

3/1 E y

## Extrait du plan méthodique général

---

- 1. — EXPLOITATION.
  - 15. — MATERIEL.
  - 151. — ECHANGE ET EMPLOI RECIPROQUE  
DU MATERIEL EN TRAFIC INTERNA-  
TIONAL.
  - 151.<sup>0</sup>. — Echange et emploi réciproque des wagons  
et des agrès de chargement en trafic  
international.
  - 151.<sup>00</sup>. — Acceptation des wagons aux stations  
d'échange.
  - 151.<sup>01</sup>. — Utilisation et renvoi des wagons étran-  
gers circulant sur le réseau de la S.N.C.B.
  - 151.<sup>02</sup>. — Comptabilité d'échange des wagons.
  - 151.<sup>03</sup>. — Echange et emploi réciproque des agrès  
de chargement.
-







## Echange et emploi réciproque des wagons et des agrès de chargement en trafic international.

---

### GENERALITES.

L'échange et l'emploi réciproque des wagons et des agrès de chargement entre la S.N.C.B. et les différentes administrations en relation sont régis par le « Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international » (R.I.V.).

Le R.I.V. définit :

A. Les conditions (conditions d'ordre technique, conditions de chargement, etc.) auxquelles doivent satisfaire les wagons pour passer d'un réseau à l'autre.

B. Les conditions d'utilisation et de renvoi des wagons circulant sur le réseau d'une administration qui n'en est pas propriétaire.

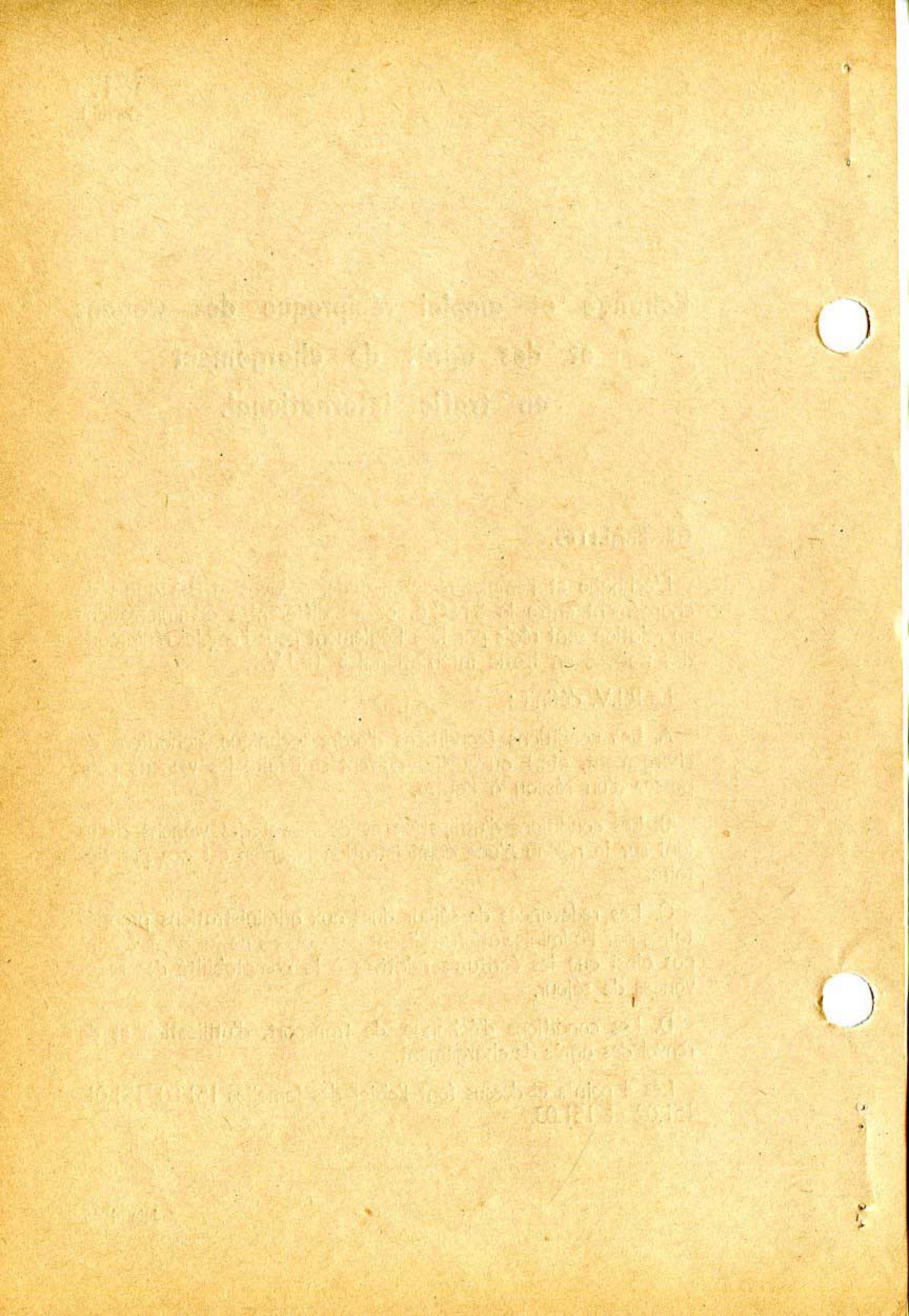
C. Les redevances de séjour dues aux administrations propriétaires par l'administration utilisant des wagons ne lui appartenant pas ainsi que les écritures relatives à la comptabilité des redevances de séjour.

D. Les conditions d'échange, de transport, d'utilisation et de renvoi des agrès de chargement.

Les 4 points ci-dessus font l'objet des lamelles 151.00, 151.01, 151.02 et 151.03.

---







## Acceptation des wagons aux stations d'échange.

---

### A. — CONDITIONS D'ACCEPTATION DES WAGONS AUX STATIONS D'ÉCHANGE.

#### a) Conditions d'ordre technique ou **conditions de transit.**

Pour être admis au transit, un wagon doit satisfaire aux dispositions de l'« Unité technique des chemins de fer » (Annexes I et III du R.I.V.); son chargement doit répondre aux « Prescriptions de chargement » (Annexe II du R.I.V.).

Afin de s'assurer que les wagons présentés à l'échange réunissent les conditions voulues pour transiter, les visiteurs ou les agents chargés des fonctions de visiteur doivent les vérifier tant au point de vue de leur état propre que de celui de leur chargement (1).

La vérification et la remise des wagons à l'échange ont lieu au moment et à l'endroit fixés de commun accord avec l'administration voisine.

#### **Remarque.**

Les wagons ne réunissant pas les conditions voulues pour transiter ne peuvent être acceptés à l'échange. Toutefois, le chef de station, d'accord avec le visiteur, peut accepter ces wagons :

---

(1) Sont dénommés **wagons de transit**, les wagons qui, **sans vérification spéciale de leurs dimensions transversales**, peuvent être admis à l'échange. Ces wagons doivent porter, de chaque côté, la marque





1° S'ils sont à destination de la station d'échange même ou d'une station proche et s'ils peuvent être acheminés sans danger vers leur point de déchargement;

2° S'ils doivent être transbordés ou si dans le cas d'un chargement mal conditionné, celui-ci peut être réfectionné; l'acceptation est alors faite sous réserve des frais de transbordement ou de modification de chargement.

#### **b) Conditions relatives au tonnage ou conditions d'échange.**

Les wagons étrangers aptes à transiter ne sont acceptés à l'échange que s'ils satisfont à certaines conditions relatives au tonnage transporté.

1° **Les wagons « charge complète »**, c'est-à-dire ceux dont le chargement est réputé complet d'après le tarif appliqué, peuvent être admis à l'échange sans restriction.

2° **Les wagons de détail** ne sont admis à l'échange que dans les cas suivants :

a) Lorsque le chargement remplit complètement le wagon ou lorsqu'il est composé d'animaux vivants à l'exception des petits animaux et volaille en cage;

b) Lorsque le poids du chargement est, au minimum, de 2.000 kg. pour les envois en petite vitesse ou pour les chargements composés de colis de grande et petite vitesse; et de 1,500 kg. pour les envois en grande vitesse;

c) Lorsque le chargement consiste en un colis de plus de 500 kg. ou comprend plusieurs colis dont l'un au moins pèse plus de 500 kg.;

d) Sans conditions de poids, lorsque le wagon contient tous les colis de détail à remettre à la station d'échange dans le cours de la journée par le réseau cédant.

3° **Les wagons vides** ne sont admis à l'échange que dans les cas suivants :

a) S'il s'agit de wagons en retour vers le réseau propriétaire;

b) S'il s'agit de wagons faisant l'objet d'arrangements spéciaux



et au sujet desquels les stations intéressées ont reçu des instructions;

c) S'il s'agit de wagons-réservoirs appartenant à des administrations de chemins de fer et envoyés en chargement;

d) S'il s'agit de wagons de particuliers immatriculés comme tels par un chemin de fer et munis de la marque distincte P.

Eventuellement, les stations doivent en référer à la Direction E. Bureau 12-3.1 avant d'admettre des wagons étrangers vides, autres que ceux désignés ci-dessus.

## **B. — REFUS D'ACCEPTATION DE WAGONS SATISFAISANT AUX CONDITIONS DE TRANSIT ET D'ÉCHANGE.**

Des wagons satisfaisant aux conditions de transit et d'échange peuvent être refusés par la station d'échange, notamment dans les cas suivants :

a) Lorsqu'une autorité gouvernementale en interdit l'acceptation;

b) Lorsque l'envoi est refusé par application des dispositions du § 13, chiffre 6 des « **Prescriptions communes d'expédition** dans le trafic international des marchandises par chemin de fer » (P.I.M.);

c) Lorsque le réseau cessionnaire se trouve dans l'impossibilité de les accepter;

d) Lorsqu'il y a refus momentané de trains isolés ou demande de faire retenir temporairement des wagons sur le réseau voisin.

Doit être considéré comme refus d'acceptation le fait que l'administration cessionnaire qui est chargée de l'enlèvement des wagons en vertu de conventions ou d'arrangements, ne procède pas à cet enlèvement aux heures et conditions fixées.

## **C. — INFORMATIONS A DONNER AU SUJET DES REFUS D'ACCEPTATION.**

### **1. Notification de station à station.**

Tout wagon refusé à l'échange doit être notifié à la station



d'échange du réseau cédant par télégramme ou par communication téléphonique confirmée par télégramme. La notification doit mentionner le motif du refus.

Lorsque la station d'échange de la Société refuse l'acceptation de wagons **aptés à transiter**, pour un des motifs indiqués sous B, a), c) et d) ci-dessus, le refus doit être notifié par télégramme contre récépissé ou par lettre recommandée. Le refus qui, en cas d'urgence, a dû être notifié par téléphone doit être confirmé par télégramme contre récépissé ou par lettre recommandée.

La station d'échange correspondante doit procéder de même dans le cas inverse. Eventuellement, la station d'échange de la Société réclame par télégramme ou par lettre la confirmation télégraphique ou écrite de tout refus de wagon que la station d'échange correspondante lui notifie simplement par téléphone.

Lorsque c'est au réseau **cessionnaire** qu'incombe l'enlèvement des wagons et que ce réseau ne procède pas à l'enlèvement aux heures et aux conditions fixées, la station d'échange du cédant en avise sa correspondante par télégramme contre récépissé ou par lettre recommandée, en indiquant le nombre de wagons non enlevés.

## 2. Informations à fournir à la Direction E.

Doivent être signalés immédiatement à la Direction E., Bureau 12-3.3.

- par bulletin E. 919 (151.02, annexe X) les wagons **étrangers** refusés par une administration étrangère pour cause **d'avaries**;
- par voie des relevés E. 820 (151.02, annexe X) tous les wagons refusés par une administration étrangère pour tout autre motif.

De plus, en cas de refus d'acceptation par le réseau voisin de wagons **réunissant les conditions voulues pour transiter**, une lettre d'information contenant tous les renseignements de nature à préciser les circonstances dans lesquelles le refus s'est produit (cause du refus, date, heure et forme de la notification, n° et heure du train refusé, conditions dans lesquelles s'est fait l'enlèvement) doit être envoyée à E. 12-3.3.



Les pièces qui constatent le refus (lettres, télégrammes) doivent être annexées à cette information afin que la Société puisse faire, vis-à-vis des administrations responsables, la preuve du refus d'acceptation.

Une lettre d'information semblable doit être adressée au même bureau lorsque le refus d'acceptation est formulé par une station de la Société Nationale.

## D. — PRISE EN CHARGE DES WAGONS ACCEPTES A L'ECHANGE.

### 1. Principe général.

Les wagons réunissant les conditions voulues pour transiter et qui n'ont fait l'objet d'aucun refus d'acceptation sont considérés comme pris en charge par l'administration cessionnaire dès qu'ils sont mis à la disposition de cette administration aux heures et à l'endroit convenus, accompagnés des documents en règle et au complet (lettre de voiture, feuille de route, pièces exigées pour l'accomplissement des formalités douanières, fiscales ou de police) nécessaires à leur acheminement.

Le moment et le lieu de la livraison et la prise en charge du matériel font l'objet d'une consigne établie de commun accord entre les réseaux intéressés.

### 2. Cas particuliers.

a) Lorsque, à l'arrivée, les pièces d'accompagnement ne sont pas, **par la faute d'une administration de chemin de fer**, en règle et au complet, la prise en charge n'a lieu qu'après régularisation des documents fautifs et réception des documents manquants.

Le cas échéant, les stations d'échange réclament, par télégramme, à l'administration cédante, les renseignements ou les pièces nécessaires pour permettre la continuation du transport.

b) Lorsque les wagons mentionnés sur une même feuille de route ou sur une même lettre de voiture ne sont pas tous présents, la prise en charge des wagons arrivés les premiers a lieu **sous réserve**. Dans ce cas, ces wagons sont :



- retenus pour le compte de l'administration cédante si le transport est pour au delà de la Société Nationale; leur prise en charge est reportée au moment de l'arrivée du dernier wagon composant l'expédition;
- acheminés vers leur destination, après réserves faites auprès de l'administration cédante, si l'envoi est pour une station de la Société Nationale. Le fait doit être signalé immédiatement à la Direction E, bureau 12-3.3.

c) **Les wagons à destination d'une station d'échange commune et qui y sont réinscrits ou réexpédiés** sont pris en charge par l'administration cessionnaire au moment de l'acceptation des documents permettant la réinscription ou la réexpédition.

d) Dans les **stations d'échange communes** où il existe **un entrepôt ou un poste de douane**, la prise en charge n'a lieu qu'après l'accomplissement des formalités douanières.

e) **Les wagons utilisés à destination d'une station d'échange commune et qui après déchargement doivent être rapatriés via** l'administration coexploitante sont pris en charge par cette dernière après déchargement. Si les wagons appartiennent à la dite administration coexploitante, ils sont considérés comme restitués d'office à cette administration, sitôt l'opération de déchargement terminée, et l'administration qui les a amenés ne peut plus en disposer sans l'accord de l'administration propriétaire.

### **Remarque.**

Les redevances de location (voir lamelle 151.02) se calculent par jour entier; il est compté un jour autant de fois que le wagon se trouve à minuit sur le réseau. La prise en charge doit donc être surveillée tout spécialement aux environs de minuit, car, à ce moment, une différence de quelques minutes dans la remise d'un wagon peut se traduire par une différence d'une journée dans le compte des redevances pour ce wagon.

## **E. — ETIQUETTES DE TRANSIT.**

### **1. Objet.**

Afin d'assurer et de contrôler l'exécution des prescriptions relatives au renvoi à vide du matériel étranger (voir lamelle 151.01)



les stations d'échange apposent, lors du parcours d'aller, des étiquettes de transit E. 1083 (annexe I) sur tous les wagons **étrangers** livrés à la Société Nationale par les administrations en relation.

## 2. Modèle et apposition.

Les points d'échange à trafic important disposent d'étiquettes portant le nom de la station qui les applique et le nom du chemin de fer cédant. Les autres points d'échange remplissent ces indications à la main.

La date (jour et mois) de l'entrée du wagon doit être inscrite en **gros chiffres**, facilement lisibles, au crayon bleu ou à l'aide d'un timbre.

Les étiquettes de transit doivent être collées des **deux côtés** du wagon sur les panneaux réservés à cet effet. Elles doivent se succéder de gauche à droite par rapport au lecteur, dans l'ordre des dates de façon à permettre de se rendre facilement compte de l'itinéraire suivi par le wagon. Lorsqu'il n'existe pas de panneaux réservés aux étiquettes, les étiquettes de transit sont collées sur chacun des longerons du wagon sans toutefois recouvrir les inscriptions existantes.

Les agents chargés de coller les étiquettes doivent veiller à ce qu'elles adhèrent parfaitement dans toutes leurs parties. Ils doivent, à cette fin, enduire de colle l'emplacement sur une étendue suffisante, apposer l'étiquette et couvrir celle-ci d'une couche de colle qui l'empêche de se détacher par la pluie ou le vent.

## 3. Vérification des étiquettes de transit.

Les stations d'échange s'assurent, lors de la prise en charge, et les stations de destination, lors de la réception des wagons étrangers, que toutes les étiquettes de transit sont bien présentes.

Elles tiennent attachement, les premières dans un calepin d'annotations E. 786 (voir lamelle 151.02, annexe II), les secondes



dans le carnet-contrôle de séjour en gare E. 860, colonne ad hoc, d'après les étiquettes et, le cas échéant, d'après les documents de transport (feuille de route, lettre de voiture, documents de douane, etc.) des stations d'échange franchies à l'aller par les wagons étrangers.

#### 4. Manquant d'étiquettes de transit.

Si les étiquettes de transit manquent en tout ou en partie, le manquant est constaté dans le registre DC 1849 et les recherches sont faites **immédiatement** dans les documents de transport pour reconstituer l'itinéraire d'aller. Cet itinéraire reconstitué est consigné dans le registre DC 1849 en dessous de la constatation du manquant des étiquettes.

Les recherches sont à faire immédiatement afin de pouvoir consulter la lettre de voiture, à ce moment encore en possession du chemin de fer, laquelle donne souvent des indications qui ne figurent pas à la feuille de route, par exemple lorsque le wagon a fait l'objet de réexpédition.

De plus, les stations d'échange signalent le manquant à la station d'échange correspondante, par téléphone ou par télégramme.

La communication téléphonique est confirmée par lettre.

Si un wagon appartenant à un **réseau non limitrophe** arrive dans une station ensuite d'une réexpédition faite par une station belge sans que les documents fassent mention des stations de transit franchies à l'aller, celle-ci sont demandées d'urgence par télégramme à la station de réexpédition (151.01-A. 3).

#### 5. Traitement des étiquettes de transit.

Les étiquettes de transit ne doivent être ni enlevées ni recouvertes avant la rentrée du wagon sur le réseau propriétaire.

Les étiquettes qui se détachent d'un wagon étranger, notamment au cours des opérations de désinfection, doivent être recollées avec soin.



## 6. Enlèvement des étiquettes de transit sur les wagons **(B)**.

Les étiquettes de transit apposées sur les wagons **(B)** par les réseaux en relation, doivent être enlevées dès la rentrée de ces wagons sur les lignes de la Société.

La station qui constate la présence d'étiquettes de l'espèce sur les wagons **(B)** circulant à l'intérieur du réseau de la Société doit les faire disparaître.







151.00.

Annexe I.

Page 1.

E. 1083. (151.00/1).

**Société Nationale des Chemins de Fer Belges**

---

STATION D'ÉCHANGE :



**ERQUELINNES**

Reçu le

des

**Chemins de fer français**

---

Cette étiquette ne peut être ni recouverte, ni enlevée avant la rentrée du wagon sur les lignes de l'administration propriétaire.

E. 1083. (151.00/1).

**Société Nationale des Chemins de Fer Belges**

---

STATION D'ÉCHANGE

Reçu le

des

**Chemins de fer** .....

---

Cette étiquette ne peut être ni recouverte, ni enlevée avant la rentrée du wagon sur les lignes de l'administration.

Juin 1945.







## Utilisation et renvoi des wagons étrangers circulant sur le réseau de la S.N.C.B.

---

### A. — ACHEMINEMENT DES WAGONS ETRANGERS A L'ALLER.

#### 1. Wagons « charge complète ».

Les wagons dont le chargement est réputé complet d'après le tarif appliqué, une fois acceptés à l'échange, doivent continuer leur trajet jusqu'à la gare destinataire. Ils ne peuvent être déchargés en cours de route que pour l'un des motifs suivants :

- a) Interception complète de la ligne à parcourir ou impossibilité de franchir le passage d'eau à emprunter;
- b) Lorsque le wagon ne réunit plus les conditions voulues pour transiter ou lorsqu'il est réformé pour cause d'avarie ou de déraillement;
- c) En cas d'écartement différent de la voie;
- d) Ensuite de prescriptions gouvernementales s'opposant à la continuation des wagons;
- e) Pour toute autre particularité de conditionnement du wagon qui en rend la continuation impossible.

#### 2. Wagons de détail.

Après acceptation, ces wagons peuvent continuer aussi longtemps qu'ils répondent aux conditions prévues pour leur acceptation à l'échange (151.00 - A. b.) 2°).

Lorsqu'ils ne répondent plus à ces conditions, ils doivent, à



moins de circonstances exceptionnelles, être transbordés et renvoyés au réseau propriétaire.

### **3. Réexpédition des wagons étrangers.**

Les wagons étrangers peuvent être réexpédiés une ou plusieurs fois vers une nouvelle destination :

- a) Sans rompre charge; ,
- b) Après retrait d'une partie du chargement, à condition que le chargement restant, réexpédié, soit réputé complet d'après le tarif appliqué;
- c) Après avoir reçu un supplément de chargement.

**Les points de transit franchis à l'aller**, doivent être mentionnés sur la feuille de route de réexpédition afin que la station de destination définitive puisse, en cas de manquant d'étiquettes de transit s'assurer de l'itinéraire suivi à l'aller (151.00 - E 4).

## **B. — CHARGEMENT EN RETOUR DES WAGONS ETRANGERS.**

Le séjour de wagons étrangers sur notre réseau entraînant pour la S.N.C.B. des redevances de location élevées (lamelle 151.02 - Généralités) et d'autre part, l'emploi irrégulier par nos stations du matériel étranger occasionnant pour la S.N.C.B., le paiement d'amendes élevées (lamelle 151.02 - Généralités), les stations doivent mettre tout en œuvre pour accélérer le renvoi du matériel étranger et veiller au respect rigoureux des instructions relatives à l'utilisation des wagons étrangers.

La Direction E, Bureau 12-3.1 (B.C.R.) par la situation d'ensemble qu'elle possède, est seule à même d'apprécier quelles sont les meilleures conditions d'utilisation du matériel étranger; par l'intermédiaire des bureaux répartiteurs, elle pourra notamment indiquer aux stations vers quelle station les wagons étrangers vides doivent être dirigés pour y être rechargés, etc.

Le B.C.R. donne des instructions d'après les règles ci-dessous.

### **a) Wagon étranger arrivé chargé d'un réseau en relation.**

Pour autant que la mise en chargement puisse s'effectuer au



plus tard après un séjour supplémentaire de 48 heures, ce wagon peut être, en respectant l'ordre indiqué ci-dessous :

1° Chargé sur place :

- pour le réseau propriétaire;
- pour au delà du réseau propriétaire, en transit par ce réseau;
- pour une station quelconque d'un réseau étranger, mais à la condition expresse que le transport rapproche le wagon du réseau propriétaire;

2° Détourné sur une station quelconque du réseau de la S.N.C.B., pour être utilisé comme indiqué sous 1°;

3° Exceptionnellement, chargé sur place pour une station de la Société située dans la direction du réseau propriétaire. Un même wagon ne doit être utilisé qu'une seule fois dans ces conditions; la feuille de route créée pour la réutilisation doit indiquer les points de transit franchis à l'aller par le wagon, si celui-ci appartient à un réseau non limitrophe.

**b) Wagon arrivé chargé en provenance d'une station de la Société.**

Ce wagon ne doit être utilisé que dans les conditions indiquées sous a) 1°.

**c) Wagon vide en retour.**

Ce wagon peut être retiré d'un train en passage, pour être utilisé comme indiqué sous a) 1°.

**d) Chargement d'un wagon gravement avarié ou d'agrès par wagon complet.**

On doit utiliser, par ordre de priorité :

1° Un wagon du réseau propriétaire;

2° Un wagon appartenant à un réseau situé au delà du réseau propriétaire ou à un réseau intermédiaire;

3° Un wagon de la Société;



**e) Wagons de diverses marques considérés comme appartenant à un même réseau.**

Sont considérés comme appartenant à un même réseau au point de vue de leur utilisation au retour :

- les wagons des diverses régions formant le réseau de la Société Nationale des chemins de fer français;
- les wagons des différentes directions des chemins de fer du Reich;
- les wagons des différents chemins de fer Suisses;
- les wagons des différents chemins de fer Danois;
- les wagons des différents chemins de fer Suédois;
- les wagons des différents chemins de fer Norvégiens.

**Remarque.****Emploi irrégulier par l'expéditeur.**

L'expéditeur est tenu d'indiquer sur la demande de matériel, notamment la destination de l'expédition, la Société se basant sur ces indications pour fournir le matériel nécessaire au point de vue de la marque de propriété.

Lorsqu'il charge un wagon étranger autre que celui qui lui est désigné ou charge un wagon pour une destination autre que celle figurant à la demande de matériel, il doit; si l'emploi irrégulier du wagon peut occasionner des redevances supplémentaires à charge de la Société, être invité à transborder la marchandise ou à prendre l'engagement de payer les redevances supplémentaires et les amendes que la Société devrait payer par suite de l'emploi irrégulier.

**C. — RENVOI A VIDE DES WAGONS ETRANGERS.****a) Règle générale.**

Les wagons étrangers doivent, à vide, sauf exception (voir b ci-après), être renvoyés par le parcours suivi à l'aller sous charge



et, par conséquent, être dirigés sur les points d'échange par lesquels ils ont été reçus.

**Le parcours d'aller est le parcours suivi par le wagon de sa sortie du réseau propriétaire, jusqu'à destination et, en cas de réexpédition ou de nouvelle expédition jusqu'à la nouvelle destination.**

**b) Exceptions.**

**1° Wagon appartenant à un réseau touchant à la S.N.C.B. et dont le parcours est prolongé par suite de réexpédition.**

La station de déchargement doit le renvoyer à la plus proche station d'échange du réseau propriétaire, si cette station est moins éloignée que le point d'échange d'entrée ou peut être atteinte plus rapidement.

**2° Wagon déchargé dans une station qui ne se trouve pas sur le parcours d'aller tel qu'il est défini sous a) :**

Deux cas peuvent se présenter :

**a) Le wagon a été réutilisé par une station de la Société.**

Ce wagon doit être renvoyé à la plus proche station d'échange du réseau propriétaire, si ce réseau touche au réseau S.N.C.B. et si cette station est moins éloignée que la station d'échange d'entrée; sinon il doit être renvoyé au réseau propriétaire via les points d'échange qui ont été franchis à l'aller.

**b) Le wagon a été réutilisé par une station d'un autre réseau.**

Ce wagon doit être renvoyé, soit à la plus proche station située sur l'itinéraire d'aller afin de remettre le wagon sur cet itinéraire, soit à la plus proche station d'échange du réseau propriétaire suivant que l'une ou l'autre se trouve à la moindre distance.

**3° Wagon gravement avarié chargé sur un autre wagon pour être rapatrié.**

Il doit être renvoyé par la voie la plus courte à la plus proche station d'échange du réseau propriétaire, sans considération de l'itinéraire suivi à l'aller, avec un bulletin d'accompagnement E. 894 inscrit sur la feuille de route.



**4° Wagon dont l'itinéraire d'aller ne peut être déterminé avec certitude par suite de l'absence de tout ou partie des étiquettes de transit et à défaut d'indications suffisantes aux documents de transport.**

Ce wagon doit être renvoyé au réseau propriétaire par la voie la plus courte (voir paragr. d ci-après).

**c) Renvoi irrégulier.**

Sauf dans les cas visés au littera b), paragr. 2° b, 3° et 4°, il est interdit de renvoyer un wagon étranger vide ou avec une charge insuffisante (151.00 A. b.) par les lignes d'un réseau qui n'a pas participé au transport à l'aller.

Toute station qui s'aperçoit qu'un wagon étranger est dévoyé au retour des lignes de la Société doit rectifier son itinéraire d'après les étiquettes de transit dont il est muni.

Exemple : un wagon italien entré en Belgique par Erquelinnes, renvoyé abusivement via Sterpenich, doit être arrêté par la station qui constate l'erreur et renvoyé via Erquelinnes.

**d) Étiquettes de rapatriement.**

Si les étiquettes de transit font défaut mais si l'itinéraire d'aller peut être déterminé avec certitude d'après les documents dont le wagon est accompagné (151.00 E.), le wagon doit être muni d'étiquettes de rapatriement E. 801 (annexe I) sur lesquelles on inscrit, dans l'ordre inverse, les stations de transit franchies à l'aller.

Si les étiquettes de transit font défaut et si l'itinéraire suivi à l'aller ne peut être déterminé avec certitude d'après les documents dont le wagon est accompagné (151.00 E), celui-ci est muni d'étiquettes de rapatriement E. 801 sur lesquelles on inscrit les gares de transit que le wagon doit franchir pour atteindre le réseau propriétaire par la voie la plus courte.

Les étiquettes de rapatriement doivent être collées, une de chaque côté du wagon, aux places prévues pour les étiquettes de transit.

Les étiquettes de rapatriement ne doivent toutefois pas être appliquées lorsque le wagon peut être restitué directement au réseau propriétaire, **sans traverser les lignes d'autres réseaux.**



e) **Wagon vide parvenu dans une station d'échange, dépourvu de toutes étiquettes.**

### **1. Wagon remis vide par le réseau voisin.**

L'administration cédante doit être invitée à apposer les étiquettes de rapatriement. Si elle refuse de le faire, la station d'échange de la S.N. appose sur le wagon des étiquettes de rapatriement mentionnant les gares de transit à franchir pour atteindre le réseau propriétaire **par la voie la plus courte**, et elle en informe la station d'échange correspondante.

Cette information doit être donnée par bulletin portant la mention : « Wagon (marque et n°); reçu le (date), de votre station, par train (n°), sans étiquettes de transit ni de rapatriement, renvoyé via (itinéraire) au réseau propriétaire ».

La mention « wagon reçu sans étiquettes » doit être portée à l'état E. 856, dans la colonne « Observations », en regard du n° du wagon.

### **2. Wagon en provenance d'une station de la Société.**

La station d'échange de sortie demande de toute urgence, par télégramme, à la station de déchargement quel a été l'itinéraire suivi à l'aller. Si cet itinéraire ne peut être donné ou si la réponse se fait attendre plus de 48 heures, elle appose les étiquettes de rapatriement en y indiquant la voie la plus courte pour atteindre le réseau propriétaire. Elle signale le fait à la Direction E., Bureau 12-3.3, par bulletin d'irrégularité dressé à charge de la station de déchargement qui aurait dû apposer les étiquettes de rapatriement.

Si le wagon lui est parvenu d'une station d'échange de la Société en provenance d'une station d'un réseau voisin, la station d'échange de sortie procède de la même façon, sauf qu'elle n'adresse pas de demande télégraphique de renseignements à la station d'échange d'entrée.

### **f) Feuille de renvoi.**

Tout wagon étranger vide en retour doit être accompagné d'une feuille de route en service (I.C. 263). Cette feuille doit indiquer clairement la direction à suivre. S'il s'agit d'un wagon apparte-



nant à un réseau non limitrophe, elle doit mentionner, d'après les étiquettes de transit ou de rapatriement ou, le cas échéant, d'après les documents de transport à l'arrivée, tous les points de transit franchis lors du parcours d'aller, sous la forme « a transité à l'aller par ..... ».

Elle doit être dressée pour **la station d'échange en contact avec le réseau de la Société** et non pour une station étrangère au delà.

## **D. — ACCESSOIRES AMOVIBLES. — WAGONS AMENAGES POUR TRANSPORTS SPECIAUX.**

### **1. Accessoires amovibles.**

Les accessoires amovibles sont des parties de wagons qui ne sont pas fixées à demeure sur celui-ci, parce qu'elles doivent pouvoir en être enlevées et y être replacées.

Ils sont revêtus de la marque du réseau propriétaire et le nombre et le type sont inscrits sur les parois du wagon.

Les accessoires amovibles doivent être remis en place par le destinataire, immédiatement après le déchargement du wagon. Les cages, auges, planches, supports des wagons à volaille sont toutefois à déposer simplement dans le wagon.

Les accessoires amovibles qui, pour un motif quelconque, ont été retirés du wagon, doivent être munis d'étiquettes en carton raide et renvoyés, par la voie la plus courte, à la plus proche station d'échange du réseau propriétaire. L'expédition a lieu comme colis de détail, en feuille de route sans taxe ni frais d'aucune sorte, avec bulletin d'accompagnement E. 894. Celui-ci est inscrit sur la feuille de route et doit mentionner notamment la marque et le numéro du wagon duquel les accessoires ont été retirés.

### **2. Wagons aménagés pour transports spéciaux.**

Les wagons fermés contenant des agencements spéciaux doivent, dès que les accessoires amovibles y ont été replacés, être plombés pour leur renvoi à vide.

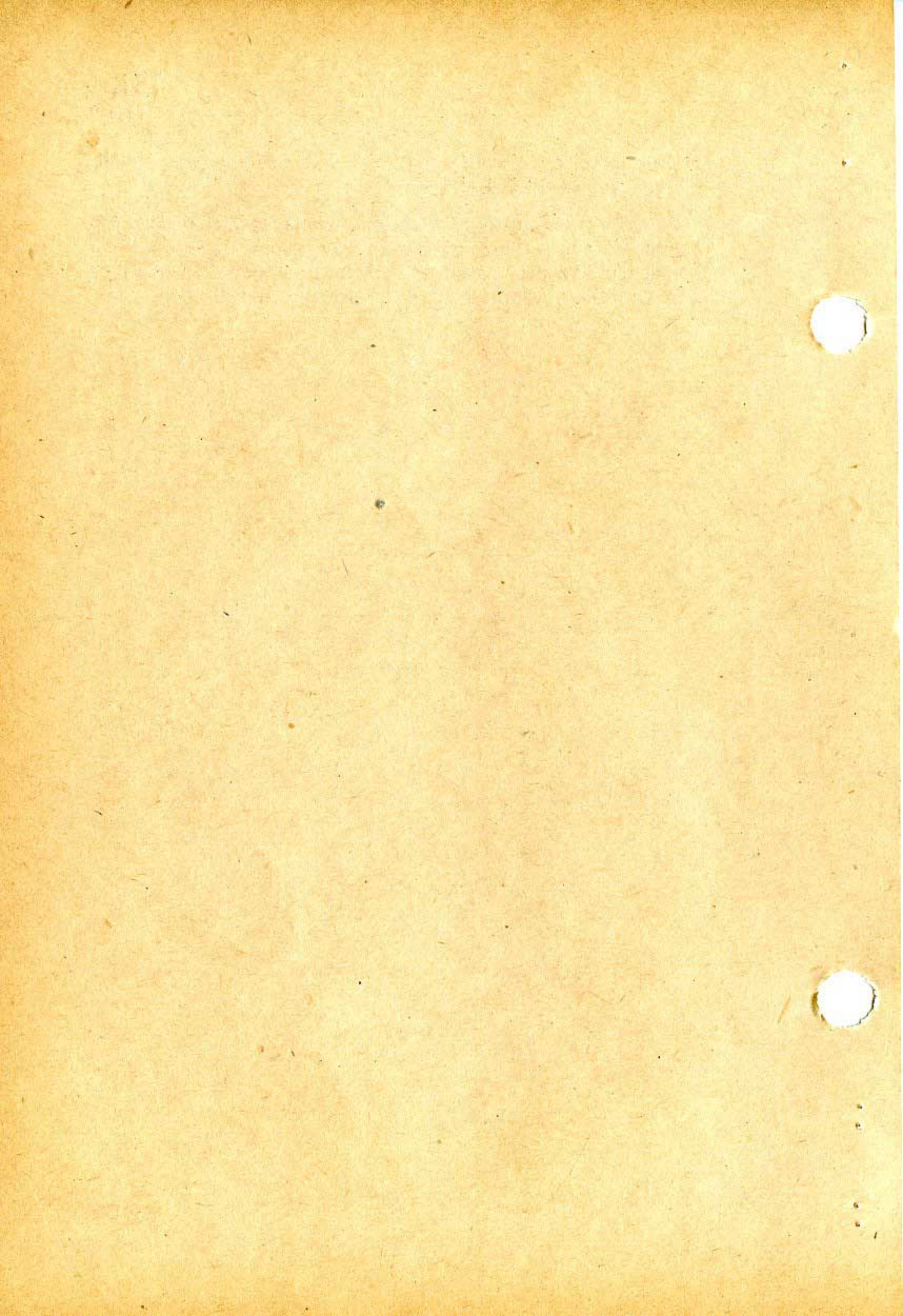
Les wagons à volaille doivent être plombés après désinfection



et leur renvoi au réseau propriétaire doit se faire avec bulletin d'accompagnement E. 894.

Lorsqu'un wagon muni d'aménagements spéciaux doit être transbordé sur le parcours d'aller pour cause d'avaries, il est permis d'utiliser pour ce transbordement un wagon du même type, vide en retour, appartenant à la même administration.







E. 801 (151.01/1).

151.01.  
Annexe I.

R. I. V. § 5 (modèle  
model **B**)

**SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES**  
**NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGISCHE SPOORWEGEN**

De  
van

.....

via  
over

.....

.....

à  
naar

.....

Etiquette pour le rapatriement des véhicules étrangers.  
Etiquette voor het terugzenden van vreemde voertuigen naar de eigenaarsbaan.



REVISED 1963



## Comptabilité d'échange des wagons.

---

### Généralités.

L'administration qui utilise des wagons étrangers paie à l'administration propriétaire une **redevance de location**, calculée par journée entière et par wagon, à raison de :

- 0,80 fr. or pour chacun des sept premiers jours;
- 1,00 fr. or pour chacun des 8<sup>e</sup> à 10<sup>e</sup> jours;
- 1,50 fr. or pour chacun des 11<sup>e</sup> à 15<sup>e</sup> jours;
- 2,50 fr. or pour chacun des jours en plus.

La location commence et finit à minuit, à la fin des journées de livraison et de restitution. Pour un wagon qui entre et qui sort le même jour, la location est payée pour une journée.

En plus des redevances de location, le R.I.V. prévoit des pénalités pour emploi de wagons étrangers contraire au règlement.

C'est ainsi que toute réutilisation de wagon étranger contraire aux stipulations données au par. B 1 a) de la lamelle 151.01 entraîne le paiement à l'administration propriétaire d'une amende de 20 francs or, en sus de la redevance de location.

De même, si un wagon est rapatrié à vide ou avec une charge insuffisante (lamelle 151.00, litt. A, par. b) par une route autre que celle suivie sous charge à l'aller, l'administration qui a provoqué ce détournement est tenue de payer une indemnité à celle qui a transporté le wagon. L'indemnité est de 0,10 fr. or par Km. d'application des tarifs sur le parcours effectué à vide ou avec une charge insuffisante. On retranche de ce parcours le trajet effectué avec une charge suffisante à l'aller ou au retour sur l'une quelconque des lignes de la même administration.



Le bureau 12-3.2 est chargé de vérifier la comptabilité des redevances qui sont dues à la S.N.C.B. par les réseaux étrangers (annexe I) pour l'utilisation des wagons **(B)**; il surveille l'utilisation régulière des wagons **(B)** à l'étranger et fait appliquer les pénalités prévues au R.I.V. pour tout emploi irrégulier de wagon.

Le bureau 12-3.3 est chargé d'établir les comptes des redevances dues aux réseaux étrangers par la S.N.C.B., pour l'emploi des wagons étrangers; il surveille l'utilisation régulière des wagons étrangers à l'intérieur du pays et contrôle le bien fondé des réclamations que lui font parvenir les réseaux étrangers pour emploi irrégulier du matériel étranger.

Pour effectuer leur travail, les bureaux 12-3.2 et 12-3.3 se basent sur les divers états et relevés d'échange que leur font parvenir les stations de la S.N.C.B.

#### A. — ANNOTATIONS A TENIR PAR LES STATIONS D'ÉCHANGE.

Tout le matériel (wagons, voitures, fourgons, bâches, agrès de toute espèce, containers) belge ou étranger passant d'une administration à une autre doit être annoté par les stations d'échange.

Les wagons **rendus vides** doivent être soigneusement visités afin que l'on puisse, le cas échéant, annoter les bâches ou autres agrès qu'ils pourraient renfermer.

Les annotations relatives au matériel entrant ou sortant sont prises « de visu » dans des carnets E. 786 (annexe II) distincts pour l'entrée et la sortie. Le cas échéant, des carnets distincts sont également tenus par ligne aboutissant à la station d'échange.

Les carnets E. 786 doivent mentionner :

- toutes les indications nécessaires à la confection des états et des relevés (voir littéra B) du matériel échangé, notamment le n° et la marque de ce matériel, s'il est vide(v) ou chargé(c), la catégorie, la station d'expédition, la station de destination et le point d'échange où le matériel en transit a été remis à nos lignes;
- la nature et le poids du chargement ainsi que le tonnage du wagon;



— la date, le numéro et l'heure d'arrivée et de départ des trains, chaque train étant séparé du précédent par un trait plein.

L'heure adoptée est l'heure belge, sauf dans les échanges avec les chemins de fer du Reich, pour lesquels l'heure est celle de l'Europe Centrale.

Les annotations prises de visu dans les E. 786 sont confrontées par après:

a) Avec les bordereaux de trains (D.C. 1888, D.C. 1888bis ou formulaire analogue étranger) afin de vérifier si les inscriptions faites sur ces bordereaux sont exactes et complètes;

b) Avec les papiers d'accompagnement (documents de transport, de douane, bulletin d'accompagnement, d'agrès) afin de vérifier s'il y a concordance et d'effectuer les rectifications éventuelles.

De plus, chaque jour, avant la transmission des états et relevés d'échange à l'administration centrale, les carnets d'annotations E. 786 doivent être collationnés avec les écritures de la station d'échange étrangère et paraphés par les agents des deux administrations.

Les annotations des deux administrations doivent concorder : toute divergence doit faire l'objet de recherches immédiates et si elle ne peut être régularisée sur le champ, elle doit être signalée à la Direction E, par note jointe aux états et relevés d'échange.

Les carnets d'annotations remplis sont ensuite étiquetés et classés avec soin.

## **B. — ETATS DE REDEVANCES ET RELEVÉS D'ÉCHANGE A FOURNIR PAR LES STATIONS D'ÉCHANGE A LA DIRECTION E.**

Au moyen des annotations des carnets E. 786, les stations d'échange remplissent les divers états de redevances et relevés d'échange.

Elles adressent :

a) A la Direction E, bureau 12-3.3 :



- les états E. 856 (annexes III et IV) des wagons et fourgons à marchandises étrangers, y compris les wagons transportés par trains de voyageurs, entrant sur les lignes de la Société Nationale;
- les relevés E. 810 (annexe V) ou E. 810bis (annexe VI) des wagons et fourgons à marchandises étrangers sortant des lignes de la Société Nationale.

Ces états et relevés sont accompagnés d'un bordereau E. 857 (annexe VII).

b) A la Direction de l'Exploitation, bureau 12-3.2 :

- les états E. 856ter (annexe VIII) des wagons et fourgons à marchandises **(B)** sortant des lignes de la Société Nationale;
- les relevés E. 810ter (annexe IX) des wagons et fourgons à marchandises **(B)** entrant sur les lignes de la Société Nationale.

Les états et relevés d'échange servent à l'établissement et à la vérification des comptes de location de wagons.

Avant leur envoi à l'administration centrale, les documents précités doivent donc être soigneusement collationnés. Si, après leur expédition, une rectification s'impose, elle doit donner lieu à la rédaction d'un état ou relevé rectificatif à adresser sans délai au bureau intéressé.

Les états E. 856 du matériel étranger, sont destinés à être transmis à des administrations étrangères, dont les agents n'ont généralement qu'une connaissance très imparfaite de nos langues nationales; ils doivent donc être dressés avec un soin tout particulier, notamment au point de vue de l'écriture. Il importe qu'ils ne contiennent aucune abréviation télégraphique ou autre.



### C. — PIECES DIVERSES A FOURNIR PAR LES STATIONS A LA DIRECTION E.

#### a) Wagons en douane, réexpédiés, en chômage, transbordés, immobilisés pour diverses causes autres que celles d'avarie.

Doivent être signalés à la Direction E., Bureau 12-3.3, par relevé E. 820 (annexe X) les wagons étrangers :

1° Retenus pour formalités douanières pendant plus de deux jours;

2° Réexpédiés;

3° Qui ont chômé plus de deux jours ou qui chôment depuis plus de deux jours, soit en gare, soit sur les voies des établissements raccordés ou des gares privées;

4° En transit, qui sont transbordés aux stations d'échange et qui ne sortent donc pas du réseau avec leur chargement primitif;

5° Retenus sur le réseau pour cause de refus d'acceptation ou de non-enlèvement par l'administration cessionnaire ou pour cause d'interception complète de la ligne à parcourir (inondation, éboulement, neige, accident d'exploitation, etc.).

Les relevés E. 820 des wagons repris sous 1° à 4° ont pour but d'éviter l'instruction du séjour prolongé du matériel étranger sur le réseau. Ils doivent être envoyés par périodes décadaires (1<sup>er</sup> au 10, 11 au 20, 21 au dernier jour du mois). Le relevé 1° n'est établi que par les stations frontières et les stations à entrepôt.

Le relevé E. 820 des wagons repris sous 5° doit permettre à la Société de s'exonérer des redevances de séjour résultant de l'immobilisation des wagons étrangers pour l'une des causes indiquées (R.I.V., § 21). Il doit être envoyé immédiatement.

#### b) Wagons étrangers avariés.

Afin de permettre à la Société de bénéficier des exemptions de redevances auxquelles elle a droit du chef de l'immobilisation des wagons étrangers pour cause d'avarie ou de déraillement (R.I.V., § 21), les stations doivent informer immédiatement la Direction E., Bureau 12-3.3, du retrait de la circulation de tout véhicule



étranger (y compris les wagons de particulier) ainsi que du séjour qui en a été la conséquence.

Elles utilisent, à cet effet, les compartiments A et B du cahier à souches E. 919 (annexe XI).

Cette information ne dispense pas les stations de faire sans retard toutes les démarches nécessaires auprès du service du Matériel pour la prompte réparation des véhicules avariés et, le cas échéant, pour l'obtention des pièces de rechange.

Le bulletin E. 919 doit mentionner notamment :

1° Pour le wagon déraillé non avarié et pour le wagon avarié dont la réparation ne nécessite pas de pièces de rechange, la date de mise hors de service et la date de remise en circulation;

2° Pour le wagon dont la remise en état nécessite des pièces de rechange (1), la date de la demande de ces pièces et la date de leur arrivée à la station destinataire;

3° Pour le wagon gravement avarié (R.I.V., § 14), c'est-à-dire qui, par suite de ses avaries, doit être chargé sur wagon, la marque et le numéro du wagon transporteur;

4° Pour le wagon muni d'agencements spéciaux et avarié, dont le contenu a été transbordé dans un wagon de même marque et de même type, la marque et le numéro de ce dernier ainsi que le motif de la réutilisation;

5° Pour le wagon avarié qui assure, avec d'autres, un chargement commun, la marque et le numéro des autres wagons. Les wagons accouplés doivent être restitués ensemble et non séparément; s'il arrive qu'un de ces véhicules est avarié, le wagon non avarié est retenu jusqu'à ce que la réparation de l'autre soit terminée.

Lorsqu'un véhicule avarié est dirigé pour réparation sur un atelier dépendant d'une station autre que celle où l'avarie a été

---

(1) Le renvoi des wagons étrangers en queue du train doit être évité le plus possible. Il n'est autorisé que si, par des opérations de peu d'importance avec ou sans pièces de rechange, il n'est pas possible de remettre le wagon en état de circuler dans le corps du train. Les pièces de rechange telles que buttoirs, crochets de traction, boîtes à huile, etc., doivent éventuellement être demandées. Les demandes de ces pièces, à fournir par les administrations propriétaires des wagons, sont faites par les agents du Service M.



constatée, celle-ci adresse le compartiment B à la station où le véhicule est envoyé et en fait mention sur le compartiment A qu'elle adresse à la Direction E. Le bulletin B est ensuite transmis à la Direction E. par les soins de la station dont dépend l'atelier, quand le véhicule est remis en état de circuler.

La station qui reçoit des pièces de rechange pour la réparation des wagons étrangers appose son timbre à date sur le bulletin d'accompagnement (R.I.V., modèle C), dès leur arrivée. Ce bulletin doit, après émargement du service destinataire, être renvoyé au service expéditeur.

La station d'échange qui reçoit d'un réseau voisin ou qui remet à un réseau voisin un wagon gravement avarié pour être réparé, indique aux états et relevés d'échange : pour le wagon avarié, la mention « chargé sur wagon (marque et numéro du wagon transporteur) » et pour le wagon transporteur, la mention « chargé du wagon (marque et numéro) ».

### **Remarques.**

#### **a) Communications de l'administration centrale.**

Ces communications doivent, en règle générale, être renvoyées directement au bureau de la Direction E. dont elles émanent, avec les renseignements demandés. Elles ne peuvent être transmises à d'autres bureaux que dans le cas où la note de transmission le prescrit.

#### **b) Communications avec les réseaux étrangers.**

Les rapports relatifs à l'emploi du matériel étranger étant envoyés mensuellement par l'administration centrale aux réseaux en relation, les stations de la Société n'ont pas à fournir aux stations de ces réseaux, les renseignements que ces derniers pourraient leur demander au sujet de cette partie du service. Le cas échéant, les demandes de renseignements de l'espèce doivent être transmises à la Direction E., Bureau 12-3.3.

De même, les stations de la Société doivent s'abstenir de correspondre directement avec les stations des autres réseaux, en vue d'obtenir des renseignements relatifs à l'échange du matériel.

Ces dernières dispositions ne s'appliquent pas au collationnement des écritures d'échange ni aux correspondances qui s'y rapportent.








**LISTE DES ADMINISTRATIONS EN RELATION  
AVEC INDICATION DES MARQUES DE LEUR MATERIEL.**

N° d'ordre	Désignation des administrations.	Sièges des contrôles des wagons	Marque de propriété des wagons		Observations.
			sur les parois latérales	sur les longerons	


**ALLEMAGNE.**

	Chemins de fer allemands. Reich.					Les directions du chemin de fer allemand du Reich utilisent leurs wagons en commun sous la gérance de l'Office central du chemin de fer du Reich à Berlin. Les lignes de ces directions constituent un réseau unique en ce qui concerne les wagons D.R. et les wagons étrangers.
	Direction :			D.R. et le n° précédé de :		
1	Augsburg	Berlin		Au	Le nom de la Direction :	
2	Berlin	»		Bln	Augsburg,	
3	Breslau	»		Bsl	Berlin, etc.	
4	Danzig	»		Dz		
5	Dresden	»		Dre		
6	Erfurt	»		Erf		
7	Essen	»		Esn		
8	Frankfurt/Main	»		Frt		
9	Halle	»		Hal		
10	Hamburg	»		Hmb		
11	Hannover	»		Han		
12	Karlsruhe	»		Kar		
13	Kassel	»		Ksl		
14	Köln	»		Köl		
15	Königsberg	»		Kgb		
16	Linz	»		Li		
17	Ludwigshafen	»		Lu		
18	Mainz	»		Mz		
19	München	»		Mü		
20	Münster	»		Mst		
21	Nürnberg	»		Nür		
22	Oppeln	»		Opp		
23	Posen	»		Psn		
24	Regensburg	»		Re		
25	Saarbrücken	»		Sbr		
26	Schwerin	»		Sch		
27	Stettin	»		Stn		
28	Stuttgart	»		Stg		
29	Villach	»		Vi		
30	Wien	»		Wn		



N° d'ordre	Désignation des administrations.	Sièges des contrôles des wagons	Marque de propriété des wagons		Observations.
			sur les parois latérales	sur les longerons	
31	Wuppertal	»	Wt		Ces wagons sont à considérer comme allemands.
32	Würzburg	»	Wüb		
33	—	»	C.S.D. 		
34	—	»	Ru ou DR, RU		
<b>Chemins de fer privés allemands</b>					
36	Eutin-Lübeck	Lübeck	Eutin-Lübeck		
37	Salzburger-Eisenbahn	Salzburg	S.E.T.G.	Salzburger Eisenbahn	

**BELGIQUE.**

38	Chimay	Chimay	Chimay		
39	Société Nationale des Chemins de fer belges	Bruxelles		Belgique België	
40	Malines-Terneuzen	St-Nicolas	Malines-Terneuzen		

**BOHEME—MORAVIE.**

41	Bohème-Moravie Prague	Prague	B.M.B. C.M.D.		
----	--------------------------	--------	------------------	--	--

**BULGARIE.**

42	Chemins de fer de l'Etat Bulgare	Sofia	<b>Б. Д. Ж</b>	C.E.B. B.St.B.	
----	----------------------------------	-------	----------------	-------------------	--

**DANEMARK.**

43	Chemins de fer de l'Etat danois	Copenhague	(couronne royale). D.S.B. Danmark	Danmark	Il y a en outre 59 autres marques de wagons danois qui toutes sont complétées par le mot « Danmark ». Des états d'échange distincts doivent être dressés pour chacune de ces marques.
----	---------------------------------	------------	---	---------	---



N° d'ordre	Désignation des administrations.	Sièges des contrôles des wagons	Marque de propriété des wagons		Observations.
			sur les parois latérales	sur les longerons	
<b>FRANCE.</b>					
44	Société Nationale des chemins de fer français	Paris	S.N.C.F. (suivi de l'indice de la région dans un carré).	Plaque métallique S.N.C.F.	Indice de la région 1=Région Est 2=Région Nord 3=Région Ouest (Etat) 4=Rég. Sud-Ouest (Midi) 5=Rég. Sud-Est (PLM)
	Chemins de fer	Paris	Etival à Senones	—	Ces chemins de fer relèvent de la région 1
	a) Etival à Senones	»	Sté Gle des chemins de fer économiques Hte Marne	—	
	b) Gudmont à Rimaucourt	»	Gite à Menaucourt	—	
	c) Gite à Menaucourt	»	Chauny à St-Gobain	S. G.	
	d) Chauny à St-Gobain	»	Achiet-Bapaume	—	
	e) Achiet à Bapaume	»	Boisieux-Marquion	—	
	f) Boisieux à Marquion	»	Marquion-Cambrai	—	
	g) Marquion à Cambrai	»	Velu-St-Quentin	—	
	h) Velu-Bertincourt à St-Quentin	»	Crécy-La Fère	—	
	i) Crécypuc Serne à La Fère	»	Aulnoye à Pont s/Sambre	A. P/S	
	j) Cie Gle des Voies ferrées d'intérêt local	»	Hazebrouck-Merville Pont de la Deûle à Pont à Marca	H.M.	
45	Ch. de fer de Somain à Anzin et à la frontière belge	Anzin	Anzin		



N <sup>o</sup> d'ordre	Désignation des administrations.	Sièges des contrôles des wagons	Marque de propriété des wagons		Observations.
			sur les parois latérales	sur les longerons	
<b>GRECE.</b>					
46	Chemins de fer de l'Etat hellénique	Athènes		Σ. E. K.	
47	Cie Franco-Hellénique de chemins de fer	Alexandropole		C.E.H. Grèce C.F.H.	
<b>HONGRIE.</b>					
48	Ch. de fer royaux de l'Etat hongrois	Budapest		M.A.V. Hungaria	
49	Chemins de fer d'intérêt local de Budapest	»	B.H.E.V.	B.H.E.V. Budapester Localb.	
50	Ch. de f. Debreczen-Nyirbator	»	D Ny B.V.	Debreczen Nyirbator	
51	Ch. de fer Gyor-Sopron-Ebenfurt	Sopron	Gy.S.E.V.	Gy.S.E.V. et Raab- Oedenburg	
52	Chemin de fer Mohacs-Pecs	Pecs	M.P.V.	Mohacs-Pecs	
53	Chemin de fer Szeged-Csanad	Budapest	Cz.Cs.V. Hungaria	Szeged- Csanad	
<b>ITALIE.</b>					
54	Chemins de fer italiens de l'Etat	Rome	F.S. Italia	F.S.	Il y a en outre 38 autres marques de wagons italiens qui toutes sont complétées par le mot « Italia ».
55	Chemins de fer Nord-Milano Société Vénitienne	Milan Padoue	F. Nord Milano S.V. Italia	S.V.	
<b>LETTONIE.</b>					
56	Ch. de fer Lettons de l'Etat	Riga	Latvijas dzelzceli	Latv.dz.c.	



N° d'ordre	Désignation des administrations.	Sièges des contrôles des wagons	Marque de propriété des wagons		Observations.
			sur les parois latérales	sur les longerons	
<b>LITUANIE.</b>					
57	Ch. de fer litua- niens de l'Etat	Kaunas	Lietuvos Gelezinkeliai	—	
<b>LUXEMBOURG.</b>					
58	Chemin de fer Prince-Henri	Luxembourg	Prince-Henri	P.H.	
<b>NORVEGE.</b>					
59	Chemins de fer de l'Etat norvégien	Oslo	N.S.B. Norge	1. Oslo 2. Drm 3. Hmr 4. Thm 5. Brg 6. Nrv	
60	Chemins de fer a) Bratsberg b) Rjukan c) Valdres	Oslo » »	N.S.B. Norge Rj. B. Norge V.B. Norge	T.P.B. Rj.B. V.B.	
<b>PAYS-BAS.</b>					
61	Chemins de fer néerlandais	Utrecht	N.S. Nederland	N.S.	
	Chemins de fer de l'Ouest (Westlandsche stoomtramweg Maatschappij)	Utrecht	N.S. Nederland ou W.S.M. Maassluis ou Delft	»	



N <sup>o</sup> d'ordre	Désignation des administrations.	Sièges des contrôles des wagons	Marque de propriété des wagons		Observations.
			sur les parois latérales	sur les longerons	
<b>POLOGNE.</b>					
62	Chemins de fer de l'Etat polonais	Varsovie	(aigle polonais) P.K.P. ou P.K.P. Port Dantzig	P.K.P. ou P.K.P. Port Dantzig	
<b>ROUMANIE.</b>					
63	Chemins de fer de l'Etat Roumain	Bucarest	C.F.R. ou C.F.R. Romania	—	
64	Ploesti-Valeni	»	C.F.P.V.	—	
	Buzaw-Nehoiasi	»	C.F.Bz.N.	—	
65	Chemin de fer Oranesti Oradea-Mare	Oradea-Mare	C.F.O.M. Romania	Caile Ferate Oranesti Oradea-Mare	
<b>SLOVAQUIE.</b>					
66	Chemins de fer de l'Etat Slovaque	Bratislava	S.Z.	S.Z.	
<b>SUEDE.</b>					
67	Chemins de fer de l'Etat Suédois	Stockholm	(couronne royale) S.J. Sverige		Il y a en outre 48 autres marques de wagons suédois qui toutes sont complétées par le mot « Sverige ».
<b>SUISSE.</b>					
68	Chemins de fer fédéraux suisses	Berne	S.B.B. C.F.F.	Schweiz Suisse	



N° d'ordre	Désignation des administrations.	Sièges des contrôles des wagons	Marque de propriété des wagons		Observations.
			sur les parois latérales	sur les longerons	
69	Ch. de fer des Alpes bernoises Berne-Loetschberg-Simplon	Berne	B.L.S.	B.L.S. Schweiz	
70	Berne-Schwarzenburg	»	B.S.B.	B.S.B. Schweiz	Les chem. de fer suisses utilisent leurs wagons en commun. Pr l'utilisation de leur matériel, les lignes de ces chem. de fer constituent un réseau unique. Des états d'échange distincts doivent cependant être dressés pour chaque marque.
71	Gürbetal	»	G.T.B.	G.T.B. Schweiz	
72	Simmental	»	S.E.Z.	S.E.Z. Schweiz	
73	Berne-Neuchâtel	»	B.N.	B.N. Suisse-Schweiz	
74	Bodensee-Toggenburg	»	B.T.	B.T. Schweiz	
75	Emmenthal-Burgdorf-Thun	»	E.B.T.	E.B.T. Schweiz	
76	Solothurn-Münster	»	S.M.B.	S.M.B. Schweiz	
77	Chemin de fer Fribourgeois	»	G.F.M.	G.F.M. Suisse Schweiz	
78	Kriens-Lucerne	»	K.L.B.	Schweiz	
79	Langenthal-Huttwil	»	L.H.B.	L.H.B. Schweiz	
80	Huttwil-Wolhusen	»	H.W.B.	H.W.B. Schweiz	
81	Ramsei-Sumiswald Huttwil	»	R.S.H.B.	R.S.H.B. Schweiz	
82	Mittel-Thurgau	»	M.Th.B.	M.Th.B. Schweiz	
83	Oensingen-Balsthal	»	Ö.B.B.	Ö.B.B. Schweiz	
84	Pont-Brassus	»	P.B.	P.B. Suisse	
85	Saignelégier-Glovelier	»	R.S.G.	R.S.G. Suisse	
86	Porrentruy-Bonfol	»	R.P.B.	R.P.B. Schweiz	
87	Val de Travers	»	R.V.T.	Suisse R.V.T.	
88	Rorschach-Heiden	»	R.H.B.	Suisse R.H.B.	
89	Sud-Est (Wädenswil)	»	S.O.B.	Schweiz Schweiz	



N° d'ordre	Désignation des administrations.	Sièges des contrôles des wagons	Marque de propriété des wagons		Observations.
			sur les parois latérales	sur les longerons	
90	Sensetal	Berne	Sense-T.B.	Sense-T.B. Schweiz	
91	Sihltal	»	Sihl-T.B.	Sihl-T.B. Schweiz	
92	Sursee-Triengen	»	S.T.	S.T.	
93	Uerikon-Bauma	»	U.B.B.	U.B.B. Schweiz	
94	Wohlen-Meisterschwanden	»	W.M.	W.M. Schweiz	

### TURQUIE.

95	Chemins de fer orientaux	Istanbul	(Etoile et Croissant) C. O.	
----	--------------------------	----------	--------------------------------	--



E. 786 (151.02/2).

Numéro des wagons ou des bâches	Marques	Vide ou chargé	Catégorie	Tonnage du wagon	Station d'expédition ou de destination suivant le cas	Nature de la marchandise et poids du chargement	Point d'échange où le matériel en transit a été remis à nos lignes







SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

SERVICE DE L'EXPLOITATION

Bureau 12-33.

R. I. V., § 22<sup>1</sup> (Modèle D)

# ETAT

## des redevances dues pour les wagons

remis à la station d'échange de .....  
 par le Chemin de fer .....  
 et appartenant au Chemin de fer .....

MOIS .....

Etabli à Bruxelles, le .....

Wagons livrés		Wagons restitués.	
Chargés	Vides	Chargés	Vides
DESTINATION ou provenance.			
Lignes de l'Etat			
Au delà			
TOTAUX			



1	2	3	Entrée			Sortie			Séjour			Location		15		
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
No d'ordre	Numéros des wagons	Marques												Chargé	Vide	Station destinataire
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																



No d'ordre	Numéros des wagons	Entrée			Sortie		Séjour			Location		Observations		
		Marques	Jour		Station destinataire		Chargé	Vide	Station d'échange	Total	Ex. de loc.		▲ payer	Francs
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
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														



N° d'ordre	Numéros des wagons	Entrée			Sortie			Séjour			Location		Observations	
		3 Marques	4 Jour		6 Station destinataire	7 Jour		9 Station d'échange	10 Total	11 Ex. de loc.	12 A payer	13 Francs		14 C.
1	2	4	5	7		8	10						11	
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														



















E. 857 (151.02/7).



STATION .....

**BORDEREAU**  
des états E 856 et relevés E 810 envoyés à E 12-3.3.

le ..... 19

Période du ..... au .....

N° d'ordre	Désignation des états E 856	Décadaires	Mensuels	Désignation des états E 810 E 810bis	Décadaires	Mensuels
	Marques du matériel			Marques du matériel		
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						



No d'ordre	Désignation des états E 856	Décadaires	Mensuels	Désignation des états E 810 E 810bis	Décadaires	Mensuels
	Marques du matériel			Marques du matériel		
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						
36						
37						
38						
39						
40						

A ..... , le ..... 19

Le chef de station,

N. B. — Les états E. 856 et les relevés E. 810 fournis mensuellement doivent être inscrits à la suite de ceux de la 3<sup>e</sup> décade.

Juin 1945.





Année .....

Dressé par .....

# SORTIE

## des Wagons de la Société vers les réseaux en relation

Genre de carte

3			
1	4	5	6

N° du feuillet

--	--	--

Station de sortie .....

7 8 9 Jour Mois

Date de la sortie

--	--	--	--

N° du jour de sortie

10	11	12	13
----	----	----	----

14 15 16

--	--	--

N° des wagons	Codification												
	Genre de wagon	Chargé 1. Vide 0.	Pays de destination	de 15 T. : 0.15 T. et plus : 1.	Nature du transport	Gare de destination (2)							
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26 (1)	27 (1)	28 (1)	29 (1)	30
1													
2													
3													
4													
5													
6													
7													
8													
9													
10													
11													
12													
13													
14													
15													
16													
17													
18													
19													
20													

N° des wagons	Codification												
	Genre de wagon	Chargé 1. Vide 0.	Pays de destination	de 15 T. : 0.15 T. et plus : 1.	Nature du transport	Gare de destination (2)							
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26 (1)	27 (1)	28 (1)	29 (1)	30
21													
22													
23													
24													
25													
26													
27													
28													
29													
30													
31													
32													
33													
34													
35													
36													
37													
38													
39													
40													

(1) Renseignements à fournir par ATHUS P.H. seulement.  
 (2) Colonne à utiliser sur instructions spéciales du Bureau 12-3.2.  
 A laisser en blanc dans les autres cas.



Nos des wagons										Codification				
										Genre de wagon	Chargé 1. Vide 0.	Pays de destination	de 15 T. : 0.15 T. et plus : 1.	Nature du transport
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26 (1)	27 (1)	28 (1)	29 (1)	30	
41														
42														
43														
44														
45														
46														
47														
48														
49														
50														
51														
52														
53														
54														
55														
56														
57														
58														
59														
60														
61														
62														
63														
64														
65														
66														
67														
68														
69														
70														

Nos des wagons										Codification				
										Genre de wagon	Chargé 1. Vide 0.	Pays de destination	de 15 T. : 0.15 T. et plus : 1.	Nature du transport
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26 (1)	27 (1)	28 (1)	29 (1)	30	
71														
72														
73														
74														
75														
76														
77														
78														
79														
80														
81														
82														
83														
84														
85														
86														
87														
88														
89														
90														
91														
92														
93														
94														
95														
96														
97														
98														
99														
100														

(1) Renseignements à fournir par ATHUS P.H. seulement.  
 (2) Colonne à utiliser sur instructions spéciales du Bureau 12-3.2.  
 A laisser en blanc dans les autres cas.





Année .....

Dressé par .....

# RENTRÉE

## des Wagons de la Société en provenance des réseaux en relation

Genre de carte

3			
2	4	5	6

N° du feuillet

7	8	9	Jour	Mois
---	---	---	------	------

Station de rentrée .....

10	11	12	13
----	----	----	----

Date de la rentrée

14	15	16
----	----	----

N° du jours de la rentrée

14	15	16
----	----	----

Nos des wagons	Codification				(2)							
	Genre de wagons	Chargé 1. Vide 0.	de 15 T. : 0.15 T. et plus : 1.	Nature du transport		Gare d'origine						
17	18	19	20	21	22	23	24	25 (1)	26 (1)	27 (1)	28 (1)	29
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												

Nos des wagons	Codification				(2)							
	Genre de wagons	Chargé 1. Vide 0.	de 15 T. : 0.15 T. et plus : 1.	Nature du transport		Gare d'origine						
17	18	19	20	21	22	23	24	25 (1)	26 (1)	27 (1)	28 (1)	29
21												
22												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												
39												
40												

(1) Renseignements à fournir par ATHUS P.H. seulement.  
 (2) Colonne à utiliser sur instructions spéciales du Bureau 12-3.2.  
 A laisser en blanc dans les autres cas.



Nos des wagons											Codification				
											Genre de wagons	Chargé 1. Vide 0. — de 15 T. : 0.15 T. et plus : 1.	Nature du transport	Gare d'origine (2)	
17	18	19	20	21	22	23	24	25 (1)	26 (1)	27 (1)	28 (1)	29			
41															
42															
43															
44															
45															
46															
47															
42															
49															
50															
51															
52															
53															
54															
55															
56															
57															
58															
59															
60															
61															
62															
63															
64															
65															
66															
67															
68															
69															
70															

Nos des wagons											Codification				
											Genre de wagons	Chargé 1. Vide 0. — de 15 T. : 0.15 T. et plus : 1.	Nature du transport	Gare d'origine (2)	
17	18	19	20	21	22	23	24	25 (1)	26 (1)	27 (1)	28 (1)	29			
71															
72															
73															
74															
75															
76															
77															
78															
79															
80															
81															
82															
83															
84															
85															
86															
87															
88															
89															
90															
91															
92															
93															
94															
95															
96															
97															
98															
99															
100															

(1) Renseignements à fournir par ATHUS P.H. seulement.  
 (2) Colonne à utiliser sur instructions spéciales du Bureau 12-3.2.  
 A laisser en blanc dans les autres cas.





# STATION

## EXPLOITATION

Période du ..... au ..... 19

 Mouvement  
Bureau 12-3-3

## Relevé de wagons étrangers

- a) Retenus pour formalités douanières (plus de 2 jours) (1);  
 b) Retenus par suite de non-acceptation de la part de l'administration cessionnaire ou par suite d'interception de la ligne à parcourir (inondation, neige, accident d'exploitation, etc.);  
 c) En chômage depuis plus de 2 jours (1);  
 e) Réexpédiés sans rompre charge (1).

WAGONS		Entrées sur les lignes C. F. B.		Dates		Frais de chômage appliqués	Observations (Cause de l'immobilisation, nouvelle destination, etc.).
Numéro	Marque	Point d'échange	Date	Arrivée	Départ		







E 919 (151.02/11).

(R. G. E., 4<sup>e</sup> pa., fasc. II, a. 23),

N° .....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

AVARIES AU MATERIEL ETRANGER  
R. I. V. § 21.

( Bulletin **A** )

Le wagon n° ..... (marque) .....  
entré sur les lignes des chemins de fer belges par la station d'échange de  
..... le .....

	a été	
mis hors service pour causes d'avaries	réparé	No et marque du wagon sur lequel le véhicule avarié a été chargé pour être rapatrié (R. I. V. § 18-8) :
	renvoyé inutilisable	
le .....	le ..... 19....	

Nature des avaries .....

Date de la demande des pièces de rechange ..... 19....

Date de la réception des pièces de rechange ..... 19....

La durée probable du séjour sera de ..... jours.

Etabli à ....., le ..... 19....

Le Chef de station,

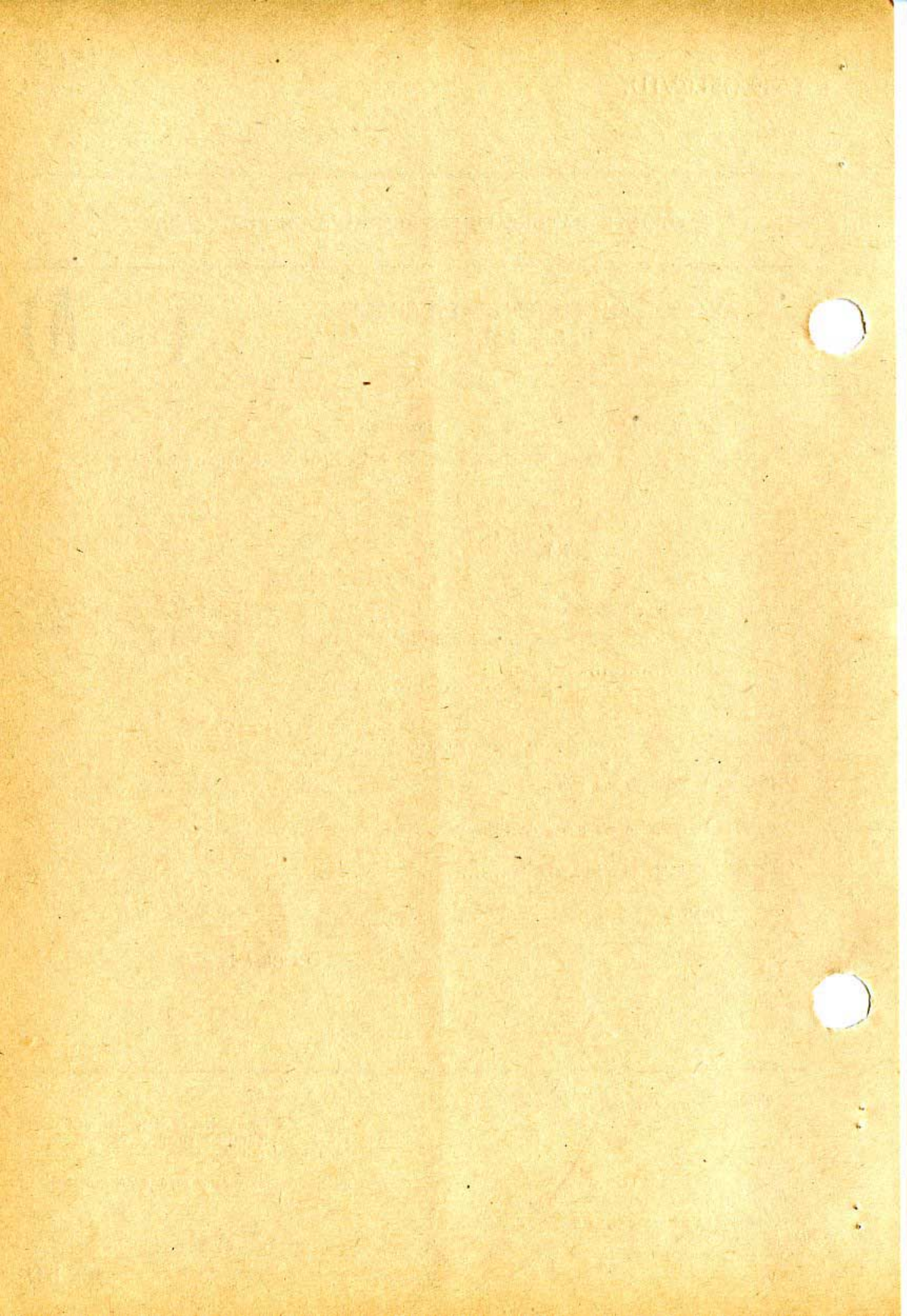
Transmis au Service **E 12-33**

N. B. — Ce formulaire ne doit être utilisé  
que s'il y a réparation ou bien examen de  
wagons après déraillement.

Le bulletin A doit être envoyé **immédiatement**.

(1) Indiquer la nature exacte des avaries.  
(2) A biffer selon le cas.







E 919 (151.02/11).

(R. G. E., 4<sup>e</sup> pa., fasc. II, a. 23),

N° .....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

AVARIES AU MATERIEL ETRANGER  
R. I. V. § 21.

( Bulletin **B** )

Le wagon n° ..... (marque) .....  
entré sur les lignes des chemins de fer belges par la station d'échange de  
..... le .....

	a été	
mis hors service pour causes d'avaries	réparé	No et marque du wagon sur lequel le véhicule avarié a été chargé pour être rapatrié (R. I. V. § 13-8) :
	renvoyé inutilisable	
le .....	le ..... 19....	

Nature des avaries .....

Date de la demande des pièces de rechange ..... 19....

Date de la réception des pièces de rechange ..... 19....

La durée probable du séjour sera de ..... jours.

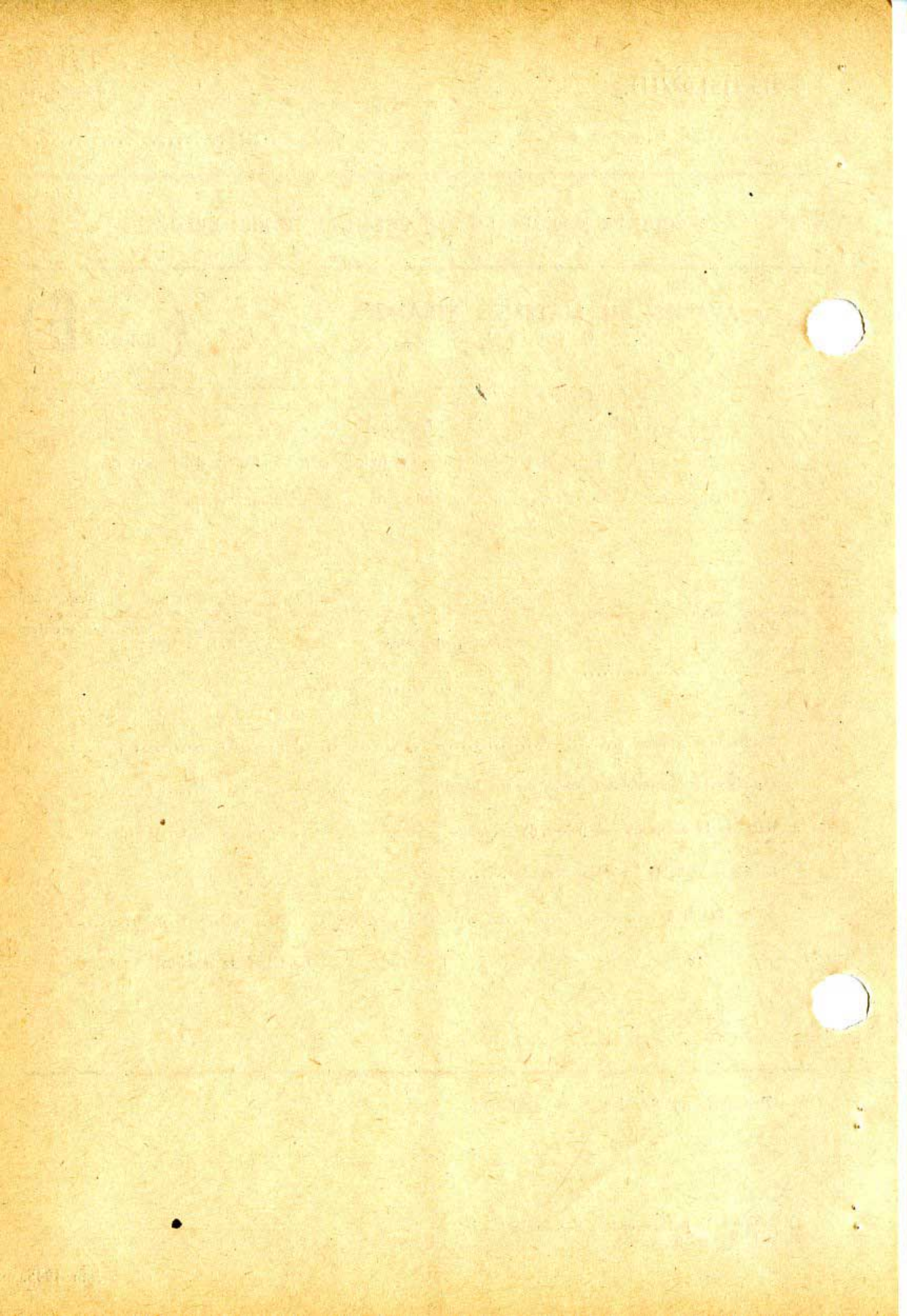
Etabli à ....., le ..... 19....

Le Chef de station,

Transmis au Service E 12-33

(1) Indiquer la nature exacte des avaries.  
(2) A biffer selon le cas.







E 919 (151.02/11).

(R. G. E., 4<sup>e</sup> pa., fasc. II, a. 23),

N° .....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

AVARIES AU MATERIEL ETRANGER  
R. I. V. § 21.

( Souche **C** )

Le wagon n° ..... (marque) .....  
entré sur les lignes des chemins de fer belges par la station d'échange de  
..... le .....

	a été	
mis hors service pour causes d'avaries	réparé	N° et marque du wagon sur lequel le véhicule avarié a été chargé pour être rapatrié (R. I. V. § 13-8) :
	renvoyé inutilisable	
le .....	le ..... 19....	

Nature des avaries .....

Date de la demande des pièces de rechange ..... 19....

Date de la réception des pièces de rechange ..... 19....

La durée probable du séjour sera de ..... jours.

Etabli à ....., le ..... 19....

Le Chef de station,

Bulletins A et B transmis au service

E 12-33

**A** le ..... 19.... **B** le ..... 19....

(1) Indiquer la nature exacte des avaries.  
(2) A biffer selon le cas.







## **Echange et emploi réciproque des agrès de chargement en trafic international.**

---

### **A. — REMISE DES AGRES DE CHARGEMENT A L'ECHANGE.**

#### **1. Marques et numéros.**

Les agrès de chargement (bâches, et agrès d'arrimage tels que chaînes, prolonges, cordes, supports à fourches, etc...) livrés à d'autres réseaux doivent être revêtus de la marque du réseau propriétaire et, en ce qui concerne les bâches, d'un numéro.

#### **2. Documents d'accompagnement.**

Les agrès de chargement remis à l'échange, doivent faire l'objet **d'un bulletin d'accompagnement** (modèle C, RIV; formulaire E. 894-151.03/1) pour chaque wagon utilisé.

Ce bulletin doit mentionner, notamment, la marque du réseau propriétaire et le numéro des agrès.

Le numéro et la station d'origine du bulletin, ainsi que la marque et le numéro des agrès, doivent être inscrits en feuille de route. Si ces inscriptions ont été omises, l'omission doit être réparée par la station qui la constate.

**Le bulletin doit accompagner les agrès jusqu'à leur retour au réseau propriétaire.**

Toute station qui reçoit des agrès étrangers sans bulletin d'accompagnement doit en dresser un d'office. La mention « Créé



d'office à ....., le ..... » est inscrite sur le bulletin.

Le bulletin doit recevoir l'empreinte du timbre à date des stations d'expédition et de destination, tant à l'aller, qu'au retour, des stations d'échange d'entrée et de sortie, et, le cas échéant, des stations où s'effectuerait un transbordement ou une réexpédition de la marchandise.

La station d'échange doit mentionner le bulletin spécialement dans son bordereau de transmission des marchandises par l'indication du numéro et de la station d'origine du bulletin.

### 3. Vérification à l'échange.

#### a) Agrès utilisés.

La station d'échange doit vérifier si les **agrès utilisés sur les transports** sont bien mentionnés en feuille de route et sur le bulletin d'accompagnement et si les agrès inscrits sur ces documents sont bien présents et en bon état.

Toute irrégularité constatée est consignée sur la feuille de route et sur le bulletin d'accompagnement.

Les manquants, les excédents ainsi que les avaries de quelque importance, font en outre l'objet de réserves envers l'administration cédante.

Voir au surplus chap. B, 2 : Vérification à la station de destination.

#### b) Agrès non utilisés.

##### 1° Agrès **(B)**.

Les agrès **(B)** non utilisés, en retour de l'étranger, sont vérifiés dès leur arrivée à la station d'échange de la S.N. par l'agent désigné à cette fin par le chef de station.

Les bâches **(B)** en particulier, doivent faire l'objet d'un examen minutieux. Celles qui sont avariées sont immédiatement retirées de la circulation et envoyées en réparation (voir lamelle 150.70).

Si une bâche **(B)** en retour de l'étranger est jugée irréparable, la station d'échange :



- dresse immédiatement un procès-verbal M 641 (201.41/7) indiquant le détail des avaries (surface avariée, longueur totale des déchirures, brûlures, etc...);
- envoie une copie de ce procès-verbal à la station d'échange de l'administration cédante en l'informant que la bâche sera laissée pour compte de l'administration responsable;
- adresse l'original à la Direction E. 12.3-2, qui recherche l'administration responsable et fait le nécessaire pour que la demi-valeur de la bâche (151.03/E) soit portée à notre crédit par cette administration, dans les comptes de location de wagons;
- tient la bâche jusqu'à ce que le bureau E. 12.32 en dispose.

## **2° Agrès étrangers.**

Les agrès étrangers non utilisés renvoyés en transit via notre réseau sont transportés comme marchandises. Ils ne doivent pas faire l'objet d'une vérification spéciale quant à leur état.

### **Bâche étrangère irréparable laissée pour compte à la S.N.C.B. par un réseau voisin.**

La station d'échange intéressée envoie cette bâche à l'atelier de Muizen, avec une feuille de route en service portant la mention « bâche (marque et numéro) irréparable, laissée pour compte à la S.N. par le réseau..... (nom du réseau) ».

Elle donne information de cet envoi à la Direction E, bureau 12.33.

Dès la réception de la bâche, l'atelier de Muizen en avise le dit bureau. Celui-ci paie la demi-valeur de la bâche au réseau propriétaire, après réclamation de ce dernier, et autorise ensuite l'atelier de Muizen à disposer de la bâche.

## **B. — TRANSPORT A L'ALLER DES AGRES DE CHARGEMENT.**

### **1. Acheminement.**

Les agrès doivent accompagner la marchandise jusqu'à la station destinataire.



S'il y a réexpédition ou transbordement de la marchandise en cours de route, les agrès étrangers peuvent suivre.

En cas de réexpédition, le bulletin d'accompagnement est complété par l'inscription de la nouvelle station destinataire et, en cas de transbordement, par la marque et le numéro du nouveau wagon employé.

Si les agrès ne sont plus nécessaires, par exemple si le transbordement se fait en wagon fermé, la station de transbordement doit renvoyer les agrès étrangers immédiatement au réseau propriétaire (voir chapitre D) avec le bulletin d'accompagnement. Celui-ci doit être revêtu de la mention: « Marchandise transbordée dans wagon ..... (marque et numéro), à ....., le ..... ».

## 2. Vérification à la station de destination.

La station de destination doit vérifier si les agrès mentionnés sur la feuille de route et sur le bulletin d'accompagnement, sont présents et doit s'assurer de l'état de ces agrès.

Les erreurs de marque et de numéro, les manquants, les excédents ainsi que les avaries de quelque importance constatés par la station d'arrivée ou par une station de passage, doivent être consignés sur la feuille de route et sur le bulletin d'accompagnement.

La station de destination signale à l'IPX, au moyen d'un procès-verbal d'irrégularité DC 1662 (131.23/1), les manquants, les excédents et les avaries graves d'agrès étrangers.

Elle transmet une copie de ce procès-verbal:

- à la Direction E. 12.32, pour les agrès d'arrimage;
- à la Direction E. 12.33, pour les bâches.

L'IPX est chargé de l'examen complet des constatations, de l'application des pénalités et de l'infliction des mesures de répression.



### C. — EMPLOI DES AGRES DE CHARGEMENT ETRANGERS.

Les agrès étrangers arrivés sur un transport à destination d'une station de la S.N. ne peuvent être réutilisés que pour des envois **à destination du réseau propriétaire.**

Ils peuvent, à cette fin et moyennant autorisation du B.C.R., être détournés sur une station quelconque de la Société.

Le bulletin d'accompagnement doit suivre les agrès.

Il est interdit :

1° De réutiliser des agrès étrangers pour une station située en deçà ou au delà du réseau propriétaire;

2° de réutiliser les agrès étrangers qui transitent sur les lignes de la S.N.

### D. — RENVOI DES AGRES DE CHARGEMENT ETRANGERS NON UTILISES.

#### 1. Renvoi des agrès.

Les agrès étrangers non utilisés doivent être renvoyés immédiatement par la voie la plus courte à la plus proche **station de transit du réseau propriétaire.**

Toutefois, les agrès du chemin de fer allemand du Reich ainsi que ceux appartenant à un réseau situé au delà du Reich et qui sont à rapatrier via le Reich, doivent dans tous les cas, (renvoi à vide par les stations belges, retour à vide en transit par la Belgique) être renvoyés à la station de Montzen où ils sont concentrés pour être remis au chemin de fer allemand.

Les **agrès français** non utilisés doivent être renvoyés à la gare **frontière française** la plus proche, quel que soit le réseau français propriétaire.

Tout agrès étranger trouvé **sans application** sur le réseau doit être renvoyé immédiatement au réseau propriétaire avec un bulletin d'accompagnement E. 894 créé d'office.

#### 2. Transport des agrès étrangers non utilisés.

Les agrès étrangers non utilisés doivent être expédiés comme



colis de détail, **en feuille de route internationale**, sans taxe ni frais d'aucune sorte.

Le bulletin d'accompagnement, dûment complété, est annexé à la feuille de route et mentionné sur celle-ci.

Si des agrès non utilisés transitant au retour par la S.N., n'ont pas été enregistrés jusqu'à la station destinataire, la station d'échange d'entrée établit une feuille de route internationale pour le parcours ultérieur.

Les bâches étrangères, après avoir été séchées autant que possible, doivent être pliées et ficelées. La marque et le numéro doivent être laissés bien en évidence et si cela n'est pas possible, ils doivent être inscrits lisiblement à la craie sur le colis.

Les **agrès en chanvre** étrangers expédiés avec des bâches sont placés à l'intérieur de celles-ci et inscrits sur le bulletin d'accompagnement. Exception est faite pour les agrès en chanvre français, qui doivent constituer des colis distincts des bâches.

Les colis agrès doivent être étiquetés au moyen de fiches en bois ou en carton raide portant la même adresse que le bulletin d'accompagnement ainsi que la marque et le numéro de l'agrès.

## **E. — COMPTABILITE DES ECHANGES DES AGRES DE CHARGEMENT.**

### **1. Bureaux de la Direction E. chargés de la comptabilité.**

— **Le bureau 12.32** surveille l'utilisation des agrès **(B)** à l'étranger, réclame les indemnités prévues au R.I.V. pour perte d'agrès **(B)**, avaries, emploi irrégulier et retard dans le renvoi de bâches **(B)**, ainsi que les frais de location de bâches **(B)**.

Il instruit également les réclamations relatives aux agrès étrangers autres que les bâches utilisés sur la S.N.

— **Le bureau 12.33** traite de toutes les questions relatives à l'échange et à l'emploi des bâches étrangères sur le réseau de la S.N.



## 2. Perte et avarie.

L'administration qui perd un agrès appartenant à un autre réseau doit en payer la valeur à ce réseau.

Toutefois pour une bâche, une prolonge ou une corde à aiguillettes, il n'est payé que la demi-valeur.

Toute bâche restituée avariée au point d'être irréparable est considérée comme perdue. Le réseau propriétaire peut en réclamer la demi-valeur (voir A, 3b).

Aucune indemnité n'est due pour les avaries de bâches de moindre importance ni pour les avaries d'autres agrès.

## 3. Prise en charge.

La prise en charge des agrès **utilisés** a lieu au même moment que le wagon sur lequel ils sont utilisés (151.00 D). Celle des agrès non utilisés a lieu au moment de leur arrivée dans la station d'échange du réseau cessionnaire.

## 4. Délai pour le renvoi des agrès étrangers.

Les agrès étrangers doivent être renvoyés au réseau propriétaire immédiatement après le déchargement du wagon.

En ce qui concerne les bâches, le R.I.V. accorde pour leur remise au réseau suivant :

- au réseau destinataire, un délai gratuit de 9 jours comptés à partir de minuit de la date de l'arrivée du wagon à la gare destinataire;
- à un réseau intermédiaire, un délai gratuit de 5 jours, comptés à partir de minuit de la date de réception à la station d'échange.

## 5. Indemnités pour retard et pour emploi irrégulier de bâches.

Lorsque l'**ensemble** des délais accordés au réseau destinataire et au réseau de transit pour le renvoi des bâches est dépassé, le réseau propriétaire peut réclamer au réseau qui a outrepassé son délai, une indemnité de 0,50 fr. or par journée excédant ce délai.

Lorsqu'une bâche est employée irrégulièrement, l'administra-



tion propriétaire peut réclamer à l'administration fautive une amende de 0,50 fr. or par journée d'absence de la bâche depuis le jour d'arrivée de la bâche à la gare destinataire primitive jusqu'à celui de la restitution définitive au réseau propriétaire.

### **6. Frais de location de bâches.**

Certaines administrations perçoivent, d'après les dispositions de leurs tarifs, des frais de location pour les bâches qu'elles utilisent ou qu'elles réexpédient sur transport.

L'administration propriétaire des bâches a le droit de réclamer ces frais de location à l'administration utilisante.

### **7. Annotations à tenir par les stations d'échange.**

L'agent chargé de l'échange du matériel prend note des marques et des numéros des agrès de chargement qui entrent sur le réseau de la S.N. ou qui en sortent.

Les annotations sont prises « de visu » dans les carnets E. 786 (151.02/2). Elles sont confrontées avec la feuille de route et le bulletin d'accompagnement afin de vérifier s'il y a concordance et d'effectuer les rectifications éventuelles. Elles sont complétées par l'indication du numéro et de l'origine de ces documents.

### **8. Documents à fournir par les stations d'échange à la Direction E.**

#### **Bâches (B).**

Au moyen des annotations des carnets E. 786, les stations d'échange portent les renseignements relatifs à la sortie et à la rentrée des bâches (B), sur les relevés mensuels E. 1051. Ces relevés établis et envoyés à la Direction E, bureau 12.32 selon les dispositions de la lamelle 150.70, servent au contrôle de l'effectif et de l'utilisation des bâches (B).

Les bulletins d'accompagnement d'agrès (B) en retour des réseaux en relation et sur lesquels figurent des numéros de bâches (B) sont transmis, par les stations d'échange, le 1<sup>er</sup> et le 15 de chaque mois, à la Direction E, Bureau E. 12.32.



Ces bulletins permettent de contrôler le séjour et l'emploi des bâches **B** à l'étranger et de réclamer, s'il y a lieu, les indemnités de retard, d'emploi irrégulier et les frais de location qui auraient été perçus, par les réseaux étrangers, pour l'utilisation des bâches **B**.

### **Bâches étrangères.**

Les indemnités relatives aux bâches étrangères n'étant payées que sur réclamation de la part du réseau propriétaire, les stations d'échange ne doivent pas fournir de relevés d'échange pour ces bâches.

Chaque réclamation fait l'objet d'une instruction de la part de la Direction E, bureau 12.33.











Timbres des gares de transit, de transbordement, de réexpédition ou de nouvelle expédition.  
Stempels van de stations van doorvoer, overlading, voortzending of nieuwe verzending.  
Stempel der Uebergangs- und Umladebahnhöfe, sowie der Bahnhöfe, die einen Wagen weiter abfertigen oder neu aufgeben.  
Timbri delle stazioni di transito, di trasbordo, di rispedizione o di nuova spedizione.

ALLER — HEENRIT — HINWEG — ANDATA

RETOUR — TERUGRIT — RÜCKWEG — RITORNO




**Extrait**  
**de l'index alphabétique général.**

---

	Lamelle.	Pages.
Acceptation des wagons aux stations d'échange . . . . .	151.00.	1
Accessoires amovibles des wagons étrangers.	151.01.	8
Acheminement des wagons étrangers à l'aller	151.01.	1
Agrès de chargement. . . . .	151.03.	1
Annotations à tenir par } agrès. . . . .	151.03.	8
les stations d'échange. } wagons . . . . .	151.02.	2
Avaries aux wagons étrangers . . . . .	151.02.	5
Avaries aux agrès de chargement . . . . .	151.03.	7
Chargement en retour des wagons étrangers.	151.01.	2
Comptabilité d'échange des wagons . . . . .	151.02.	1
Comptabilité d'échange des agrès de char- gement . . . . .	151.03.	6
Délai pour le renvoi des agrès de chargement étrangers . . . . .	151.03.	7
Documents d'accompagnement des agrès de chargement . . . . .	151.03.	1
Documents à fournir par les stations d'échange à la Direction E pour les agrès de chargement . . . . .	151.03.	8
Emploi irrégulier de wagons étrangers par l'expéditeur . . . . .	151.01.	4



Emploi des agrès de chargement étrangers.	151.03.	5
Etats de redevances et relevés d'échange à fournir par les stations d'échange à la Direction E :		
pour les agrès de chargement. . . . .	151.03.	8
pour les wagons . . . . .	151.02.	3
Etiquettes de rapatriement . . . . .	151.01.	6
Etiquettes de transit . . . . .	151.00.	6
Frais de location de bâches perçus par les administrations . . . . .	151.03.	8
Indemnités pour retard et emploi irrégulier de bâches étrangères . . . . .	151.03.	7
Pénalités pour emploi de wagons étrangers contraire aux prescriptions du R.I.V. . . . .	151.02.	1
Pièces diverses à fournir par les stations à la Direction E pour les wagons étrangers.	151.02.	3
Prise en charge des wagons acceptés à l'échange . . . . .	151.00.	5
Réexpédition des wagons étrangers . . . . .	151.01.	2
Refus d'acceptation des wagons aux stations d'échange . . . . .	151.00.	3
Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (R.I.V.). . . . .	151.0.	1
Relevés d'échange à fournir par les stations d'échange à la Direction E . . . . .	151.02.	3
Remise des agrès de chargement à l'échange.	151.03.	1
Renvoi à vide des wagons étrangers . . . . .	151.01.	3
Renvoi des agrès de chargement non utilisés.	151.03.	5
Transport des agrès de chargement à l'aller.	151.03.	3



Utilisation des wagons étrangers . . . . .	151. <sup>01.</sup>	1
Vérification des agrès de chargement à l'échange . . . . .	151. <sup>03.</sup>	2
Vérification des agrès de chargement à la station de destination . . . . .	151. <sup>03.</sup>	4
Wagons étrangers avariés . . . . .	151. <sup>02.</sup>	5







## Echange et emploi réciproque des containers en trafic international.

(Containers à porteurs aménagés exceptés.)

---

### GENERALITES.

L'échange et l'emploi réciproque des containers en trafic international sont régis par le « Règlement international pour l'échange des containers » et par les « Conditions techniques à remplir par les containers pour leur utilisation en trafic international »

Ces règlements définissent :

1<sup>o</sup> Les conditions d'ordre technique auxquelles doivent satisfaire les containers pour passer d'un réseau à l'autre;

2<sup>o</sup> Les conditions d'utilisation et de renvoi des containers par une administration qui n'en est pas propriétaire

3<sup>o</sup> Les indemnités dues en cas de perte, d'avaries graves ou de dépassement du délai fixé pour le renvoi des containers, ainsi qu'en cas d'utilisation irrégulière.

Les containers admis en trafic international se divisent en grands containers et en petits containers.

Les **grands containers** ont une capacité de plus de 3 m<sup>3</sup>.

Les **petits containers** sont munis d'organes de roulement et ont une capacité minimum de 1 m<sup>3</sup> et une capacité maximum de 3 m<sup>3</sup>.



**A. — ACCEPTATION DES CONTAINERS A L'ECHANGE.****1. Conditions d'acceptation.**

Pour être admis à l'échange, un container doit, au point de vue de sa construction, satisfaire aux « Conditions techniques à remplir par les containers pour leur utilisation en trafic international ».

Un container portant le signe  $\boxed{i}$  ou  $\boxed{\Phi}$  est considéré comme satisfaisant à ces conditions; les containers portant le signe  $\boxed{\Phi}$  ne sont toutefois pas admis en Grande-Bretagne.

Un container chargé présenté à l'échange doit être dans un état d'entretien qui empêche la perte ou l'avarie de la marchandise chargée.

Au moment de l'échange, l'état de conditionnement du container est vérifié par le visiteur ou l'agent chargé des fonctions de visiteur.

**2. Refus d'acceptation à l'échange.**

a) Les containers chargés ayant des avaries qui comportent des risques pour la marchandise ne peuvent être acceptés à l'échange.

Toutefois, si ces containers sont à destination de la gare d'échange même ou d'une gare proche, le chef de gare, d'accord avec le visiteur, peut les accepter lorsqu'il juge préférable, au point de vue conservation de la marchandise, de les acheminer immédiatement sur leur point de déchargement.

b) Les containers vides en retour ne peuvent être refusés (voir toutefois chap. E, 1).

**B. — BULLETIN D'ACCOMPAGNEMENT.**

Chaque container employé en service international doit faire l'objet d'un bulletin d'accompagnement (Modèle C1, RIV; formulaire E. 894bis - 151.03/1), sur lequel sont indiqués la marque du réseau propriétaire, le numéro du container, ainsi que la marque et le numéro du wagon qui le transporte.



Le numéro et l'origine du bulletin doivent être inscrits sur la feuille de route. Si ces inscriptions ont été omises, l'omission doit être réparée par la gare d'échange.

**Le bulletin doit accompagner le container jusqu'à sa restitution au réseau propriétaire.**

Toute gare qui reçoit un container étranger sans bulletin d'accompagnement doit en dresser un d'office. La mention « Créé d'office, à ....., le ..... » est inscrite sur le bulletin.

En cas de transbordement du container d'un wagon sur un autre wagon, le bulletin d'accompagnement doit être complété par l'inscription de la marque et du numéro du nouveau wagon employé et, en cas de réexpédition, par l'inscription de la nouvelle gare de destination.

Le bulletin d'accompagnement doit recevoir l'empreinte du timbre à date des gares d'expédition et de destination, tant à l'aller qu'au retour, des gares d'échange d'entrée et de sortie, et, le cas échéant, des gares où s'effectueraient un transbordement ou une réexpédition, ainsi que des gares desservant les ports d'embarquement et de débarquement.

La gare d'origine et le numéro du bulletin doivent être mentionnés, par la gare d'échange, dans son bordereau de transmission des marchandises.

Les agrès de chargement (bâches, cordes, etc.) utilisés pour couvrir ou arrimer un container doivent faire l'objet d'un bulletin d'accompagnement distinct (151.03) de celui créé pour le container.

Les gares d'échange retiennent les bulletins accompagnant des containers **B** en retour et les envoient périodiquement à la Direction E, Bureau 12-32 (E n° 6).

### C. — TRANSPORT DES CONTAINERS A L'ALLER.

Le contenu des containers chargés ne peut être transbordé en cours de route; les containers doivent être transportés à l'aller jusqu'à la gare de destination et, s'ils sont réexpédiés ou font l'objet d'une nouvelle expédition sur la demande de l'ayant droit, jusqu'à la nouvelle gare destinataire.



Toutefois si, en cours de route, un container est avarié de telle sorte qu'il ne puisse continuer son voyage à charge, la marchandise est transbordée dans un autre container appartenant soit à l'administration propriétaire du container avarié, soit à l'administration destinataire, soit à la Société Nationale. A défaut de container, la marchandise est transbordée dans un wagon fermé. Le container avarié est renvoyé au réseau propriétaire avec son bulletin d'accompagnement. Mention de l'avarie est faite sur ce bulletin et sur celui qui accompagne le nouveau container.

#### D. — REUTILISATION ET RENVOI A VIDE DES CONTAINERS ETRANGERS.

##### 1. Réutilisation.

Les containers étrangers déchargés dans une gare de la S. N. ne peuvent être utilisés que pour des envois à destination des gares du pays auquel appartient le réseau propriétaire. Ils peuvent, à cette fin, être détournés sur une gare quelconque de la S. N.

Il est interdit :

1<sup>o</sup> de réutiliser un container étranger pour une gare située en deça ou au delà du pays auquel appartient le réseau propriétaire.

2<sup>o</sup> d'utiliser les containers étrangers vides qui transitent sur les lignes de la S. N., sauf autorisation du réseau propriétaire.

##### 2. Renvoi à vide des containers.

Les containers non réutilisés doivent être renvoyés immédiatement à la gare d'échange du chemin de fer propriétaire par la **même voie qu'à l'aller**. Le trajet à l'aller est connu par les indications portées sur le bulletin d'accompagnement. Ce même bulletin d'accompagnement, après réinscription sur la nouvelle feuille de route créée pour le renvoi du container, accompagne le container sur le trajet du retour.



Les containers renvoyés à vide ne doivent pas suivre la même voie qu'à l'aller dans les cas suivants :

1° **Les petits containers vides** du chemin de fer allemand, ainsi que ceux appartenant à un réseau situé au delà et qui sont à rapatrier via l'Allemagne, doivent dans tous les cas (renvoi à vide par les gares belges, retour à vide en transit par la Belgique) être renvoyés à la gare de Montzen, où ils sont concentrés pour être remis au chemin de fer allemand.

2° Si, par suite de **réexpédition**, le parcours à l'aller a été prolongé, le container doit être rapatrié à vide sur la plus proche gare d'échange du réseau propriétaire. Il ne doit toutefois emprunter que les lignes des réseaux utilisés à l'aller.

Exemple. — Un container suisse a été expédié chargé à Amsterdam via Bâle et l'Allemagne. Amsterdam le réexpédie sans rompre charge à destination de Louvain. Si Louvain ne peut réutiliser le container, Louvain doit le renvoyer à vide à Bâle via l'Allemagne sans passer par la Hollande.

Les containers anglais à renvoyer en Grande-Bretagne doivent toujours emprunter **la voie de mer suivie à l'aller**, sauf dispositions contraires stipulées dans le bulletin d'accompagnement.

Pour le renvoi à vide des grands containers étrangers, on doit utiliser, de préférence à tout autre, le wagon ayant servi au transport à l'aller. Toutefois, ce wagon doit appartenir à un réseau dont les lignes doivent être empruntées par les containers en retour et il doit pouvoir être réutilisé endéans les 48 heures qui suivent le déchargement à la gare d'arrivée.

### 3. Accessoires amovibles.

Les accessoires amovibles, tels que planches, emballages, tôles, etc., appartenant au chemin de fer, doivent être renvoyés dans les containers après avoir été remis en place.

### 4. Etiquettes de rapatriement pour le renvoi à vide des containers.

Les **grands containers** vides en retour doivent être pourvus, des deux côtés, d'une étiquette de rapatriement E. 801



(151.01, Annexe I), collée de façon qu'elle soit visible pour les agents circulant le long du train.

Les **petits containers** doivent être revêtus d'une étiquette E. 801 à placer dans le porte-étiquettes.

Les étiquettes E. 801 doivent indiquer la gare qui renvoie le container vide, ainsi que les gares d'échange que le container doit franchir jusqu'à sa restitution au réseau propriétaire.

## E. — COMPTABILITE DES ECHANGES DE CONTAINERS.

### 1. Container perdu ou gravement avarié.

L'administration qui perd un container appartenant à un autre réseau doit payer une indemnité à cette administration.

Si un container est gravement avarié au point d'être irréparable, il est abandonné à l'administration responsable. Celle-ci paie à l'administration propriétaire la même indemnité que pour un container perdu.

### 2. Prise en charge à l'échange.

La prise en charge des containers a lieu au même moment que les wagons sur lesquels ils sont chargés (151.00, D).

### 3. Délai pour le renvoi des containers.

Il est accordé à l'administration destinataire un délai gratuit de neuf jours à partir de l'arrivée du container à la gare destinataire définitive et, à chaque autre administration qui participe au transport en retour, un délai gratuit de cinq jours pour la remise du container au réseau suivant. Ces délais ne sont pas prolongés en cas de réutilisation par le chemin de fer destinataire ou par un chemin de fer intermédiaire, ni par le fait que la gare destinataire doit nettoyer ou désinfecter les containers.

### 4. Indemnités pour retard et pour emploi irrégulier de containers.

Lorsque l'ensemble des délais accordés au réseau destinataire et aux réseaux de transit pour le renvoi des containers



est dépassé, le réseau propriétaire peut réclamer au réseau qui a outrepassé son délai une indemnité de **1 fr. or**, pour un grand container, et de **0,50 fr. or** pour un petit, par journée excédant ce délai, à moins que le retard soit dû à l'une des causes qui exemptent l'administration qui a utilisé le container du paiement de la redevance pour le wagon.

Pour toute réutilisation de containers étrangers contraire aux dispositions du chapitre D, § 1, l'administration propriétaire peut réclamer à l'administration fautive une amende de **20 fr. or** pour un grand container, et de **10 fr. or** pour un petit.

#### **5. Annotations à tenir par les gares d'échange et les gares desservant les ports.**

Les containers belges ou étrangers passant d'une administration à une autre doivent être annotés par l'agent chargé de l'échange du matériel.

Les annotations sont prises de visu dans les carnets E. 786, de la même manière que pour les wagons (151.02 A).

Elles sont confrontées avec la feuille de route et le bulletin d'accompagnement, afin de vérifier s'il y a concordance et d'effectuer les rectifications éventuelles. Elles sont complétées par l'indication du numéro et de l'origine de ces documents.

Afin que les petits containers n'échappent pas à l'annotation à la sortie du pays, il est prescrit que tous les petits containers, chargés ou vides, qui sortent du pays soient inscrits au bas des bordereaux messageries DC. 1897, sous forme de fraction dont le numérateur est le n° du document de transport et le dénominateur le n° du container. Cette inscription doit être séparée des autres par le titre « Containers » et complétée, pour chaque envoi, par l'indication de la destination. En outre, les bulletins et feuilles de route d'expédition des containers doivent porter, dans le coin supérieur gauche, le mot « Container » au crayon bleu

#### **6. Documents à fournir à la Direction E, par les gares d'échange et les gares desservant les ports.**

Les gares d'échange et les gares desservant les ports dressent et envoient :

chaque mois à la Direction E, Bureau 12-33, un état E. 856



(151.02/3 et 4) par marque pour les containers étrangers entrant sur les lignes de la Société, et un relevé E. 810bis (151.02/6) unique pour les containers étrangers de toutes marques sortant du réseau ;

chaque lundi à la Direction E, Bureau 12-32, pour chaque période précédente allant du samedi à 0 h. au vendredi à 24 h., un état E. 856 pour les containers **(B)** remis aux administrations voisines, et un relevé E. 810bis pour les containers **(B)** restitués à notre réseau.

Ces mêmes gares envoient, en même temps au même bureau, les bulletins d'accompagnement des containers **(B)** en retour, qu'elles ont retenus au passage au cours de la même période.

La marque et le numéro du wagon sur lequel les containers sont chargés au moment de l'échange doivent être reproduits dans la colonne « Observations » des états E. 856 et des relevés E. 810bis.

La lettre « G » doit être portée en regard du numéro des grands containers.

Les dates d'acceptation à l'échange et de remise au chemin de fer voisin à porter dans ces états et relevés sont identiques à celles indiquées pour les wagons transportant ces containers.

La circulation des containers de particuliers **[p]** est régie par la C.I.M. et tombe sous l'application des tarifs; ces containers ne doivent pas figurer dans les états et relevés d'échange.

## **7. Pièces diverses à fournir par les gares.**

La Société Nationale est exemptée du paiement de l'indemnité de retard, due en cas de dépassement des délais fixés pour le renvoi des containers (151.1, E.-4), dans les mêmes cas où elle obtient l'exemption de paiement de la redevance de location pour les wagons.

En conséquence, les dispositions du fascicule 151.02, C sont applicables aux containers pour ce qui concerne l'information à envoyer à la Direction E, Bureau 12-33, chaque fois que des containers étrangers sont immobilisés sur le réseau. Les formulaires E. 919 (avaries, réparations), E. 820 (refus d'acceptation, etc.), modifiés comme il convient, sont utilisés à cette fin. Ils doivent mentionner la marque et le numéro du wagon transporteur et, le cas échéant, la marque et le numéro du container ou du wagon dans lequel la marchandise, contenue dans le container avarié, a été transbordée.



3684

## Extrait du plan méthodique général

---

- 1. — EXPLOITATION.
  - 15. — MATERIEL.
  - 151. — ECHANGE ET EMPLOI RECIPROQUE  
DU MATERIEL EN TRAFIC INTERNA-  
TIONAL.
  - 151.2. — Echange et emploi réciproque du maté-  
riel à voyageurs.
-







## Echange et emploi réciproque du matériel à voyageurs en trafic international.

---

### GENERALITES.

L'échange et l'emploi réciproque du matériel à voyageurs (voitures et fourgons à bagages) entre la S.N.C.B. et les différentes administrations en relation sont régis par le « Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et fourgons en trafic international (R.I.C.) » (1).

Le R.I.C. définit:

A. — Les conditions d'ordre technique auxquelles doivent satisfaire les véhicules pour passer d'un réseau à l'autre;

B. — Les conditions d'utilisation et de circulation des véhicules sur le réseau d'une administration qui n'en est pas propriétaire;

C. — Les redevances dues aux administrations propriétaires par l'administration utilisant des véhicules ne lui appartenant pas, ainsi que les écritures relatives à la comptabilité de ces redevances;

D. — Les indemnités de retard dues en cas de dépassement du délai d'utilisation des véhicules.

\*  
\*\*

---

(1) L'application de ce règlement avec les compagnies des chemins de fer Anzin, Chimay et Malines-Terneuzen fait toutefois l'objet d'arrangements particuliers.



## A. — ACCEPTATION DU MATERIEL A VOYAGEURS A L'ECHANGE.

### 1. Conditions d'acceptation.

Les véhicules présentés à l'échange doivent, pour être aptes à transiter, satisfaire au point de vue **construction, état d'entretien et équipement**, aux « **Prescriptions techniques** » du R.I.C., ainsi qu'aux prescriptions douanières de l' « Unité technique des Chemins de fer ».

Les visiteurs examinent si les véhicules présentés à l'échange satisfont à ces conditions.

Un véhicule portant la marque R.I.C. sur ses parois latérales est accepté sans examen de sa construction.

Lorsque la marque R.I.C. n'est suivie d'aucune autre indication, le véhicule est considéré comme apte à circuler sur les lignes de toutes les administrations ayant accepté le R.I.C.

Lorsque la marque R.I.C. est suivie des signes distinctifs de certaines administrations, le véhicule n'est apte à circuler que sur les lignes des administrations désignées; de plus, une étoile, placée auprès du signe distinctif de l'administration, indique que le véhicule n'est apte à circuler que sur certaines lignes de l'administration désignée.

### 2. Refus d'acceptation.

Les véhicules aptes à transiter peuvent être refusés:

- a) Lorsque l'autorité compétente en interdit l'acceptation;
- b) Lorsqu'ils doivent être incorporés dans des trains dont la composition a fait l'objet de prescriptions spéciales émanant de l'autorité compétente et auxquelles les véhicules ne répondent pas;
- c) Lorsqu'ils ont parcouru une région contaminée par des épidémies pour lesquelles des mesures de quarantaine ont été prises;
- d) Lorsqu'après avoir été utilisés pour le transport de voyageurs atteints de maladies contagieuses, ils n'ont pas été désinfectés.



### 3. Informations à donner au sujet des refus d'acceptation des véhicules aptes à transiter.

Les refus d'acceptation de véhicules aptes à transiter doivent être notifiés à la station d'échange du réseau cédant, par télégramme, contre récépissé.

La Direction E, Bureau 11-2.3, doit recevoir immédiatement copie des télégrammes échangés pour tout véhicule belge ou étranger, apte à transiter, refusé à l'échange, soit par la station d'échange étrangère, soit par la station d'échange belge.

Tout véhicule belge ou étranger, apte à transiter, refusé à l'échange, est également signalé à la Direction E, Bureau 12.33, par lettre, donnant le motif du refus, la date, l'heure et la forme de la notification, le numéro et l'heure du train, la marque, le numéro et la catégorie du véhicule refusé.

## B. — UTILISATION ET CIRCULATION DES VEHICULES.

### 1. Services réguliers et extraordinaires.

On entend par « **services réguliers** » les courses de véhicules convenues d'avance pour une période déterminée entre deux ou plusieurs administrations.

La fourniture du matériel affecté aux services réguliers est fixée pour chaque période d'horaire à l'E.W.P. (Europäischer Wagenplan), qui donne les roulements des véhicules en service international.

Sont considérés comme « **services extraordinaires** » :

1° des services assurés par des véhicules isolés ou des trains entiers pour pèlerins, ouvriers, excursionnistes, émigrants ou immigrants, etc., non prévus à l'E.W.P. Ils doivent faire l'objet d'une entente préalable entre les administrations intéressées;

2° les véhicules ajoutés pour renforcer les services réguliers.

Des véhicules de renfort peuvent être ajoutés aux véhicules des services réguliers, sauf dans les cas pour lesquels une administration a déclaré n'en pas pouvoir accepter. Les stations d'échange intéressées doivent être avisées télégraphiquement.



Lorsqu'il est à prévoir que des véhicules de renfort seront nécessaires durant un certain temps, l'admission du renfort et la fourniture des véhicules doivent faire l'objet d'une entente préalable entre les administrations participant au roulement en cause.

Les administrations sont tenues d'assurer la circulation des véhicules suivant les services convenus (réguliers ou extraordinaires). Elles n'en sont dispensées que dans les cas suivants:

- a) Interception complète de la ligne à parcourir;
- b) Impossibilité d'utiliser, du fait d'accidents d'exploitation, les ferry-boats à emprunter;
- c) Empêchement de force majeure;
- d) Refus des véhicules en raison des dispositions du par. A., 2.

## **2. Transport des véhicules haut-le-pied.**

Les administrations sont tenues d'acheminer en franchise de port les véhicules qui sont destinés à assurer un service régulier ou extraordinaire, qui en ont été différés ou qui retournent à vide.

Les véhicules haut-le-pied doivent être acheminés par trains de voyageurs et, autant que possible, par trains directs, à moins qu'il ne s'agisse de voitures avariées dont l'acheminement par ces trains n'est pas possible. Ils doivent être dirigés via les lignes des réseaux à emprunter au retour ou empruntées à l'aller.

Les véhicules haut-le-pied sont expédiés avec un bulletin d'accompagnement R.I.C., modèle C-formulaire E.894 (lam. 151,03, annexe I), indiquant leur itinéraire, ainsi que le motif pour lequel ils circulent en dehors de leur roulement ou à vide.

Les véhicules renvoyés à vide doivent être munis d'étiquettes de rapatriement E. 801 (lamelle 151.01, annexe I), apposées sur les longerons.

Les véhicules envoyés à vide en vue d'un usage déterminé, sont revêtus d'étiquettes DC 1848 ter, apposées de la même façon et indiquant le réseau et la station destinataires ainsi que la voie à suivre.



## C. — REDEVANCES POUR L'EMPLOI RECIPROQUE DES VEHICULES.

### 1. Compensation des parcours.

Toutes les prestations de véhicules appartenant aux chemins de fer, qu'il s'agisse du service régulier ou de services extraordinaires, sont soumises à la compensation en nature.

L'unité de compensation des parcours est le kilomètre-essieu de voiture (les véhicules à 6 essieux ne comptent que pour 4 essieux; l'essieu de fourgon compte pour un demi-essieu de voiture). Les administrations doivent participer à la fourniture des véhicules de façon à balancer les kilomètres-essieux dus par chacune d'entre elles. Lorsque la compensation n'a pas lieu dans les délais fixés, le solde de la dette est payé à raison de franc-or 0,05 par kilomètre-essieu de voiture.

Pour l'acheminement d'un véhicule haut-le-pied, l'administration empruntée doit recevoir, à titre d'indemnité de l'administration qui a provoqué le parcours à vide, si elle n'est pas dédommagée par un parcours à charge du même véhicule ou ne l'est que partiellement, le sextuple des kilomètres-essieux non compensés.

### 2. Annotation du matériel à voyageurs aux stations d'échange.

Les chefs-gardes annotent la composition de tous les trains de voyageurs au moyen des bordereaux E. 906 (annexe I); un exemplaire du bordereau E. 906 est remis à la station d'origine; un autre est remis à la station de destination. Un exemplaire supplémentaire est éventuellement remis aux stations intermédiaires où des véhicules ont été retirés ou ajoutés.

Les bordereaux E. 906 des chefs-gardes donneront aux stations d'échange la composition des trains entrant et sortant, étant entendu que, pour un train entrant, la station d'échange belge sera considérée comme station d'origine et que, pour un train sortant, la station d'échange belge sera considérée comme station de destination.

Les véhicules haut-le-pied acheminés exceptionnellement par train de marchandises sont annotés dans les carnets E. 786



(151.02, annexe II), avec indication du nombre d'essieux de chaque véhicule.

Les bordereaux E. 906 servent de document de base pour l'établissement des relevés d'échange dont question ci-après.

### 3. Comptabilité des parcours du matériel à voyageurs.

La comptabilité des parcours du matériel à voyageurs échangé avec les administrations en relation est tenue à l'administration centrale.

A cet effet, les relevés suivants sont adressés à la Direction E.

#### a) Trains du service international.

Tous les véhicules (voitures et fourgons à bagages), y compris les voitures mortuaires, les voitures pour malades, les wagons-salons, les wagons-postes, ainsi que les véhicules (wagons-restaurants, wagons-lits, fourgons à bagages) appartenant ou donnés en location à la Compagnie des Wagons-Lits, doivent faire l'objet:

1° **Pour le matériel étranger**, de relevés **journaliers** E. 870 (annexe II), qui sont adressés à la Direction E, 12-3.3, par les stations d'échange (1) ainsi que par les stations d'Anvers (Central), de Bruxelles (Midi), de Bruxelles (Nord), de Liège (Guillemins) et d'Ostende (Quai), à la clôture de la journée à laquelle ils se rapportent.

2° **Pour le matériel (B)**, de relevés **mensuels** E. 851 (ann. III), qui sont adressés à la Direction E, 12.3.2, par les stations d'échange seulement, le lendemain du dernier jour du mois auquel ils se rapportent.

#### b) Trains des services mixtes et de frontières (navettes).

Tous les véhicules (voitures et fourgons à bagages) entrant dans la composition des trains des services mixtes et de frontières (navettes) doivent faire l'objet:

---

(1) Pour la relation Arlon-Luxembourg et vice-versa, Arlon est station d'échange. Pour les trains qui ne font pas arrêt aux points d'échange de Feignies-Quévy, les relevés E. 870 (matériel étranger) et les relevés E. 851 (matériel (B)) sont établis par la station de Bruxelles (Midi).



1° **Pour le matériel étranger**, de relevés **mensuels** E. 852 (annexes IV et V) qui sont adressés à la Direction E, Bureau 12.3.3 par les stations d'échange (1) le lendemain du dernier jour du mois auquel ils se rapportent.

2° **Pour le matériel (B)**, de relevés **mensuels** E. 851 (annexe III) qui sont adressés à la Direction E. 12.3.2 par les stations d'échange (1) le lendemain du dernier jour du mois auquel ils se rapportent.

La nature des véhicules doit être indiquée **très exactement** dans la colonne prévue aux relevés, en employant les abréviations ci-après:

- A = voiture de 1<sup>e</sup> classe;
- B = voiture de 2<sup>e</sup> classe;
- C = voiture de 3<sup>e</sup> classe;
- AB = voiture de 1<sup>e</sup>/2<sup>e</sup> classe;
- ABC = voiture de 1<sup>e</sup>/2<sup>e</sup>/3<sup>e</sup> classe;
- BC = voiture de 2<sup>e</sup>/3<sup>e</sup> classe;
- Pw = fourgon à bagages;
- ABPw = voiture de 1<sup>e</sup>/2<sup>e</sup> classe avec compartiment fourgon;
- CPw = voiture de 3<sup>e</sup> classe avec compartiment fourgon;
- Post = wagon-poste;
- CPost = voiture de 3<sup>e</sup> classe avec compartiment postal;
- Pw Post = fourgon avec compartiment postal;
- Salon = Salon
- WL = Wagon-lits, avec l'indice A, B ou C, suivant qu'il comprend des places de 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> classe;
- WR = Wagon-restaurant.

Quand le nombre d'essieux dépasse 2, il est indiqué en indice; par exemple: C 4, BC 3, C 3, Pw 4, etc.

Les véhicules à passerelles et soufflets sont désignés par l'indice « ü », ceux à passerelles sans soufflets par l'indice « i », placé après le nombre d'essieux, par exemple: AB 4 ü, BC 4 i, etc.

(1) Pour la relation Arlon-Luxembourg et vice-versa, Arlon est station d'échange.



La nature des véhicules non repris dans la liste ci-dessus est indiquée en toutes lettres aux relevés d'échange.

Les wagons à marchandises « grande vitesse » utilisés exceptionnellement pour le transport des bagages, de même que les boxes, trucks, wagons-écuries, etc., entrant dans la composition des trains de voyageurs, ne sont pas considérés comme matériel à voyageurs au point de vue des échanges. Ils doivent figurer dans les états et relevés du matériel à marchandises (151.0). Il en est de même des fourgons chargés de marchandises (colis postaux, primeurs, etc.) et circulant dans les trains de voyageurs sans avoir fait l'objet d'une entente internationale.

#### D. — INDEMNITES DE RETARD DUES EN CAS DE DEPASSEMENT DU DELAI D'UTILISATION DES VEHICULES.

##### 1. Délai d'utilisation et indemnités de retard.

Les véhicules livrés en service régulier doivent être rapatriés par les trains convenus. Il en est de même des véhicules des services extraordinaires au sujet desquels des accords ont été conclus.

Pour les véhicules qui circulent en dehors des trains convenus, le délai accordé à chaque administration est d'une demi-journée par chaque parcours entamé de 100 kilomètres.

Pour le calcul de la durée d'utilisation, les véhicules remis de 0 à 12 heures sont considérés comme remis à midi; ceux qui sont remis après 12 heures jusqu'à 24 heures sont considérés comme remis à minuit.

L'indemnité de retard à payer en cas de dépassement du délai d'utilisation est de 5 francs-or par essieu de voiture et de 2,50 francs-or par essieu de fourgon pour chaque demi-journée de retard.

Lorsque le train fait arrêt à la station d'échange, la **prise en charge** des véhicules a lieu lorsque l'examen technique est terminé (l'examen technique prend fin, en principe, lorsque l'essai des freins est terminé).

Lorsque le train ne fait pas arrêt à la station d'échange, l'heure de prise en charge est l'heure de passage du train à la frontière.



## 2. Exemption du paiement de l'indemnité de retard.

### Pièces à fournir par les stations à la Direction E.

Le R.I.C. prévoit que dans certains cas (avaries, refus d'acceptation, etc.), l'indemnité de retard n'est pas due lorsque le délai d'utilisation du véhicule est dépassé.

Afin de permettre à la S.N. de s'exonérer du paiement de l'indemnité de retard, les stations doivent signaler immédiatement à la Direction E. 12.3.3:

a) Par bulletin E. 919 (lamelle 151.02, annexe XI):

1° Les véhicules étrangers différés pour cause d'avarie ou de déraillement;

2° Les véhicules étrangers qui, par suite de déraillement ou en raison de leurs avaries, sont acheminés en queue d'un train de voyageurs ou par train de marchandises.

Les stations se conforment, à ce sujet, aux dispositions de la lamelle 151.02 C., b. Elles doivent, en outre, mentionner sur les compartiments A et B du bulletin E. 919, l'heure de la mise hors de service et l'heure de la remise en circulation des véhicules.

b) Par relevé E. 820 (lamelle 151.02, annexe X):

1° Les véhicules étrangers différés ou immobilisés pour une cause autre que celle d'avarie ou de déraillement, telle que refus d'acceptation de véhicules aptes à transiter, interception complète de la ligne à parcourir (inondation, éboulement, neige, accident d'exploitation, etc.);

2° Les véhicules étrangers envoyés en désinfection.

### Remarque.

Les remarques faites à la fin de la lamelle 151.02, relatives aux communications à échanger par les stations avec l'administration centrale et les réseaux étrangers sont également d'application, en ce qui concerne l'échange du matériel à voyageurs.































SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

**SERVICE DE L'EXPLOITATION**

MOUVEMENT (Matériel)

Bureau 12-33

Gare de transit .....

Mois d ..... 194.....

# R. I. C.

## COMPENSATION EN NATURE

Compte de redevance  
pour les prestations en kilomètres-essieux des voitures et fourgons.

Administration débitrice : Société Nationale des Chemins de fer Belges

Administration créditrice : .....

Etabli

Vérfifié

à Bruxelles, le ..... 194... à ..... le ..... 194...

Au nom de la Société :

Par délégation,



N° d'ordre	Véhicule				ALLER				RETOUR				Dépassement de délai	Kilomètres parcourus à l'aller et au retour	Kilomètres-essieux	Observations.		
	Numéros	Catégorie	Nombre d'essieux		Date		Prise en charge du chemin de fer voisin		Acheminement au delà par train n°		Gare terminus du réseau qui établit l'état						Remis au retour du	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
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																		

De fourgons à				Total des essieux	de kilomètres-essieux	De voitures à				Total des essieux	De kilomètres-essieux	Observations.
2 essieux	3 essieux	4 essieux	2 essieux			3 essieux	4 essieux	.....				

NOMBRE :















N° d'ordre	Véhicule				ALLER				RETOUR				Dépassement de délai	Kilomètres parcourus à l'aller et au retour	Kilomètres-essieux	Observations.		
	Numéros	Catégorie	Nombre d'essieux		Date		Acheminement au delà par train n°		Gare terminus du réseau qui établit l'état		Date						Chemin de fer voisin	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
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																		

De fourgons à		Total des essieux	de kilomètres-essieux	De voitures à				Total des essieux	De kilomètres-essieux	Observations.
2 essieux	3 essieux			4 essieux	2 essieux	3 essieux	4 essieux			

NOMBRE :



**Extrait**  
**de l'index alphabétique général.**

---

	Lamelle.	Pages.
Acceptation du matériel à voyageurs à l'échange . . . . .	151.2	2
Annotation du matériel à voyageurs aux stations d'échange . . . . .	151.2	5
Circulation du matériel à voyageurs étranger.	151.2	3
Comptabilité des parcours du matériel à voyageurs . . . . .	151.2	6
Délai d'utilisation du matériel à voyageurs.	151.2	8
Echange et emploi réciproque du matériel à voyageurs en trafic international. —	151.2	1
Généralités . . . . .	151.2	1
Indemnités de retard pour renvoi tardif du matériel à voyageurs. . . . .	151.2	8
Redevances pour l'emploi réciproque du matériel à voyageurs en service international . . . . .	151.2	5
R.I.C. — Généralités . . . . .	151.2	1
Utilisation du matériel à voyageurs étranger.	151.2	3

---



