine quantité des pièces jugées nécessaires.

Les gares qui par la nature de leurs expéditions ont l'emploi régulier de ce matériel, peuvent en détenir en permanence une quantité suffisante, déterminée à l'intervention de l'Ingénieur ou l'Inspecteur ppal E du groupe, qui règle par la même occasion les modalités de fourniture entre le dépôt du quai de transbordement et ces gares.

Le matériel de protection et d'arrimage pour les messageries, arrivant, à la suite d'un transport, dans une zone qui n'en a pas l'emploi immédiat, doit être renvoyé, sans aucun délai, au dépôt du quai de transbordement de la zone.

Les divers dépôts renvoient au dépôt Central, établi à BRUXELLES (T.T.) le matériel de l'espèce qu'ils ont en excédent.

Ces différents engins ne peuvent être employés qu'en service intérieur et mixte. Leur utilisation en trafic international est défendue.

B. — Avaries.

Les claies, couffins ou paniers avariés, doivent être renvoyés au dépôt de BRUXELLES (T.T.) qui est chargé de leur remise en état.

Les petites réparations sont effectuées sur place.

Les claies et les couffins trop endommagés pour être réparés servent à la réparations d'autres engins moins avariés.

Les paniers métalliques fortement endommagés, sont envoyés à l'Atelier Central de LOUVAIN pour leur remise en état.

Table des matières.

	Page
150.72. Matériel pour le transport des colis en douane, colis postaux, express, etc.; matériel de protection et d'arrimage pour messageries.	
TITRE I. GENERALITES	1
Paniers et cadenas	1
Matériel pour le transport des colis postaux	1
Matériel de protection et d'arrimage pour les messageries	2
TITRE II. DISPOSITIONS PARTICULIERES RELATIVES A L'UTILISATION DU MATERIEL POUR LE TRANSPORT DES COLIS EN DOUANE, DES COLIS POSTAUX, EXPRESS, ETC. ET DU MATERIEL DE PROTECTION ET D'ARRIMAGE POUR MESSAGERIES	3
Paniers cadenas	3
Matériel pour le transport des colis postaux	6
Matériel de protection et d'arrimage pour les messageries (claies, couffins, paniers métalliques)	7

Table of Contents

Introduction

Chapter I: The History of the United States

Chapter II: The Constitution

Chapter III: The Federal Government

Chapter IV: The States

Chapter V: The Judiciary

Chapter VI: The Executive

Extrait de l'index alphabétique général.

	Fascicule	Page
Cadenas	150.72.	1
Matériel pour le transport des colis postaux	150.72.	1
Matériel de protection et d'arrimage pour messageries	150.72.	2
Paniers	150.72.	1
Utilisation du matériel pour transport de colis postaux	150.72.	6
Utilisation des paniers et des cadenas	150.72.	3
Utilisation du matériel de protection et d'arrimage pour les messageries	150.72.	7

Tableau de l'indication des articles

Articles	1 à 10
Articles	11 à 20
Articles	21 à 30
Articles	31 à 40
Articles	41 à 50
Articles	51 à 60
Articles	61 à 70
Articles	71 à 80
Articles	81 à 90
Articles	91 à 100



Extrait du plan méthodique général

- 1. — EXPLOITATION.
 - 15. — MATERIEL.
 - 150. — REPARTITION ET EMPLOI DU MATERIEL A MARCHANDISES, DES AGRES ET DES CONTAINERS.
 - 150.⁸. — Répartition et contrôle de l'utilisation des wagons-grues.
-

Répartition des wagons-grues.

La présente lamelle s'applique uniquement aux wagons-grues du service de l'Exploitation, et non pas aux wagons-grues de relevage du service M, ni aux wagons-grues à main du service V.

A. — OBLIGATION DE FOURNIR DES WAGONS-GRUES.

Le chargement et le déchargement des wagons « charge complète » incombent à l'expéditeur et au destinataire; il leur appartient donc, en principe, de faire usage à cette fin de leur propre outillage (engins de levage, etc.).

Cependant, bien que dispensé de la fourniture d'engins de levage, le chemin de fer vient en aide à ses clients en mettant à leur disposition des wagons-grues pour le chargement et le déchargement des wagons placés dans les cours à marchandises, moyennant paiement des taxes de levage prévues aux tarifs.

Il ne fournit des wagons-grues sur les raccordements qu'à titre de location (voir plus loin), les raccordés disposant généralement des engins de levage qui leur sont nécessaires.

B. — CARACTERISTIQUES DES WAGONS-GRUES.

a) Wagons-grues du service E.

Les wagons-grues du service E sont à manœuvrer à la main et ont une puissance de levage variant de 4 à 6 tonnes.

b) Wagons-grues des services M et V.

Le service V possède des wagons-grues à main de 12 tonnes, affectés exclusivement à certains services de la Voie.

Le service M dispose de wagons-grues de relevage d'une puissance de 12 à 68 tonnes, à l'usage exclusif de certains services M.

Il est interdit au service E de disposer de ces wagons-grues pour des usages commerciaux.

Lorsque, dans des cas tout à fait exceptionnels, un wagon-grue semblable est nécessaire, il doit être demandé à l'intervention de l'IPV ou de l'IPM, qui possèdent des instructions spéciales à ce sujet.

C. — NUMEROTATION DES WAGONS-GRUES ET WAGONS-ALLONGES.

Tous les wagons-grues portent sur le contre-poids le même numéro d'inventaire A 228. Ce numéro est suivi, sur chaque wagon-grue, d'un numéro d'ordre différent, dont il est séparé par une barre oblique. Exemple : A 228/7. Le wagon-grue n'a pas d'autre numéro.

Le wagon-allonge a son numéro propre. Il porte en outre l'inscription : « Allonge au wagon-grue N° ... ».

Chaque wagon-grue porte aussi le nom de sa station d'attache.

D. — DEMANDE DE WAGONS-GRUES PAR LA CLIENTELE.

La demande d'un wagon-grue pour un transport au départ doit être déposée en même temps que la demande de wagons; comme celle-ci, elle doit être inscrite au registre E 783. La demande doit mentionner la puissance du wagon-grue.

Pour éviter que les wagons ne chôment, en attendant le wagon-grue, la station ne peut réclamer les wagons que quand elle a la certitude que le wagon-grue peut être mis à disposition en même temps que les wagons.

Pour un transport à l'arrivée, l'attention du destinataire doit être attirée sur le fait que les délais de déchargement et les frais de chômage courent en attendant l'arrivée du wagon-grue.

E. — REPARTITION.

1. Données pour la répartition.

La répartition est faite sur la base des données ci-après :

a) Stations.

Les wagons-grues **présents** en gare sont mentionnés journellement par les stations à leur E. 864, avec indication de leur numéro, de leur puissance de levage et de leur station d'attache, ainsi que du numéro du wagon-allonge qui leur est adjoint.

Il est spécifié si le wagon-grue est libre ou utilisé.

En cas d'utilisation, il est mentionné depuis quelle date il est à la disposition du même usager, afin de pouvoir en disposer en faveur d'un autre client qui attend son tour.

Les wagons-grues **nécessaires** sont demandés par la voie de l'E. 864, avec indication de la puissance de levage et de l'usager (particulier, service V, service M, etc.).

b) Bureau répartiteur.

Les bureaux répartiteurs mentionnent sur le relevé journalier E. 950, adressé au B.C.R. :

— les wagons-grues présents sur le groupe, avec mention de leur station-dépôt et du numéro du wagon-allonge qui leur est adjoint.

Il est spécifié si le wagon-grue est libre ou utilisé.

En cas d'utilisation, il est mentionné depuis quelle date il est à la disposition du même usager, afin de pouvoir en disposer en faveur d'un autre client qui attend son tour;

— les wagons-grues nécessaires.

2. Répartition proprement dite.

Se basant sur les données de l'E. 864, le bureau répartiteur répartit les wagons-grues entre les stations de son groupe. Aucun

wagon-grue ne peut être déplacé sans un ordre du bureau répartiteur.

Se basant sur les données des E. 950, le B.C.R. répartit les wagons-grues entre les groupes.

F. — STATIONS-DEPOTS DES WAGONS-GRUES.

Chaque wagon-grue est marqué au nom d'une station-dépôt qui se trouve généralement dans la région où les wagons-grues sont le plus souvent nécessaires.

La station-dépôt doit tenir attachement des déplacements successifs de ses wagons-grues. A cette fin, une station qui reçoit ou expédie un wagon-grue doit en informer par note le dépôt auquel il appartient.

G. — AVARIES AUX WAGONS-GRUES ET A LEURS ALLONGES.

WAGONS-GRUES.

Lorsqu'un wagon-grue est avarié, la station doit en informer :

— son bureau répartiteur;

— la station d'attache du wagon-grue,

en mentionnant la date d'envoi en réparation, l'atelier sur lequel il est dirigé et le motif du rebut.

Le bureau répartiteur en avise le B.C.R. par la voie de son E. 950.

WAGON-ALLONGE.

Chaque wagon-grue est accompagné de son wagon-allonge. Ces wagons-allonges sont généralement des trucks provenant d'anciens wagons-tombereaux démolis.

Lorsqu'un wagon-allonge est avarié, la station le remplace par un wagon du service commercial. Elle en informe la station-dépôt du wagon-grue, en citant le nom de l'atelier de réparation auquel le wagon-allonge a été envoyé ainsi que le numéro du wagon de remplacement.

La station-dépôt mentionne à son E. 864 ce wagon comme momentanément distrait du service commercial aussi longtemps que le wagon-allonge est en réparation.

Dès que le wagon-allonge est réparé, l'atelier demande à la station-dépôt à quelle station il doit l'envoyer pour rejoindre le wagon-grue auquel il est affecté. La station-dépôt donne la destination par télégramme avec copie à la station où se trouve le wagon-grue, ainsi qu'au bureau répartiteur dont relève cette station.

Dès réception de ce télégramme, le wagon-grue doit rester en place.

Le bureau répartiteur surveille l'arrivée du wagon-allonge et son adjonction au wagon-grue, ainsi que la remise en service général du wagon de remplacement.

La station-dépôt du wagon-grue est informée aussitôt de la remise en service du wagon-allonge.

H. — LOCATION DE WAGONS-GRUES.

En principe, les wagons-grues du service commercial ne sont donnés en location que pour être utilisés à l'intérieur des installations d'un raccordé. Aucune location ne peut être consentie sans l'accord préalable du bureau central répartiteur.

Cette location se fait aux prix et conditions du tarif.

La procédure à suivre en matière de location de wagons-grues est celle prévue à la lamelle 150.6 pour la location des wagons.

I. — ENTRETIEN. — REPARATION. — MANIPULATION. — TRANSPORT DANS LES TRAINS, ETC.

L'entretien et les petites réparations concernant la partie « engin de levage » incombent aux ateliers de ligne les plus proches. Là où il existe un atelier de wagons ou de voitures et une remise à locomotives, c'est cette dernière qui doit exécuter les travaux en question. Pour la partie « wagon », ces travaux sont assurés par les ateliers de wagons, après rebut par les visiteurs, selon les règles applicables aux wagons ordinaires (étiquettes

d'avaries, fiches de rebut, protocole d'acheminement, etc. — Voir lamelles nos 201.11, 201.41 et 201.42).

Les grandes réparations sont assurées par l'A.C. de Gentbrugge.

Les dispositions prescrites par l'arrêté royal du 20-2-33, pour les engins de levage en général et relatives à la visite et à la sécurité sont applicables aux wagons-grues (voir lam. N° 568.22).

Les prescriptions à observer quant à la visite contradictoire des wagons-grues mis à la disposition de particuliers ou de chemins de fer, les mesures à prendre lorsque ces engins sont dans la position repos, leur manœuvre et leur transport dans les trains, font l'objet de la lamelle N° 240.4.

Extrait
de l'index alphabétique général.

	Lamelle.	Pages.
Wagons-grues.		
1. Avaries	150. ⁸ .	4
2. Demandes	150. ⁸ .	2
3. Numérotation	150. ⁸ .	2
4. Entretien	150. ⁸ .	5
5. Location	150. ⁸ .	5
6. Manipulation	150. ⁸ .	5
7. Obligation de fournir	150. ⁸ .	1
8. Répartition	150. ⁸ .	3
9. Stations, dépôts	150. ⁸ .	4
10. Transport	150. ⁸ .	5
11. Wagons-allonges	150. ⁸ .	4
12. Wagons-Grues E., V. et M.	150. ⁸ .	1

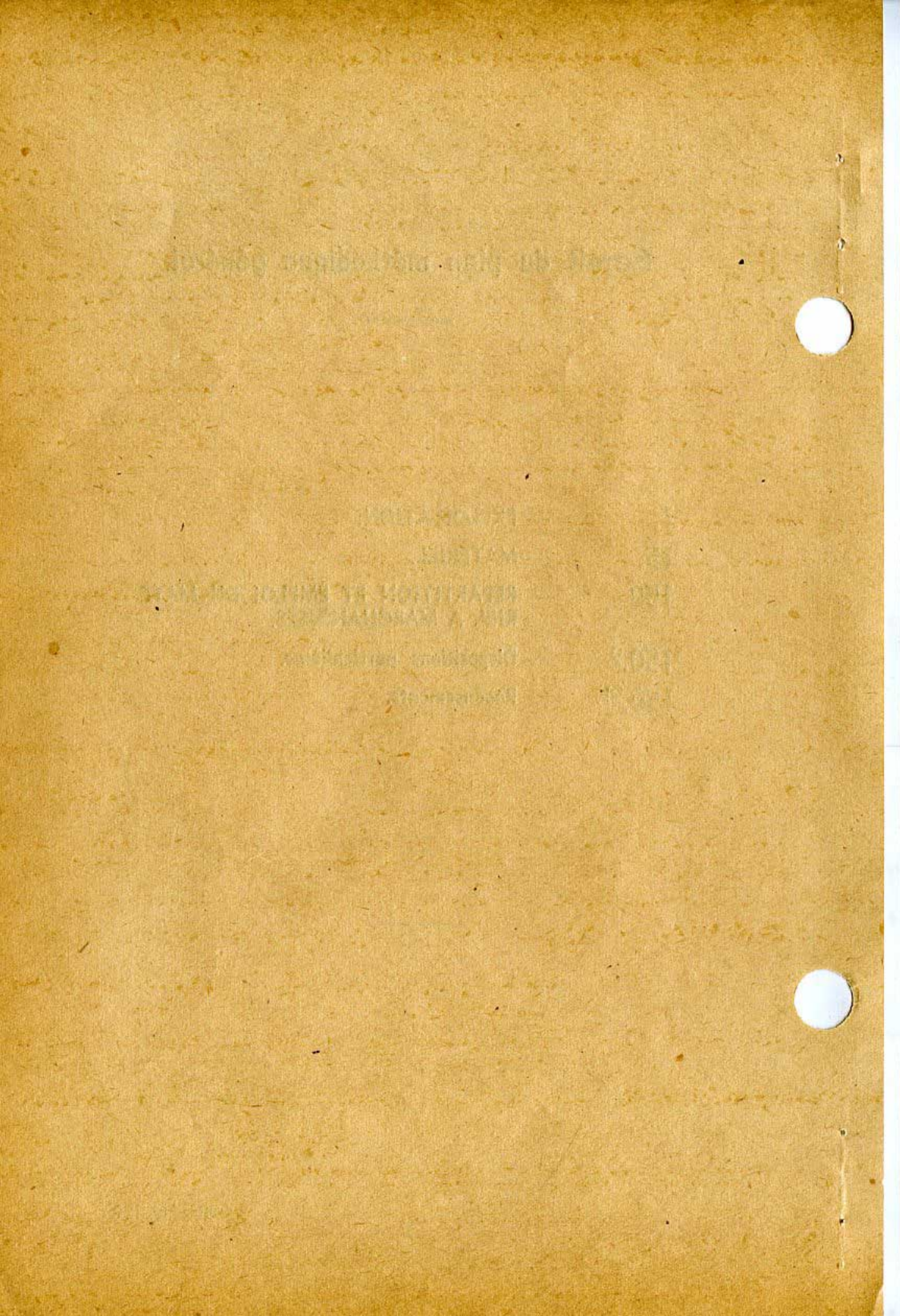
TAUX

pour la location du matériel roulant et des bâches
de la S. N. C. B.

Désignation du matériel	Transports	
	inté- rieurs d'usine	com- mer- ciaux
	Taux par jour	
1. Wagons tombereaux de 10 T. Fr.	48	34
» » 10 T. (Type ex-anglais)	34	34
» » 12 T.	58	41
» » 15 T.	60	43
» » 20 T.	63	45
» » 25 T.	80	57
2. Wagons fermés ou à couvercles de 10 T.	50	36
» » 12 T.	63	45
» » 15 T.	70	50
» » 20 T.	75	54
3. Wagons fermés de grande capacité, sans toiture bombée	92	66
Wagons fermés de grande capacité, avec toiture bombée	107	77
4. Wagons plats, 2 essieux, de 10 T.	44	32
» » 12 T.	50	36
» » 15 T.	54	39
» » 18 T.	58	41
» » 20 T.	60	43
5. Wagons plats, 4 essieux, de 20 T.	94	68
» » 25 T.	104	75
» » 30 T.	116	84
» » 35 T.	131	95
» » 40 T.	141	102
» » 60 T.	234	169
» » 100 T.	466	338
6. Fourgons pour trains de marchandises, 2 essieux	70	50
7. Wagons appropriés pour transport de plaques tournantes	85	61
Wagons pupitre de 3, 5 ou 6 T., uniformément ...	141	102
» à plancher surbaissé, de 35 T.	131	95
» » 50 T.	234	169
Tapissières	141	102
Wagons grue, premier jour	400	—
» jours suivants	200	—
8. Bâches, avec minimum de 200 fr. par utilisation	20	—

Extrait du plan méthodique général.

- 1. — EXPLOITATION.
 - 15. — MATERIEL.
 - 150. — REPARTITION ET EMPLOI DU MATERIEL A MARCHANDISES.
 - 150.⁹. — Dispositions particulières.
 - 150.⁹¹. — Recensements.
-



Répartition et emploi du matériel à marchandises.

Dispositions particulières. — Recensements.

A. — RECENSEMENTS GENERAUX.

Indépendamment des recensements partiels et périodiques de matériel (voir Lamelle 150.2 et 150.5), la S.N.C.B. fait procéder, lorsque des circonstances particulières l'exigent, à des **recensements généraux** du matériel à marchandises (wagons, bâches, agrès d'arrimage et containers). Les recensements de l'espèce se font dans les stations et dépendances (voies de chargement et de déchargement, cours aux marchandises, voies des ports et des rivages, chantiers, raccordements et gares privées), dans les magasins, remises, ateliers, dépôts, postes de réparation, voies de manœuvre et de formation, et dans les trains en marche.

Les recensements généraux sont les seuls qui sont envisagés dans la présente lamelle.

Ces recensements sont de deux sortes:

1. Le recensement par **numéro**;
2. Le **comptage**, qui consiste simplement dans l'établissement du nombre de wagons, bâches, agrès ou containers présents.

B. — BUT DES RECENSEMENTS.

Le recensement a pour but:

1° D'établir exactement les effectifs en matériel belge et étranger se trouvant en Belgique à une date déterminée;

2° De corriger éventuellement les données connues, d'après les écritures d'échange, sur les effectifs de matériel **(B)** et étranger en Belgique et de matériel **(B)** à l'étranger.

C. — ANNONCE DES RECENSEMENTS.

Les stations et les services intéressés sont informés des recensements à effectuer **par voie d'avis**. Ces avis donnent toutes les indications nécessaires pour la bonne exécution du recensement et notamment:

1. **La nature du matériel à recenser.** — D'une manière générale, sont à recenser, selon le cas:

a) **Wagons :**

— tous les wagons « **réseaux** » de l'effectif commercial (belges et étrangers);

— les wagons de « **particuliers** » belges et étrangers (wagons portant la marque P et le nom de la firme propriétaire);

— les wagons de « **service** » de la S.N.C.B. et ceux mis à disposition des charbonnages et des carrières par convention.

Pour tous ces wagons, il y a lieu de faire une distinction d'après la catégorie à laquelle ils appartiennent (HF, HH, HP, etc.).

b) **Bâches:** Toutes les bâches belges et étrangères.

c) **Agrès d'arrimage:** Tous les agrès belges et étrangers, notamment les cordes à aiguillettes, chaînes d'arrimage, chaînettes, prolonges-disques, câbles en chanvre et chaînes système Dubuisson.

d) **Containers:** Tous les containers belges et étrangers.

2. **La date et l'heure du recensement.** — Les recensements se font généralement un dimanche, à 10 h. ou à 12 h. Afin de pouvoir établir l'effectif du matériel présent en Belgique, le jour du recensement, à 0 heure, par exemple, les **stations frontières d'échange** doivent relever spécialement:

- a) le matériel sorti depuis 0 h. jusqu'à l'heure du recensement;
- b) le matériel entré depuis 0 h. jusqu'à l'heure du recensement.

3. **Le genre de recensement à effectuer.** — Recensement par numéro et par marque de propriété, ou simple comptage par marque de propriété des véhicules ou des objets.

4. **Les obligations des organes recenseurs** (chefs de station, chefs d'atelier, chefs de chantier, chefs-gardes et tous services spécialement désignés dans les avis prescrivant les recensements).

5. **La manière d'établir les documents de base** : les recensements se font par inscription sur des **documents de base spéciaux** suivant modèles joints à l'avis et différant selon :

- a) la nature du matériel à recenser (wagons, bâches, agrès, containers);

- b) le genre de recensement à effectuer (par numéro ou par comptage);

- c) les renseignements supplémentaires à recueillir, le cas échéant (nature des avaries, indications concernant la nature, l'origine et la destination du chargement des wagons chargés, etc.).

Lorsque la centralisation des résultats du recensement doit se faire au Central Mécanographique (voir chiffre D. - 3), les inscriptions sur les documents de base se font d'après une codification indiquée également en annexe à l'avis. Dans les autres cas, toutes les inscriptions se font en clair.

6. **Le service auquel les documents de base doivent être envoyés** (voir chiffre D).

D. — CENTRALISATION ET ETABLISSEMENT DES RESULTATS DEFINITIFS DU RECENSEMENT.

1. Tous les **organes recenseurs**, même ceux — tels les ateliers centraux, par exemple, — qui ne dépendent pas d'une station, expédient leurs documents de base à la station qui les dessert.

2. Lorsqu'il s'agit d'un **comptage**, le résultat final du recense-

ment est établi à la Direction E., par le **Bureau Central Répartiteur** (B.C.R.), pour les wagons et les containers; par le **Bureau 12-32**, pour les bâches et les agrès d'arrimage.

A cet effet, les stations envoient leurs documents de base et ceux des dépendances et autres installations qu'elles desservent au **Bureau Répartiteur** (B.R.) de leur groupe. Celui-ci établit les récapitulations requises et les transmet, avec ou sans les documents de base, au B.C.R. ou au Bureau E. 12-32, conformément aux directives données par ces derniers. Au moyen des récapitulations des groupes, le B.C.R. ou le Bureau 12-32, selon le cas, dresse les **récapitulations générales** pour le réseau.

3. Lorsqu'il s'agit d'un **recensement par numéro**, la centralisation doit se faire, en principe, au **Central Mécanographique**.

Les stations envoient leurs documents de base et ceux des dépendances et autres installations qu'elles desservent au service ordonnateur (B.C.R. ou Bureau 12-32, selon le cas) par l'intermédiaire du B.R. de leur groupe.

Le service ordonnateur procède à la centralisation des documents qu'il reçoit des B.R., les vérifie sommairement et les fait parvenir au Central Mécanographique.

Ce dernier établit les résultats généraux pour le réseau d'après les directives données par le B.C.R. ou le Bureau 12-32. Après acheminement du travail, tous les documents de base sont renvoyés au bureau intéressé (B.C.R. ou 12-32) en même temps que les récapitulations générales.

4. Lorsqu'il s'agit d'un **recensement par numéro**, mais que, par suite des **renseignements supplémentaires** demandés (voir littéra C-5c) tout le travail ne peut se faire au Central mécanographique, on procède comme il est indiqué au n° 2 ci-dessus.

5. En tout état de cause, il est établi des récapitulations séparées pour chacune des catégories de matériel énumérées sous littéra C-1.

Extrait
de l'index alphabétique général.

	Lamelle.	Pages.
Recensement des agrès d'arrimage	150. ⁹¹ .	2
Recensement des bâches	150. ⁹¹ .	2
Recensement des containers	150. ⁹¹ .	2
Recensement des wagons	150. ⁹¹ .	2
Recensements généraux	150. ⁹¹ .	1

Index alphabétique général

1800
1801
1802
1803
1804
1805

Annuaire de la France
Annuaire de la Belgique
Annuaire de la Hollande
Annuaire de la Prusse
Annuaire de la Russie

1806

Matériel distrait.

A. — DISPOSITIONS GENERALES.

- 1 Le matériel **(B)** du parc commercial (voir R.G.E., fascicule 150.10) peut être **temporairement** distrait du service commercial soit pour être loué à des particuliers, soit pour être cédé à un des services de la Société (E, M.A., V, E.S.) et être affecté à un usage **généralement** autre que des transports (pour les wagons : magasin, atelier, abri, bureau ...; pour les bâches : moyen de protection provisoire contre les intempéries ou la convoitise).
- 2 Le matériel étranger ne peut être distrait du service commercial.
- 3 Les dispositions réglementaires relatives à la **location de wagons et de bâches à des particuliers** (conditions, formalités à remplir lors de la demande de matériel en location, lors de sa fourniture et de sa restitution, comptabilité des frais de location, litiges divers) font l'objet du R.G.E., fascicule 150.90.
- 4 Les dispositions de l'espèce applicables au matériel distrait pour le compte des services de la Société (**matériel distrait proprement dit**) figurent au littéra B ci-après.

B. — MATERIEL DISTRAIT PROPREMENT DIT.

I. DEMANDE.

- 1 En principe, le matériel du parc commercial doit servir exclusivement aux transports. Il est donc formellement interdit de distraire du matériel de l'espèce, **sans une autorisation préalable** de la Direction de l'Exploitation, Bureau 12-31 (B.C.R.).
- 2 Le service de la Société qui désire distraire du matériel commercial doit en faire la demande par écrit; cette demande est adressée à la gare qui le dessert ou à celle

où le matériel distrait aura son point d'attache. En cas d'urgence, la demande peut être faite verbalement, mais elle devra être confirmée par écrit aussitôt que possible.

- 3 La demande doit mentionner :
- le service demandeur;
 - le matériel à distraire (catégorie et nombre);
 - l'affectation qui lui sera donnée;
 - la date à laquelle le matériel devra être fourni et le temps approximatif pendant lequel il sera distrait (si ce temps ne peut être évalué, la demande doit porter la mention : durée indéterminée);
 - le motif de la demande.
- 4 Les demandes de matériel à distraire doivent être transmises sans délai au B.C.R. via le B.R., qui y ajoute son avis.

Le B.C.R. les examine en tenant compte notamment des besoins en matériel pour le trafic; il recherche, le cas échéant, toute autre solution de concert avec les Directions intéressées.

Les autorisations requises sont communiquées au service demandeur par l'intermédiaire du B.R. et de la gare qui a reçu la demande.

II. FOURNITURE.

- 1 Aussitôt en possession de l'autorisation du B.C.R., la gare qui a reçu la demande, prend les dispositions nécessaires pour la fourniture du matériel à distraire.
- 2 Dès que la fourniture est effectuée, elle communique les numéros des wagons et des bâches distraits au B.C.R. via le B.R.; cette communication est faite par télégramme sous pli.

III. UTILISATION.

- 1 Le service pour le compte duquel du matériel a été distrait, ne peut donner à celui-ci d'autre affectation que celle qui a été indiquée dans la demande.

- 2 Dès que le matériel cesse de lui être nécessaire pour cet usage, il doit le restituer.
- 3 Sauf accord du B.C.R., il ne peut être apposé des marques spéciales sur du matériel distrait ou être apporté des transformations à celui-ci.

IV. RESTITUTION.

- 1 Immédiatement après sa restitution, le matériel distrait doit être remis en service commercial ou envoyé en réparation.
- 2 La gare intéressée doit informer le B.C.R. via le B.R. de la restitution du matériel; cette information doit être faite, sans délai, par télégramme sous pli.
- 3 Lorsque le matériel distrait ne peut être restitué à l'expiration du délai prévu dans la demande, le service qui l'utilise doit être invité à introduire une nouvelle demande spécifiant entre autre la durée pendant laquelle il devra encore rester distrait. Cette demande doit être transmise pour décision au B.C.R. de la même façon que la demande initiale.

C. — CONTROLE DES EFFECTIFS DU MATERIEL COMMERCIAL DISTRAIT (loué ou non).

I. DANS LES GARES.

- 1 Les gares tiennent attachement du matériel distrait (loué ou non) à leur intervention. Elles signalent sur-le-champ au B.C.R., sans préjudice des informations à faire à d'autres services (par exemple la Direction C) toute modification dans les effectifs de ce matériel (R.G.E., fasc. 150.90 pour le matériel loué, fasc. 150.92, litt. B II et III pour le matériel distrait).
- 2 Chaque samedi les effectifs du matériel commercial distrait (loué ou non avec catégories et nombres) doivent être mentionnés à la situation E 864 sous la rubrique T (Observations).

II. DANS LES B.R.

- 1 Au moyen des informations des gares et du B.C.R., les B.R. tiennent attachement du matériel commercial distrait (loué ou non) sur des fiches spéciales (annexe 1).

Ils tiennent une fiche distincte par gare détentrice de matériel commercial distrait (loué ou non) ainsi qu'une fiche récapitulative (annexe 2) avec les totaux des effectifs de ce matériel dans chaque gare. Sur cette dernière fiche toutes les inscriptions sont faites au crayon, de façon qu'elles puissent être modifiées aisément et proprement lors de chaque changement de situation.

- 2 Toutes les fiches sont contrôlées et éventuellement modifiées et complétées chaque semaine au moyen des indications de la rubrique T des E 864 du samedi (150.92 C — I, 2).

- 3 Chaque samedi, les B.R. communiquent au B.C.R. les totaux de leur fiche récapitulative en même temps qu'une liste donnant le détail du matériel commercial nouvellement distrait (loué ou non) et de celui restitué au cours de la semaine. Cette liste est annexée à l'état récapitulatif E 863.

III. AU B.C.R.

- 1 Le B.C.R. tient la comptabilité des effectifs du matériel commercial distrait (loué ou non) de la même façon que les B.R.
- 2 Au moyen des informations des B.R., il contrôle l'exactitude de ses propres écritures et de celles des B.R.

