

Administration des Chemins de fer de l'Etat Belge.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE LA

TRACTION ET DU MATÉRIEL.

Fascicule I.

Matériel de traction et de transport. — Grues de chargement et de
déchargement, crochets et chaînes de grue.

Dimensions des chargements. — Questions générales diverses.

1905

Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Administration des Chemins de fer de l'Etat Belge.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

DE LA

TRACTION ET DU MATÉRIEL.

FASCICULE I.

Matériel de traction et de transport. — Grues de chargement et de déchargement, croisillons et chaînes de grue. — Dimensions des chargements. Questions générales diverses.

1905

GAND,
IMPRIMERIE V. VAN DOOSSELAERE,
Boulevard Heirnisse, 17.

TRACTION ET MATÉRIEL.

—

AVIS.

—

Le Règlement général de la traction et du matériel (trois premiers fascicules) est mis en vigueur à partir du 1^{er} Juin 1905.

Le secrétaire général.

CH. RAMAECKERS.

Service de la traction et du matériel.

INSTRUCTIONS EN VIGUEUR.

Table récapitulative des additions, modifications et suppléments publiés relativement à ce fascicule.

Numéros.	DATES.	NATURE des INSTRUCTIONS.	OBJET.
.....	1905.	Ordre spécial.	Mise en vigueur.

Sommaire du fascicule I.

CHAPITRE I.

Matériel de traction.

	PAGES.
I. — Entretien et réparation. — Situation.	7 à 9
II. — Epreuve des chaudières. — Documents à rédiger. . .	10 à 12
III. — Numérotation des soupapes de sûreté des locomotives.	13
IV. — Pesée des locomotives et tenders	13
V. — Visite et remplacement des tubes à fumée.	14
VI. — Parcours des essieux coudés. — Comptabilité. . . .	15 à 17
VII. — Vérification des épaisseurs des tôles de foyer de locomotive.	18
VIII. — Limites d'usure des tôles de foyer de locomotive . .	18
IX. — Mise hors de service des essieux coudés et des essieux accouplés	19
X. — Mise hors de service des essieux de tender	19
XI. — Limite d'usure des bandages des roues des locomotives et tenders.	19
XII. — Limite d'usure des patins de frein de locomotives . .	20
XIII. — Bris d'essieux, de bandages, de roues, etc.	20
XIV. — Sifflet des locomotives	21
XV. — Manœuvre des grandes plaques-tournantes pour locomotives. — Précautions à prendre.	21
XVI. — Autorisation de monter sur les locomotives	21
XVII. — Parcours des locomotives de l'Etat Belge sur les lignes étrangères.	22

CHAPITRE II.

Composition, charge, remorque et freinage des trains . . .	2
--	---

CHAPITRE III.

Matériel de transport.

	PAGES.
Titre I. — A. Utilisation, répartition, nettoyage et remplacement du matériel à voyageurs	24
B. Clefs à 3 branches	24
Titre II. — Visite du matériel dans les stations	
A. Prescriptions générales.	25 et 26
B. " spéciales.	27 à 33
1 ^o Trains de voyageurs	27 à 30
2 ^o " de marchandises.	31 et 32
3 ^o " mixtes	33
Titre III. — Réparation, entretien, levage, visite et graissage du matériel des trains de voyageurs	33 à 48
Titre IV. — Entretien, levage, graissage et réparation du matériel des trains de marchandises	49 à 70
Titre V. — Echauffements des boîtes à huile	71 à 73
Titre VI. — Bâches.	74 à 78
Titre VII. — Echange du matériel de transport et des agrès.	87 à 115

CHAPITRE IV.

Grues de chargement et de déchargement, croisillons et chaînes de grue.

Titre I. — Espèces de grues	116
Titre II. — Précautions à prendre	116 à 118
Titre III. — Dispositions spéciales aux wagons-grues.	119 à 122
Titre IV. — Croisillons et chaînes de grue	123 à 131

CHAPITRE V.

Dimensions des chargements. — Transports extraordinaires. — Transports de pièces longues. — Prescriptions spéciales à certaines marchandises d'un chargement ou d'un transport difficile.

Titre I. — Prescriptions générales.	132 et 133
Titre II. — Dimensions des chargements.	134 à 148
Titre III. — Transports extraordinaires.	149 à 153
Titre IV. — Transports de pièces longues.	154 à 159
Titre V. — Prescriptions spéciales à certaines marchandises d'un chargement ou d'un transport difficile.	160 à 181

Gabarits	182 à 206.
--------------------	------------

CHAPITRE VI.

Questions générales diverses.

	PAGES...
Titre I. — Défense de procéder à des essais, sans l'autorisation préalable de l'Administration Centrale	207
Titre II. — Service d'incendie	207
Titre III. — Prescriptions à observer par le personnel, en vue d'éviter les accidents du travail	207

FASCICULE I.

Matériel de traction et de transport. — Grues de chargement et de déchargement, croisillons et chaînes de grue. — Dimensions des chargements, etc.

CHAPITRE I.

Matériel de traction.

I. — Entretien et réparation. — Situation du matériel de traction.

Article 1^{er}. — L'entretien et les réparations peu importantes que réclame le matériel de traction, sont assurés par les ateliers de lignes; les réparations importantes sont effectuées dans les ateliers centraux de locomotives.

Art. 2. — Toute machine, chaudière ou tender envoyé en réparation, est accompagné d'un bulletin série T.M. 562 dressé en double expédition, détaillant les réparations à y effectuer et, le cas échéant, les modifications à y apporter.

L'une des expéditions de ce bulletin accompagne l'envoi; l'autre, est transmise à l'atelier réparateur par l'intermédiaire du chef de service en cause.

Art. 3. — Indépendamment de ce bulletin, le service expéditeur transmet à cet atelier, pour les locomotives à réparer, les pièces suivantes :

- 1° le carnet historique, série T.M. n° 619, de la machine;
- 2° le dernier procès-verbal de visite et d'épreuve, série T.M. n° 513;

3° le dernier procès-verbal *spécial* de visite de la chaudière, série T.M. n° 623.

Pour les chaudières fixes et les locomobiles, les documents à transmettre à l'atelier réparateur sont le carnet historique, série T.M. n° 608 et les procès-verbaux de visite et d'épreuve, série T.M. n°s 514 et 515.

Art. 4. — Lors de la sortie de réparation d'une machine, l'atelier réparateur dresse les documents suivants :

1° un procès-verbal de visite et d'épreuve, série T.M. n° 513, en double expédition;

2° un procès-verbal de visite spécial, série T.M. n° 623, en double expédition;

3° un procès-verbal de pesée, série T.M. n° 516, pour la locomotive;

4° un procès-verbal de pesée, série T.M. n° 517, pour le tender.

Il complète, en outre, le carnet historique, série T.M. n° 619, que lui a adressé le service propriétaire de la machine.

Ce carnet doit toujours accompagner la locomotive.

Les documents repris sous les numéros 1, 2, 3 et 4 ci-dessus, sont transmis au chef de service intéressé.

Après visa, le chef de service transmet un exemplaire des procès-verbaux, à l'administration supérieure, demandant l'autorisation de la remise en service du moteur, lorsque la chaudière a subi des réparations essentielles; l'autre, est envoyé au fonctionnaire détenteur de la machine.

Art. 5. — Pour la rédaction des procès-verbaux de visite et d'épreuve, il y a lieu de s'en rapporter aux prescriptions du règlement de police sur les chaudières à vapeur, du 28 mai 1884, complété par les circulaires du 25 février 1886, n° 7808, du 29 mars 1886, n° 11970, du 31 décembre 1886, n° 48948, et du 21 mars 1889, n° 12232, de la direction de la traction et du matériel.

Art. 6. — L'atelier réparateur réclame au service destinataire, le personnel avec l'outillage et les bons de combustibles nécessaires, pour assurer le renvoi des machines réparées.

Art. 7. — *Mensuellement*, les ateliers dressent :

1° un état de situation, série T.M. n° 520, des locomotives et tenders, arrêté à la date du 1^{er} du mois ;

2° une situation, sur formulaire série T.M. n° 558, du matériel de traction entré, sorti et restant à la date du 1^{er} du mois considéré.

Art. 8. — Les ateliers centraux de locomotives dressent un état de situation des locomotives et tenders (série T.M. n° 2305).

Art. 9. — *Semestriellement*, tous les ateliers dressent un rapport sur la situation du matériel de traction, en suivant, pour la rédaction de ce rapport, le programme ci-après :

A. — Causes du retard apporté dans la prise en mains des locomotives hors de service et attendant leur tour de réparation ;

B. — Maintien en feu de locomotives qui ont besoin de réparations ;

C. — Système nouveau apporté dans la réfection du matériel et permettant, soit de diminuer les dépenses de réparation, soit de réduire la durée d'immobilisation ;

D. — Usure anormale de toute pièce de matériel. Causes probables ;

E. — Situation des installations, du personnel, de l'outillage, etc. ;

F. — Questions de détails techniques, propositions ;

G. — Etudes de questions de mouvement, au point de vue de l'emploi rationnel du matériel de traction. Suppression de personnel et de machines, au moyen de modifications apportées soit dans le roulement des locomotives, soit dans l'itinéraire ou l'horaire des trains ;

H. — Résultats des différents essais pratiqués sur le district ;

I. — Situation des dortoirs ;

J. — Retards dans la fourniture des objets d'approvisionnement, pièces de rechange, etc. ;

K. — Ecrasement des tubes. Causes ;

L. — Justification de l'augmentation éventuelle du nombre de locomotives et de tenders en réparation ;

M. — Propositions pour porter remède à toute situation anormale.

Art. 10. — Les relevés de situation, série T.M. n^{os} 520 et 558, dressés mensuellement par les ateliers, sont transmis au chef de service du district qui les vérifie et les rectifie, le cas échéant, à l'encre rouge. Les états série T.M. n^o 520, sont joints, après visa du chef de service, à l'état général, série T.M. n^o 558, dressé par celui-ci et sont envoyés à la Direction de la Traction et du Matériel, le 10 de chaque mois.

Les rapports semestriels des chefs immédiats accompagnent également celui envoyé par le chef de service, à l'Administration centrale.

Art. 11. — Un état de situation, série T.M. n^o 511, des essieux et roues de locomotives et tenders, est fourni trimestriellement à la Direction de la Traction et du Matériel.

II. — Epreuve des chaudières. — Documents à rédiger.

Art. 12. — Les chaudières de locomotives neuves, et celles ayant subi une réparation essentielle, sont éprouvées à 1 1/2 fois la pression du timbre.

Les pressions ultérieures ont lieu à 1 1/4 fois la pression maxima.

Lorsque la chaudière a vieilli, ou que l'opérateur a des doutes sur sa capacité de résistance, il élève la pression d'essai, sans toutefois dépasser le maximum fixé; dans ce cas, il renseigne dans la colonne d'observations du procès-verbal spécial de visite (série T.M. n^o 623), les motifs qui l'ont guidé dans son appréciation.

Art. 13. — Lorsqu'une chaudière de locomotive a été éprouvée, à la suite d'une réparation essentielle, elle ne doit plus l'être à l'époque correspondant à l'épreuve annuelle, avant la réparation, mais la date de l'épreuve annuelle de l'année suivante, doit correspondre avec celle de l'épreuve susdite.

Art. 14. — Les chaudières fonctionnant d'une façon intermittente, telles que celles du service du chauffage, doivent, sous le rapport des épreuves et des visites, être considérées comme chaudières marchant d'une façon continue; quand le chômage

excède 8 mois, il y a lieu de ne pas perdre de vue les prescriptions du dernier paragraphe de l'article 51 du règlement de police dont il s'agit à l'art. 5 du présent fascicule ; il est préférable de faire coïncider la date de visite annuelle avec la fin du chômage le plus prolongé.

Art. 15. — Les appareils à désinfecter, dont la capacité dépasse 300 litres, doivent être éprouvés à 1 1/2 fois la pression maxima qu'ils ont à supporter et ils ne peuvent être mis en service qu'après une déclaration de l'administration communale du lieu d'installation, laquelle en donne acte.

Art. 16. — Pour chaque locomotive neuve, il est transmis à la Direction de la Traction et du Matériel, trois procès-verbaux : l'un, d'épreuve de la chaudière, dressé à l'atelier du constructeur, par l'ingénieur de la Commission de réception, dans la forme de l'annexe V du règlement de police ; l'autre, de visite spécial (série T.M. n° 623), et le troisième, établi lors de la réception définitive de la machine, dans la forme de l'annexe VII du susdit règlement ; ce dernier procès-verbal doit porter, sous la rubrique « Observations », les mots suivants : « L'épreuve a eu lieu dans l'atelier « de..., par les soins de..., suivant procès-verbal ci-joint » et mentionner, en outre, la demande d'autorisation de mise en service.

Art. 17. — Quand il a été procédé à l'épreuve d'une chaudière fixe, parce qu'on a douté de sa solidité, l'opérateur renseigne sous la rubrique « Observations », les motifs qui l'ont guidé dans son appréciation, comme il est dit à l'article 12.

Art. 18. — Les chaudières de locomotives placées à demeure, rentrent dans la catégorie des chaudières fixes et, comme telles, sont soumises à toutes les prescriptions du règlement de police applicables aux chaudières fixes.

Art. 19. — Les procès-verbaux de visite et d'épreuve ne doivent porter que les renseignements répondant directement aux diverses rubriques qu'ils contiennent ; ils indiquent, *en toutes lettres*, le mois pendant lequel il a été procédé à la visite et à l'épreuve et, à la rubrique « ad hoc », si la rivure horizontale

de la chaudière est à couvre-joints; toutes les autres mentions pouvant intéresser l'Administration — à l'exception de celles indiquées ci-dessus pour les chaudières neuves, — doivent figurer aux procès-verbaux spéciaux de visite.

Toutefois, lorsque des chaudières réparées, appartenant à des machines en réparation, sont placées sur d'autres machines du même type, en bon état, les procès-verbaux de visite et d'épreuve doivent renseigner cet échange.

Art. 20. — Un procès-verbal d'épreuve (série T.M. n° 514) *des chaudières fixes*, ne doit être dressé que :

- a) après chaque réparation ou modification essentielle;
- b) lorsqu'on doute de leur solidité;
- c) chaque fois qu'elles sont déplacées.

Pour les chaudières de locomotives, pareil document doit être transmis, au moins une fois l'an, c'est-à-dire que les dates de deux procès-verbaux d'épreuve se rapportant à une même machine, doivent être espacées, au maximum, d'un an.

Par contre, le procès-verbal spécial de visite doit être dressé, au moins une fois l'an, pour *toutes* les chaudières, tant fixes que mobiles (formulaire séries T.M. n° 515, pour les générateurs fixes, T.M. n° 123, pour ceux des locomotives).

Art. 21. — Le procès-verbal spécial de visite doit être annexé à tous les procès-verbaux de visite et d'épreuve. Il doit renseigner, en détail, les résultats de la visite à laquelle on a soumis la chaudière, dans toutes les parties rendues accessibles — avant la réparation — ; le cas échéant, il fera connaître les avaries constatées et les réparations à effectuer.

Toutes les réparations, essentielles et accessoires, à effectuer aux diverses parties de la chaudière, doivent y être renseignées. Seules les réparations *essentielles* doivent figurer au procès-verbal de visite et d'épreuve.

Art. 22. — Le fonctionnaire chargé de procéder à la visite qui accompagne l'épreuve annuelle des chaudières de locomotives, apprécie, pour chaque cas particulier, s'il y a lieu de dégarnir la chaudière de son enveloppe, et, le cas échéant, si sa remise à nu doit être partielle ou totale.

III. — Numérotation des soupapes de sûreté des locomotives.

Art. 23. — *A. Soupapes placées dans le sens transversal :*

On doit appliquer le n° 1 sur la soupape de gauche et le n° 2 sur celle de droite, en regardant la cheminée de la locomotive.

S'il existe une dernière rangée de soupapes, celle de gauche recevra le n° 3, celle de droite le n° 4 (rangée la plus proche du foyer).

B. Soupapes placées dans le sens longitudinal :

On doit appliquer le n° 1 sur la soupape située du côté de la cheminée de la locomotive, le n° 2 sur celle située du côté du foyer.

Ces numéros sont poinçonnés sur une partie visible des soupapes.

IV. — Pesée des locomotives et tenders.

Art. 24. — Les locomotives et tenders sont pesés au moins une fois par semestre ; à chaque opération, ils sont découplés et pesés séparément.

Pour les locomotives, cette pesée se fait en ordre de marche.

Les locomotives-tenders sont pesées avec soutes à eau et à charbons pleines.

Les pesées doivent toujours avoir lieu :

- 1°) Avant la mise en service de la machine et du tender ;
- 2°) Immédiatement après une grande réparation ;
- 3°) Après tout accident grave intéressant la machine ou le tender ;
- 4°) Après le remplacement de roues ou de ressorts ;
- 5°) Après la constatation de tout mouvement anormal que la machine ou le tender aurait pris sur la voie.

Les procès-verbaux de pesée renseignent les poids sur chaque roue, *avant* et *après* le réglage.

Ils sont envoyés au chef de service de la traction du district auquel appartient la machine ou le tender.

Toutefois, il y a lieu d'adresser à la direction de la Traction et du Matériel un double des procès-verbaux de pesée des locomotives et tenders neufs, ainsi que des locomotives transformées ou ayant reçu une nouvelle chaudière.

Ces procès-verbaux indiquent aussi les poids à vide.

Afin d'éviter, dans une certaine mesure, les parcours à vide des locomotives appartenant aux ateliers et remises dépourvus de ponts à peser ou de balances Ehrhardt, parcours occasionnés par la mise en pratique des prescriptions ci-dessus, le procédé ci-après est adopté pour le matériel muni de balanciers compensateurs :

L'application de ces balanciers ayant eu pour résultat de fixer *ne varietur* la répartition du poids sur les essieux, le réglage peut être réalisé en rétablissant horizontaux les balanciers et les ressorts de suspension, ce qui peut s'obtenir sur une voie bien de niveau.

V. — Visite et remplacement des tubes à fumée.

1^o — Tubes en laiton.

Art. 25. — Les dispositions suivantes régissent la visite et le remplacement des tubes à fumée en laiton des locomotives :

Les tubulures des locomotives sont visitées, après une consommation de charbons de :

1) 2500 tonnes pour les locomotives à voyageurs des types 1, 2, 3, 4, 6, 7, 12, 15, 16, 17 et similaires ;

2) 3000 tonnes pour les locomotives à marchandises des types 25, 28, 29, 30 et similaires ;

3) 1500 tonnes pour les locomotives de manœuvres ayant reçu des tubes neufs, les locomotives fortes rampes à 8 roues couplées, les locomotives des types 5, 8 et 9 et les locomotives légères ;

4) 1000 tonnes pour les locomotives de manœuvres qui ont reçu des tubes de emploi.

Les tubes sont visités, à nouveau, après chaque consommation supplémentaire de 500 tonnes et retirés du service, lorsque leur épaisseur sera réduite à 1 m/m.

Toutefois, si au cours d'une visite, on estime que l'épaisseur des tubes ne leur permet plus de supporter une nouvelle consommation de 500 tonnes de charbon, avant d'avoir atteint la limite indiquée ci-dessus, le chef de service de la traction fixe un chiffre de consommation à partir duquel une nouvelle visite est obligatoire.

2°. — Tubes en fer homogène.

Art. 26. — Pour ce qui concerne les tubes à fumée *en fer homogène*, les instructions ci-dessous devront être observées :

La première visite aura lieu après une consommation de charbon de 4000 tonnes et sera suivie de visites successives, après chaque consommation supplémentaire de 1000 tonnes.

Les tubes en fer homogène seront retirés du service lorsque l'épaisseur sera réduite à 1^{m/m} ou que les piqûres ou corrosions auront atteint une profondeur de 1,5^{m/m}.

VI. — Parcours des essieux coudés. — Comptabilité (1).

Art. 27. — Les dispositions réglementaires relatives à la comptabilité des essieux coudés pour locomotives, soumis à une garantie de parcours, sont coordonnées comme il suit :

Art. 28. — *But de la comptabilité.* — La comptabilité dont il s'agit a pour but d'assurer l'exécution des clauses de garantie de parcours imposées par les cahiers des charges.

Art. 29. — *Marques et numéros.* — A cet effet, la Commission de Réception du matériel applique, immédiatement après la réception, sur chacun des essieux coudés, soumis à garantie, un numéro d'ordre, ainsi que la marque relative à la garantie imposée. Ainsi, par exemple, un essieu coudé n° 837 reçu le 5 mai 1896, garanti pour un parcours de 200,000 kilomètres, ne pouvant pas s'étendre au-delà de 5 ans, date pour date à compter de la réception, doit recevoir la marque suivante :

R⁵/₅ 1896 — 200,000 kilom. — ⁵/₅ 1901 n° 837.

Tout essieu coudé livré aux frais du fournisseur, en remplacement d'une même pièce mise hors d'usage avant l'expiration de la garantie, reçoit le même numéro que l'essieu remplacé, plus un exposant *A, B, C*, etc. soit :

A. pour le premier remplacement.

B. pour le deuxième remplacement, et ainsi de suite.

(1) Les essieux nouveaux qui ne sont plus fournis avec une garantie de parcours, ne portent plus de numéro d'ordre.

Indépendamment de ce numéro et de cet exposant, l'essieu coudé reçoit une nouvelle marque donnant : 1° la date de la réception, 2° le parcours de garantie restant à effectuer, c'est-à-dire la différence entre celui prescrit au contrat et celui déjà effectué par l'essieu remplacé, et 3° la date d'expiration de la garantie.

Art. 30. — *Renseignements à fournir par la Commission de Réception.* — La Commission de Réception adresse à la Direction de la Traction et du Matériel, un état (série T.M. n° 556) renseignant tous les objets sujets à garantie admis dans chaque séance. Cet état doit comprendre éventuellement pour les essieux coudés, le numéro d'ordre appliqué et le parcours de garantie à effectuer.

Art. 31. — *Etat à fournir par les ateliers centraux.* — Les ateliers centraux des locomotives adressent directement à la Direction de la Traction et du Matériel, un relevé trimestriel des essieux coudés soumis à garantie renseignant, sous une rubrique distincte et dans l'ordre numérique :

- 1° les essieux mis en service et hors de service ;
- 2° les essieux se trouvant sous des locomotives en réparation ;
- 3° les essieux en réparation ;
- 4° les essieux en réserve.

La colonne d'observations indique notamment le motif de la mise hors d'usage : usure, bris, défauts, etc., le n° et la date du procès-verbal de la Commission de révision du matériel, etc.

Art. 32. — *Relevé dressé par les remises.* — Il est tenu, dans chaque remise, un état général (série T.M. 556) des essieux coudés encore soumis à une garantie de parcours. Cet état sert pour l'année entière. Il renseigne tout d'abord les essieux appartenant à la remise, à la date du 1^{er} janvier ; puis, on y ajoute successivement ceux entrés. L'état est clôturé au 31 décembre, pour les essieux appartenant encore à la remise, et à mesure des sorties, pour les autres. Il est communiqué à l'administration centrale, lorsque celle-ci juge devoir le consulter.

A l'expiration de chaque trimestre, les remises dressent et envoient à la Direction de la Traction et du Matériel, par l'inter-

médiaire des directeurs de service, un extrait de l'état général, indiquant les essieux sortis et entrés, au cours du trimestre, avec indication du parcours effectué, arrêté au moment de la mutation.

Les essieux retirés des locomotives, sont considérés comme sortis et ceux placés, comme entrés.

Art. 33. — *Mutation d'essieu coudé.* — *Etat de renseignements.* — L'état de renseignements devant accompagner l'essieu qui change de résidence ou qui est envoyé à un atelier central, isolément ou avec une locomotive, indique le parcours total arrêté au moment de la mutation.

Dans le but d'éviter des erreurs, il est recommandé aux remises et ateliers de vérifier avec soin si les n^{os} des essieux coudés qui leur ont été expédiés, concordent avec les n^{os} indiqués sur les documents.

Les irrégularités constatées sont signalées sur-le-champ au service expéditeur.

Lorsqu'une remise a utilisé exceptionnellement une locomotive appartenant à un autre dépôt, elle fait parvenir à ce dernier un relevé du parcours ainsi effectué.

Art. 34. — *Date d'envoi des états.* — Les relevés trimestriels doivent parvenir à la direction de la traction et du matériel, aussitôt que possible et au plus tard avant la fin du 2^e mois suivant le trimestre auquel ils se rapportent.

Art. 35. — *Annotations à tenir par la direction de la traction et du matériel.* — La direction de la traction et du matériel, après les vérifications nécessaires, inscrit les résultats dans un registre *ad hoc*.

VII. — Vérification des épaisseurs des tôles de foyer de locomotive.

Art. 36. — Les épaisseurs des parois verticales des foyers neufs, ne sont prises qu'après un parcours de :

200,000 kilom.	pour les tôles en cuivre de	12 m/m ;
250,000	" " "	14 m/m ;
275,000	" " "	15 m/m ;

sur une zone de 0^m35 à 0^m40 au-dessus de la grille; ultérieure-

ment, à l'expiration de chaque semestre, lorsque la dite zone renferme des parties de 6 ^{m/m} et au-dessous; une fois par an, lorsqu'elle présente des épaisseurs comprises entre 6 et 10 ^{m/m}; tous les deux ans, lorsque les épaisseurs dans la zone considérée, sont égales ou supérieures à 10 ^{m/m}.

Toutes les autres parties peuvent n'être vérifiées que lorsque les bas de foyer doivent être remplacés; toutefois, le remplacement d'un des bas de foyer unique, n'entraîne pas l'obligation de cette vérification, qui n'est de rigueur que lorsque les deux bas de foyer doivent être remplacés.

VIII. — Limites d'usure des tôles de foyer de locomotive.

Art. 37. — Lorsque des chaudières de locomotive ont des tôles de foyer présentant des épaisseurs réduites, égales ou même inférieures à celles fixées comme limites d'usure, mais d'étendues insuffisantes pour compromettre la capacité de résistance, la chaudière peut rester en service, mais il y a lieu de motiver, sur le procès-verbal de visite et d'épreuve, la diminution ou le maintien de la pression initiale de la chaudière et de joindre un croquis indiquant l'emplacement et l'étendue des épaisseurs réduites.

Les épaisseurs suivantes doivent être considérées comme limites d'usure des tôles de foyer :

6	^{m/m}	pour les locomotives marchant à 8 atmosphères.
6 1/2	"	" 9 "
7	"	" 10 "
7 1/2	"	" 11 "
8	"	" 12 "
8	"	" 13 "

IX. — Mise hors de service des essieux coudés et des essieux accouplés.

Art. 38. — La mise hors de service des essieux coudés et des essieux accouplés, doit se faire dès que l'usure du bouton de manivelle a atteint 10 ^{m/m} sur le diamètre.

Aucune prescription spéciale n'est formulée en vue du retrait

des essieux coudés, à raison de l'usure normale des coudes.

En cas d'usure anormale, provenant d'un échauffement violent, ces essieux devront être soumis à l'examen de la commission de révision.

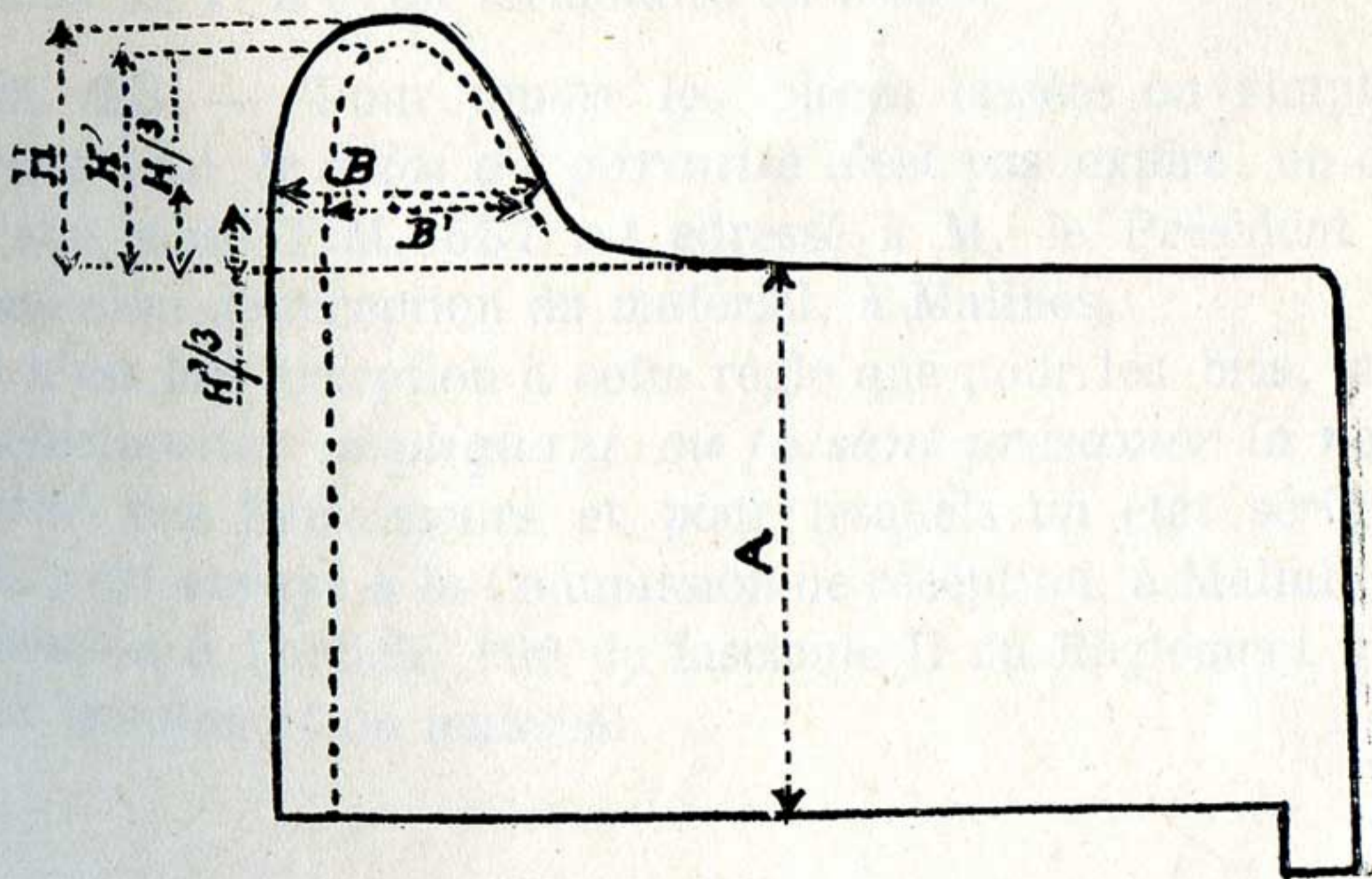
X. — Mise hors de service des essieux de tender.

Art. 39. — Les essieux de tender, tant en fer qu'en acier, sont retirés du service, lorsque leurs fusées ont atteint, sur le diamètre, les usures spécifiées ci-après :

Coulants de 190 × 100	8 m/m.
id. 190 × 110	10 m/m.
id. 240 × 120	13 m/m.
id. 180 × 120	15 m/m.

XI. — Limite d'usure des bandages des roues des locomotives et tenders.

Art. 40. — Les bandages de roues des locomotives et tenders sont retirés du service, pour être retournés, lorsque l'application de la jauge constate un creux de 5 millimètres à la partie de roulement du bandage, ou lorsque l'épaisseur en B ou en B' (voir croquis ci-dessous) du bourrelet est réduite à 18 millimètres.



Lorsque l'épaisseur en A est réduite à 0.030, pour l'acier, et 0.035 pour le fer, les bandages des locomotives ou des tenders sont mis hors d'usage.

Le tracé..... représente le profil réduit de tout essieu intermédiaire de locomotives, compris entre deux essieux parallèles à position rigide.

XII. — Limite d'usure des patins de frein de locomotives.

Art. 41. — Lorsque les arêtes saillantes, produites longitudinalement au patin, par suite d'usure, ont atteint 10^m/^m au maximum, il y a lieu de les raboter, de façon à ramener le patin à son profil primitif.

XIII. — Bris d'essieux, de bandages, de roues, etc.

Art. 42. — Un état, série T.M. n° 557, doit être adressé à l'Administration centrale (Direction de la Traction et du Matériel), dans un délai de 15 jours, par l'intermédiaire du chef de service intéressé, pour **toute** avarie survenant au matériel de traction (pièce brisée ou fissurée, essieu plié, bandage lâché, etc.). Cet état doit donner, d'une manière complète et précise, le croquis de la partie brisée ou avariée, ainsi que tous les renseignements demandés sous les 1° à 9° du formulaire en usage.

Art. 43. — Pour toutes les pièces brisées ou simplement avariées dont *le délai de garantie* n'est pas expiré, un double de l'état série T.M. 557 est adressé à M. le Président de la Commission de réception du matériel, à Malines.

Il n'est fait exception à cette règle que pour les bris, avaries ou déficiences *impliquant ou faisant présumer la responsabilité* des fournisseurs et pour lesquels un état série T.M. n° 811 est envoyé à la Commission de réception, à Malines, conformément à l'article 198 du fascicule II du Règlement général de la traction et du matériel.

XIV. — Sifflet des locomotives.

Art. 44. — Le sifflet ordinaire monté sur les locomotives, est transformé en sifflet à 2 tons, de façon à obtenir, outre le ton fort, un ton très adouci.

L'usage du ton adouci est prescrit sous les gares couvertes et aux traversées des stations à grand mouvement de voyageurs.

XV. — Manœuvre des grandes plaques-tournantes pour locomotives. Mesures de précaution.

Art. 45. — Dans les stations où il n'y a pas d'agent, à poste fixe, chargé du virage des locomotives, la manœuvre des grandes plaques-tournantes, se fait par les soins du machiniste aidé de son chauffeur.

Afin d'éviter des déraillements, les mesures de précaution indiquées ci-après, sont obligatoires :

Le machiniste, avant d'aborder la plaque-tournante, s'arrête et envoie son chauffeur s'assurer du calage de cet engin.

Il ne se remet en marche qu'après que le chauffeur a repris sa place sur la locomotive.

XVI. — Autorisation de monter sur les locomotives.

Art. 46. — Des personnes autres que les fonctionnaires techniques du Service de la Traction et du Matériel, les chefs immédiats et les agents de surveillance des remises, ainsi que les pilotes, ne peuvent monter sur les locomotives, à moins qu'elles ne soient munies d'une carte d'autorisation spéciale délivrée par le Chef de la direction de la Traction et du Matériel.

Toutefois, les machines de secours peuvent être accompagnées par un chef de station ou son délégué. — Cet agent n'a aucune responsabilité quant à la marche de la machine et ne l'accompagne que pour arriver plus tôt sur le lieu de l'accident.

XVII. — Parcours des locomotives de l'Etat Belge sur les lignes étrangères.

Art. 47. -- Les parcours effectués par les machines de l'Etat-Belge, sur les lignes étrangères, sont relevés journallement, afin de permettre à l'Administration d'établir les états des sommes dues, de ce chef, par les compagnies de chemin de fer intéressées.

A cet effet, les agents belges placés dans les stations frontières, tiennent un relevé série T.M. n° 534, renseignant journallement et par catégorie, les trains desservis au moyen de machines de l'Etat belge, ainsi que les parcours effectués par celles-ci.

Ces relevés, après avoir été signés contradictoirement par l'agent de la Compagnie préposé à cet effet et par l'agent belge, sont transmis au fonctionnaire dirigeant l'atelier le plus rapproché de la station frontière, lequel les transmet mensuellement au chef de service de la traction en cause.

Celui-ci récapitule les relevés des différentes stations frontières et transmet un relevé unique et global, avec indication des sommes dues par les compagnies intéressées, à l'Administration centrale qui est chargée d'en poursuivre la liquidation.

CHAPITRE II.

Composition, charge, remorque et freinage des trains.

Art. 48. — Les dispositions relatives à la composition, à la charge, à la remorque et au freinage des trains de voyageurs, des trains mixtes et des trains de marchandises, font l'objet des articles 17 à 23, 34 à 43, 47 à 121, 164 à 172, 201 à 267, 326 à 331, 367 et 368 du Règlement général d'exploitation, 1^{re} partie, fascicule III.

Art. 49. — Le service des machinistes et des chauffeurs, est réglé par un livret spécial dénommé « *livret réglementaire du machiniste* ».

Un livret de l'espèce (Edition de 1904) renseigne les détails du service des serre-freins et des brigadiers serre-freins.

CHAPITRE III.

Matériel de transport.

TITRE I.

A. — Utilisation, répartition, nettoyage et remplacement du matériel des trains de voyageurs.

Art. 50. — Les dispositions relatives à l'utilisation, à la répartition, au nettoyage et au remplacement du susdit matériel, font l'objet des articles 1 à 81 du règlement général d'exploitation, 1^{re} partie, fascicule VI.

En outre, un manuel spécial (Edition de 1904) indique les détails du service du nettoyage du matériel des trains de voyageurs.

B. — Clefs à 3 branches permettant de faire fonctionner les serrures dont certains véhicules sont munis et les serrures des calorifères du matériel léger.

Art. 51. — L'Administration a adopté un type de clef à 3 branches, permettant de faire fonctionner les diverses serrures dont certains véhicules sont munis — serrures extérieures appliquées aux portières de plusieurs séries de voitures, serrures des portes intérieures des voitures à couloir et des voitures-tramways, serrures des calorifères du matériel léger.

Ces clefs font partie des objets de petit matériel dont les chefs-gardes doivent être pourvus, en conformité de l'article 438 du règlement général d'exploitation, 1^{re} partie, fascicule III.

La conservation de ces clefs est soumise aux règles établies à l'art. 440 du susdit fascicule.

Indépendamment des chefs-gardes et des gardes intéressés, tous les postes de visite et de nettoyage, ainsi que certaines stations reçoivent des clefs de l'espèce. Les chefs de service de l'exploitation déterminent ces stations et arrêtent le nombre de clefs à remettre à chacune d'elles. Outre les lettres C.F.B., ces

clefs portent un numéro d'ordre et la marque du service détenteur.

La distribution de ces nouvelles clefs, est assurée par les soins de M. l'Ingénieur en chef-directeur de service des voitures, conformément aux prévisions qui lui ont été adressées par les divers services.

A la réception des nouvelles clefs, celles de l'ancien modèle doivent être retirées du service et envoyées au dépôt de Malines.

TITRE II.

Visite du matériel des trains dans les stations.

A. — Prescriptions générales.

Art. 52. — Dans les stations de formation, le matériel des trains de voyageurs, des trains mixtes et des trains de marchandises, est examiné minutieusement par des visiteurs du matériel de transport, *au point de vue de la sécurité du service*, et tout véhicule qui ne se trouve pas dans les conditions voulues, est retiré de la circulation.

Cet examen doit porter sur les essieux, roues, bandages, boîtes à huile, ressorts, plaques de garde, buttoirs, traverses, attelages, équipements " Stone ", appareils de frein et de chauffage continus, etc.

Les dits agents appliquent, le cas échéant, les étiquettes prescrites par l'article 94 du présent fascicule, en ce qui concerne le matériel des trains de voyageurs, et par les articles 135 à 143, en ce qui regarde le matériel des trains de marchandises. — Ils coopèrent aussi aux manœuvres d'essai des freins automatiques, conformément aux prescriptions des articles 68 à 71 et 102 du fascicule III, 1^{re} partie, du règlement général d'exploitation, ainsi qu'aux manœuvres d'essai du chauffage continu à la vapeur, en exécution de l'article 87 du fascicule III du règlement général de la traction et du matériel.

Art. 53. — Les véhicules des trains accompagnés d'un ou de plusieurs serre-freins, font, au surplus, l'objet d'une visite *sommaire* de la part de ces derniers agents, avant le départ et après l'arrivée du train, ainsi que pendant les stationnements. (Art. 223^b du fascicule III, 1^{re} partie, du R.G.E.).

Art. 54. — Le chef-garde vérifie, avant le départ, les attelages de son train et les fait rectifier, au besoin. Il doit, en outre, faire la vérification des attelages chaque fois que la composition de son train se modifie, en cours de route. — Il signale, dans ses rapports, série E. n^{os} 793 et 793^{bis}, les véhicules dont les tendeurs ne sont pas dans des conditions irréprochables ou dont le serrage laisse à désirer.

Art. 55. — Avant chaque départ, le chef-garde doit s'assurer si les appareils pour signaux sont au complet et si, de même que les freins, ils sont en état de fonctionner régulièrement; si toutes les lanternes, tant celles des signaux de tête et d'arrière, que celles de ses gardes, celles du fourgon et des voitures à voyageurs, ont été bien nettoyées, alimentées, et, le cas échéant, si elles sont allumées, si elles fonctionnent convenablement.

Dans les stations de coïncidence et dans toutes celles où les trains du soir stationnent quatre minutes au moins, le chef-garde visite les lanternes de signaux de son train et s'assure qu'elles brûlent bien. Dans les stations où le stationnement est moindre, mais supérieur à une minute, le chef-garde charge l'un des agents de son train de faire cette visite.

Art. 56. — En prenant possession du fourgon, le chef-garde doit s'assurer, le cas échéant, de la présence du calorifère et du bac à charbon.

En cas de manquant, il en fait la constatation contradictoire avec un agent du service du chauffage de la station ou, à défaut d'un agent de ce service, avec un agent désigné à cet effet, par le chef de station, et en fait mention dans ses rapports E. 791, 791^{bis}, 793 et 793^{bis}.

De son côté, le personnel intéressé de la station en cause doit, à la rentrée du fourgon, vérifier contradictoirement avec le chef-garde, la présence des dits objets et signaler, le cas échéant, au Service des voitures, tout manquant constaté.

Les agents qui ne remplissent pas leurs obligations, sous ce rapport, sont rendus responsables des objets manquants. (Voir, à ce sujet, l'art. 110 du fascicule III du règlement général de la Traction et du Matériel.)

Pour ce qui concerne les quilles d'enraiment, il y a lieu de consulter les art. 262 à 267 du règlement général d'exploitation, 1^{re} partie, fascicule III.

Art. 57. — Dans les stations intermédiaires, le matériel des trains de voyageurs, des trains mixtes et des trains de marchandises, n'est pas examiné par les visiteurs du matériel de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les trains de voyageurs, lorsque la conduite générale du frein automatique a été interrompue, pour une cause quelconque, un visiteur ou, à défaut d'un agent de cette catégorie, le chauffeur de la locomotive, doit coopérer aux manœuvres d'essai du dit frein. (Voir, à cet égard, l'art. 68 (renvoi 1) et l'art. 102 du règlement général d'exploitation, 1^{re} partie, fascicule III).

Quant aux trains mixtes et aux trains de marchandises, les véhicules déposés ou enlevés, sont visités par le ou les serre-freins du train. Ceux-ci remplissent alors les fonctions de visiteurs et se conforment aux dispositions de l'art. 52 du présent fascicule. (1)

Art. 58. — Aux trains légers, le machiniste doit assurer, pendant les stationnements intermédiaires et avec l'aide de l'apprenti-chauffeur, les attributions généralement dévolues au visiteur. (Visite du matériel et notamment des freins, remplacement, en cas d'avarie, des accouplements du frein automatique, etc.).

L'apprenti-chauffeur doit, en outre, assurer les prescriptions des art. 16 et 17 du manuel spécial relatif au frein Westinghouse, si aucun visiteur ne se trouve sur les lieux. (Art. 485 du règlement général d'exploitation, 1^{re} partie, fascicule III.)

B. — Prescriptions spéciales.

1^o Trains de voyageurs.

Art. 59. — Avant le départ de chaque train, le chef-garde examine si les voitures ont été convenablement lavées, à l'exté-

(1) Exceptionnellement, les véhicules des trains de marchandises non accompagnés d'un serre-frein, sont visités par les visiteurs, dans les stations où il existe des agents de cette catégorie, ou, à défaut de ceux-ci, par des agents du service de l'exploitation.

rieur, nettoyées et époussetées, à l'intérieur; si elles sont en bon état intérieurement et extérieurement et si les garnitures et les divers avis affichés ne laissent rien à désirer.

Il en est de même lorsque des voitures sont ajoutées au train, en cours de route.

La visite doit avoir lieu contradictoirement avec un agent du Service des voitures ou du service de l'exploitation, selon le cas.

Le garde chargé du contrôle des coupons, vérifie aussi avec soin l'état des voitures dont il a la surveillance. Il signale au chef-garde les défauts qu'il remarque aux voitures.

Art. 60. — Les visites sommaires, les visites complètes et les visites accidentelles des équipements « Stone », sont réglées par l'ordre de service n° 101 de 1900. Elles sont faites par le personnel électricien des stations, sous la responsabilité des directeurs de service dont ils relèvent.

Les agents préposés à la visite et à l'entretien, ont seuls qualité pour faire ce travail. Il est interdit aux autres agents de manœuvrer les réglages et les permutateurs, d'ouvrir les boîtes, de toucher aux connexions, etc.

L'intervention des visiteurs pour l'application des étiquettes prescrites par l'art 94 du présent fascicule (voir dispositions de l'article 52), n'exonère pas les agents électriciens de l'examen et de l'entretien des parties extérieures de l'équipement « Stone ».

Certaines usines d'éclairage ont un personnel trop restreint ou sont trop éloignées des quais d'embarquement, pour que les agents électriciens puissent procéder, sans grande perte de temps, aux visites sommaires et aux visites accidentelles. Dans les cas de l'espèce, les directeurs de service intéressés peuvent autoriser les chefs immédiats à faire seconder les électriciens, par des visiteurs ou des lampistes convenablement initiés par le service électrique local.

Les irrégularités de l'éclairage système « Stone » sont constatées et signalées, conformément aux instructions générales sur la matière. Les bulletins d'information I.C. 105 sont adressés au directeur du service spécial d'éclairage et du chauffage, chargé de l'instruction des irrégularités.

Toutes les lampes d'une voiture sont raccordées à deux circuits

distincts et dans chaque compartiment existent au moins deux lampes dont une est raccordée à un des circuits et l'autre au second circuit. En cas d'extinction, en cours de route, d'une lampe ou des lampes d'un seul circuit, le chef-garde signale l'irrégularité à la première station pourvue d'électriciens et où le train fait un arrêt suffisant, pour permettre la visite.

Si l'éclairage fait complètement défaut dans un ou plusieurs compartiments, un avis télégraphique est donné, sur la demande du chef-garde, à la première station du parcours qui possède des agents électriciens.

La visite sommaire des équipements « Stone » s'opère journalièrement, pour toutes les voitures en circulation, dans les stations où se fait le nettoyage de ces voitures, par le personnel électricien en service dans ces stations. Par dérogation à cette règle, un accord entre les directeurs de service intéressés, peut reporter cette visite dans une autre station. Avis de ce transfert est donné à la Direction de la Traction et du Matériel et au service spécial d'éclairage et de chauffage, par le directeur du service qui a accepté d'assurer, à l'avenir, la visite sommaire.

Les directeurs de service notifient aux chefs immédiats placés sous leurs ordres, les rames dont la visite sommaire des équipements « Stone » incombe à leur personnel. Ces chefs immédiats désignent les agents qui en sont chargés.

Autant que possible, la visite sommaire se fait pendant les opérations du nettoyage; en tout cas, l'agent qui y procède doit veiller à sa propre sécurité. Il lui est interdit notamment de séjourner dans les voitures, pendant qu'elles sont en manœuvre ou exposées à des chocs.

Toute visite sommaire qui fait découvrir une défectuosité quelconque, à laquelle il n'a pu être porté remède, doit être suivie sur-le-champ, d'une visite complète.

Chaque quinzaine, à des jours à déterminer par le chef immédiat, pour chaque rame en particulier, la visite sommaire est remplacée par une visite complète opérée par les agents électriciens désignés par le chef immédiat.

Mention des visites complètes et de leur résultat, est faite dans un registre *ad hoc* qui est conservé à l'usine d'électricité. — Les

observations auxquelles elles donnent lieu, sont portées immédiatement à la connaissance du chef immédiat ou de son délégué qui avise aux mesures à prendre.

Le chef immédiat donne connaissance au directeur du service spécial d'éclairage et de chauffage, des imperfections de fonctionnement auxquelles il n'aurait pu faire remédier. Si la voiture doit être renvoyée à l'atelier d'entretien, il fait appliquer une étiquette bleue (T.M. 510, voir page 84) renseignant les déficiences constatées. L'étiquette est signée par l'agent électricien qui a opéré la visite, et appliquée sur les longerons de la voiture.

La visite accidentelle de l'équipement « Stone », d'une voiture en passage, est opérée, sur réquisition du chef de station, par un agent électricien d'une station qui possède du personnel de cette spécialité.

Il est du devoir de l'agent chargé de la visite accidentelle, de prévenir le chef de station ou son délégué, de l'impossibilité dans laquelle il se trouverait de remédier aux défauts signalés, sans prolonger le stationnement du train.

Le réglage de la tension de la courroie de toute voiture nouvellement introduite dans une rame ou une navette, est fait par l'agent qui opère la première visite (sommaire ou complète) de la rame, après incorporation de la voiture.

Ce réglage de la tension de la courroie est encore opéré, lors de chaque visite complète.

Si, par suite de retards, détresses, parcours extraordinaires ou toute cause autre que l'état défectueux de l'équipement, des batteries d'accumulateurs avaient été soumises à une période de décharge exceptionnellement prolongée, on augmenterait la tension de la courroie, lors de la première visite subséquente, sans dépasser le maximum de la tension indiqué par le chef immédiat. La tension serait ramenée à sa valeur prescrite, dans la visite ultérieure qui ferait reconnaître que l'état des batteries est redevenu normal.

Lors des visites sommaires, l'agent électricien, chargé de ce service, s'assure que le réglage est resté conforme aux instructions sur la matière.

Art. 61. — Tous les compartiments des voitures arrivées à

destination ou retirées d'un train, dans une station de passage, sont minutieusement visités par un homme de confiance.

Nul ne peut y pénétrer avant que cette visite, qui doit se faire immédiatement, ait été effectuée (art. 594 du fascicule I, 3^e partie, du R.G.E.).

Ensuite, le chef-garde vérifie contradictoirement avec un agent du service des voitures ou de l'exploitation, selon le cas, l'état des garnitures du matériel à voyageurs.

Il est rendu responsable de toutes les détériorations reconnues au matériel qui n'auraient pas été régulièrement constatées, soit avant le départ du train, soit en cours de route.

Toute défectuosité dans l'état des garnitures, doit être mentionnée aux rapports série E. n^{os} 791 et 793.

Art. 62. — Les chefs de station, les chefs d'atelier et les contre-mâîtres du service des voitures, ont à se conformer, en matière de visite du matériel à voyageurs, aux dispositions des art. 64, 66 et 77 du règlement général d'exploitation, 1^{re} partie, fascicule VI.

Les premiers chefs-gardes doivent observer les prescriptions de l'art. 299, fascicule VI, 1^{re} partie du R.G.E. et, au cours de leurs tournées, pénétrer fréquemment, à l'improviste, dans les compartiments de 2^e classe, notamment dans ceux qui sont occupés par des écoliers, pour y constater l'état des garnitures, des règlements, etc., et provoquer, s'il y a lieu, la répression des actes malveillants qu'on y aurait commis.

Art. 63. — Les chefs-gardes ou gardes constatent, aux points d'échange, contradictoirement avec les agents étrangers, la présence et l'état des accessoires (serviettes, coussins, verres, etc.) qui se trouvent dans certaines voitures des services internationaux.

Ce soin incombe aux visiteurs ou autres agents du service de la Traction et du Matériel, dans les stations où les voitures du service international, doivent séjourner.

2^o Trains de marchandises.

Art. 64. — Avant le départ de chaque train et à chaque enlèvement de wagons, en cours de route, le chef-garde vérifie si les portières des wagons sont bien fermées et si les haussettes

des véhicules, de même que les battants mobiles des wagons cavaliers, sont parfaitement relevés et fixés.

Il visite également et contradictoirement avec un agent du service de la traction et du matériel, les véhicules composant le train, et notamment l'intérieur de son fourgon, à l'effet de s'assurer s'ils sont en bon état.

Art. 65. — Avant d'utiliser un wagon fermé ou cavalier pour un chargement de marchandises, la station de départ doit procéder à la visite minutieuse de ce wagon, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. L'impériale doit faire l'objet d'un examen tout spécial, afin de s'assurer qu'elle est *complètement* étanche.

Il convient, à cette fin, soit de l'arroser, soit de rechercher, dans l'obscurité produite par la fermeture des portières, si les joints de la toiture ne laissent pas filtrer la lumière.

La vérification doit être particulièrement attentive, quand il s'agit de charger des marchandises sensibles à l'humidité, notamment *des farines, grains, graines, sucres en sacs ou en caisses, houblons, produits alimentaires, denrées coloniales, tôles polies, feuilles de zinc ou d'autre métal, fils de fer, d'acier ou de cuivre, manufactures, merceries, fils de lin, de chanvre, de coton, coutellerie, quincaillerie, tissus, toiles, etc.*

Dans les stations où il existe un atelier de réparation du matériel, la visite dont il s'agit est faite par le personnel attaché à cet atelier, à la demande et sous la responsabilité du chef de station.

Dans les autres stations, le chef de station désigne un agent qu'il charge spécialement de la visite des wagons (art. 724 du fascicule I, 3^e partie, du R.G.E.).

Il y a lieu d'examiner, en outre, si les parois tant intérieures qu'extérieures, et le plancher ne portent pas de traces de fumier ou de souillures provenant des transports antérieurs (art. 715 du fascicule I, 3^e partie, du R.G.E.) et si des clous pouvant blesser les personnes et les animaux, ne dépassent pas à l'intérieur des wagons, notamment au plancher et aux parois des boxes, wagons cavaliers, etc.

Art. 66. — A l'arrivée du train à destination, le chef-garde et

un agent du service de la traction et du matériel procèdent aussi à une visite soignée des véhicules, en vue de pouvoir établir les responsabilités qui seraient engagées (application des étiquettes d'avaries, etc.).

3^o Trains mixtes.

Art. 67. — Les prescriptions spéciales indiquées aux articles 59 à 63 ci-dessus, sont également applicables à la partie « Voitures » des trains mixtes.

Il en est de même en ce qui concerne les prescriptions spéciales rappelées aux art. 64 à 66, quant à la partie « Wagons » de ces trains.

Art. 68. — Un livret réglementaire indique le détail du service des visiteurs et des brigadiers-visiteurs du matériel de transport (édition de 1904).

TITRE III.

Réparation, entretien, levage, visite et graissage du matériel des trains de voyageurs.

A. — Ateliers.

Art. 69. — Les ateliers chargés de la réparation, du levage et de l'entretien ordinaire du dit matériel, sont désignés ci-après :

Malines (atelier central)	. . . . .	MA
Louvain (atelier central)	. . . . .	LV
<i>Aerschot</i>	. . . . .	AE
<i>Arlon</i>	. . . . .	AR
<i>Braine-le-Comte</i>	. . . . .	BR
<i>Bruxelles-Midi</i>	. . . . .	BM
Charleroy	. . . . .	CH
Gand	. . . . .	GA
<i>Jemelle</i>	. . . . .	JE
<i>Lodelinsart</i>	. . . . .	LO
Mons	. . . . .	MO

Ostende-Maritime	. . . . .	OM
Pepinster	. . . . .	PP
<i>Ronet</i>	. . . . .	RO
<i>St-Nicolas</i>	. . . . .	SN
Schaerbeek	. . . . .	SC
Tirlemont	. . . . .	TI
<i>Walcourt</i>	. . . . .	WA

Les ateliers dont le nom est en italiques, dépendent des Chefs de service de la Traction et du Matériel.

B. — Réparation et entretien ordinaire.

Art. 70. — Les ateliers centraux de Malines et de Louvain effectuent les grandes réparations au matériel en question

Les autres ateliers désignés à l'article 69, s'occupent du levage et de l'entretien ordinaire du matériel à voyageurs proprement dit et du matériel assimilé à celui-ci. L'atelier de Pepinster s'occupe, en outre, de l'entretien ordinaire des quelques fourgons à marchandises attachés aux stations de Trois-Ponts, Pepinster, Verviers, Welkenraedt et Bleyberg, et dont quelques-uns sont équipés au frein Westinghouse.

Ces ateliers ont également, lorsque la chose est reconnue nécessaire, à rafraîchir la garniture des voitures et à faire subir au matériel, un nettoyage à fond et à grande eau, non seulement à l'époque du levage réglementaire, mais à toutes les visites et même plus souvent si le Service des Voitures le juge utile.

Art. 71. — Les ateliers dont il s'agit à l'article 69, entretiennent le matériel des stations situées dans la circonscription que leur assigne le Chef du service des Voitures, étant entendu néanmoins qu'afin de réduire les parcours à vide, le Service des Voitures met, autant que possible, à profit le roulement des trains et peut faire entretenir les rames par d'autres ateliers que celui de la circonscription (1).

(1) Une convention, datée du 14 avril 1882 (R. A, n° 1862), conclue avec le Département de la Justice, détermine les conditions d'entretien des voitures cellulaires et le mode de paiement des sommes dues de ce chef, etc.

C. — Entretien courant.

Art. 72. — L'entretien courant du matériel des trains de voyageurs est le travail qui est effectué, *en station*, par les visiteurs et les manœuvres qui leur sont adjoints, ou par les ouvriers-garnisseurs, menuisiers, chefs-nettoyeurs ou nettoyeurs des voitures.

Il consiste :

a) à serrer les boulons et à assurer le bon fonctionnement des freins. (Voir, à cet égard, les art. 70 et 92 du livret réglementaire du visiteur et du brigadier-visiteur du matériel de transport, édition de 1904);

b) à remplacer au matériel, les pièces qui seraient brisées ou manquantes, telles que : clavettes, crochets de traction, goupilles, boulons, chaînes de sûreté, pendants de blocs de frein, ressorts de traction à spirale, du modèle ordinaire, buttoirs avec ressorts à spirale, du modèle ordinaire, ainsi que les boîtes à huile et paires de roues, en cas de réparation ordinaire;

c) à exécuter toutes les petites réparations nécessaires pour maintenir en bon état les garnitures, coussins, banquettes, châssis mobiles, glaces, stores, rideaux, filets, etc., ainsi que pour assurer le bon fonctionnement des portières, châssis mobiles, serrures de portières diverses, etc. ;

d) à entretenir les vis de frein et les tendeurs. (Voir, à cet égard, les art. 73 et 74.)

Art. 73. — En dehors des ateliers, les appareils d'attelage du matériel à voyageurs, sont entretenus par les nettoyeurs des voitures. Ces agents doivent porter tout spécialement leur attention sur les attelages des véhicules remis en service, après un garage d'une certaine durée. (Voir, à ce sujet, l'art. 74.)

Art. 74. — Les appareils d'attelage de tout véhicule qui passe par un atelier, doivent être mis en parfait état de fonctionnement. En ce qui concerne particulièrement les tendeurs, les écrous doivent être rendus mobiles sur toute la longueur de leur vis. Celle-ci, préalablement brossée, est enduite d'un mélange de pétrole et de mine de plomb.

Ce mélange est fait dans les proportions suivantes :

Mine de plomb.....	500 grammes.
Pétrole.....	750 id.

Après son application sur les vis, au moyen d'un pinceau n° 10, on fait manœuvrer les écrous, puis on laisse sécher.

Lorsque le mélange n'a pu être employé immédiatement et s'est épaissi, on y ajoute une petite quantité de pétrole pour lui rendre sa fluidité.

Les brides doivent également être rendues très mobiles sur les pivots des écrous.

Il est strictement interdit d'employer l'huile pour rendre les écrous mobiles sur la vis du tendeur.

Art. 75. — Sont exclus de l'entretien courant, en station, la réparation et le remplacement des pièces suivantes : en général, les ressorts de suspension de caisse (ressorts à lames ou autres), les ressorts de traction (ressorts à lames), les tiges de traction, les tiges de buttoirs, les boîtes à huile et les paires de roues (1).

Les réparations de l'espèce, qui exigent des soins spéciaux, ne peuvent être opérées que dans les ateliers désignés à l'art. 69. — Elles peuvent cependant être faites par les visiteurs, quand elles ont pour but de mettre en état de circuler et d'être dirigés sur l'atelier le plus proche, des véhicules avariés en cours de route et garés dans une station intermédiaire. Dans ce cas, ces véhicules sont pourvus d'une étiquette jaune (série T.M. n° 625 (voir page 85), indiquant la nature des avaries.

D. — Levage, visite et graissage.

Art. 76. — Le matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, doit être levé *tous les douze mois*.

Il n'est fait exception à cette règle qu'en ce qui concerne : — A) les voitures postales (voir article 88); — B) les voitures-salon.

(1) En ce qui concerne les bris d'essieux, de bandages et de roues du matériel à voyageurs, voir les dispositions des art. 132 et 133 du présent fascicule.

qui sont levées à peu près tous les 8 mois; — C) le matériel de la Compagnie Internationale des wagons-lits, affecté aux trains de luxe « Ostende-Vienne », « Nord-Express », etc. (1); — D) les voitures « Etat Belge » affectées au service international d'Ostende à Salzbourg (2).

Toutefois, le premier levage des voitures et véhicules assimilés, se fait à l'usine des constructeurs. Immédiatement après réception provisoire au susdit établissement, les véhicules neufs y reçoivent : 1°) l'indication de la tare, 2°) la marque caractéristique « CR » (Commission de Réception) et la date de réception qui est considérée comme date de levage.

Art. 77. — En outre, il est procédé au levage, après toute réparation importante, comme aussi dans les cas d'échauffements de boîtes à huile et dans les cas d'accidents, tels que déraillements ou chocs violents, et lorsque les appareils de roulement ou de graissage présenteront une usure ou une avarie donnant lieu au retrait des roues.

En ce qui concerne les échauffements de boîtes à huile se produisant au matériel des trains de voyageurs, il y a lieu de se conformer, au surplus, aux dispositions de l'art. 147 du présent fascicule.

Art. 78. — Le levage consiste à lever les extrémités des véhicules, de manière à ce que l'on puisse dégager les essieux; chacun de ceux-ci est nettoyé et visité sur toute sa longueur. Il est fait, en même temps, une visite et un nettoyage à fond des boîtes, tampons, coussinets, plaques de garde, ressorts, roues, etc.; de plus, on effectue les opérations indiquées ci-dessous :

a) le nettoyage à fond, dans toutes leurs parties, du châssis et de la caisse et le lavage à grande eau de celle-ci;

b) la visite soignée des portières, des châssis et de la serrurerie, et, au besoin, le démontage et le graissage de cette dernière;

(1) Le matériel des trains de luxe « Ostende-Vienne » et « Nord-Express » doit être dirigé sur un atelier, *pour levage*, avant qu'il n'ait fait un parcours de 40,000 kilomètres; le délai de levage ne peut, toutefois, dépasser 6 mois.

(2) Ces voitures doivent être levées tous les 2 mois.

c) le dégraissage et les petites réparations des garnitures ;

d) la vérification attentive des appareils Westinghouse, y compris les avertisseurs, et, pour certains véhicules, la vérification des appareils d'intercommunication électrique. (Voir art. 95.)

e) le réglage des freins et le rétablissement en parfait état de fonctionnement, des freins à déclanchement et des freins à vis, comme aussi des appareils de choc et de traction, dont les tendeurs surtout seront l'objet de soins tout particuliers.

f) l'enduisage au moyen d'une couche de mine de plomb additionnée de pétrole (mélange de 500 grammes de mine de plomb et de 750 grammes de pétrole), des vis de tendeurs et des vis des freins à main, préalablement débarrassées de toute poussière et de toute malpropreté. Ces vis sont ensuite manœuvrées à fond de course dans les deux sens, afin de les maintenir en bon état de fonctionnement. (Voir art. 74.)

Art. 79. — Lors du levage, les prescriptions suivantes doivent être observées, en ce qui concerne les coussinets, les essieux et les bandages :

1° L'on ne pourra employer ni réemployer des coussinets ayant une épaisseur inférieure à 15 m/m , soit 10 m/m pour la carapace en bronze et 5 m/m pour la semelle en métal blanc.

2° L'on ne pourra maintenir en service, les paires de roues dont les fusées ont atteint la limite d'usure, c'est-à-dire lorsqu'elles ne présentent plus que $60,5 \text{ m/m}$ de diamètre pour les essieux de 130×65 ; — 75 m/m pour les essieux de 150×80 ; — 90 m/m pour les essieux de 170×97 ; 101 m/m pour les essieux de 250×110 et $112 \frac{8}{10} \text{ m/m}$ pour les essieux de 242×120 . En vue de l'application de cette prescription, on n'utilisera plus les trains de roues dont les diamètres des fusées sont descendus respectivement à 61 m/m , à $75 \frac{1}{2} \text{ m/m}$, à $90 \frac{1}{2} \text{ m/m}$, à $101 \frac{1}{2} \text{ m/m}$ et $113 \frac{2}{10} \text{ m/m}$.

3° L'on retirera les paires de roues dont les bandages présenteraient un creux de plus de 2 m/m à la surface de roulement.

4° Bien que le § 7 de l'annexe A du règlement technique de l'Union Internationale fixe, pour les voitures et wagons, la limite minimum de 20 m/m pour l'épaisseur des bandages, mesurée au point le plus faible de la surface de roulement, l'on ne replacera,

sous le matériel à voyageurs et assimilé, que des paires de roues dont les bandages, retournés à profil normal, ont encore au moins 25 ^m/_m d'épaisseur.

Les roues qui ne rempliraient plus ces conditions, doivent être rebandagées.

Art. 80. — Outre le levage, les véhicules entrant dans la composition des trains de voyageurs, sont soumis à des visites périodiques dans les ateliers d'entretien, savoir :

A. Tous les mois, lorsqu'ils sont affectés aux services internationaux, à l'exclusion des trains de luxe « Ostende-Vienne », « Nord-Express », etc. (1).

B. Tous les deux mois, lorsqu'ils font normalement partie des rames en service (2), ou qu'ils appartiennent soit à la catégorie des fourgons pour trains de voyageurs (3) — ceux des services internationaux exceptés, — soit encore à la catégorie des voitures cellulaires.

C. Tous les quatre mois, s'ils appartiennent à la réserve des stations, — ce qu'indique le mot « réserve » inscrit sur les lon-

(1) En ce qui concerne les véhicules utilisés aux trains de luxe « Ostende-Vienne », « Nord-Express, » etc. et les voitures « Etat Belge » affectées au service international d'Ostende à Salzbourg, les boîtes doivent être remplies d'huile, avant chaque voyage. En outre, les boîtes de ces véhicules doivent être visitées au moins tous les 8 jours.

Cette visite comporte le renouvellement de l'huile et des tampons, dès que l'on constate la moindre défectuosité.

(2) Ainsi pour les voitures-restaurant « Bruxelles-Verviers » et « Jeumont-Herbesthal ».

(3) L'unification du régime d'entretien des fourgons pour trains de voyageurs, est la conséquence de la suppression du second fourgon à une grande partie des rames, suppression qui comporte l'utilisation, sur le même pied, de tous les fourgons appartenant à certaines stations, sans égard à la distinction précédemment établie entre ceux dits « des rames » et ceux dits « de réserve ».

Les fourgons ne portent donc plus de lettres caractéristiques de rames. Cependant les indications des stations de dépôt y sont maintenues au point de vue de leur répartition et de leur remplacement en temps voulu.

Les chefs de station veillent d'ailleurs à maintenir, autant que possible, les fourgons aux trains des gares dont ils portent le nom.

gerons à la suite du nom de la station, — ou s'ils font partie du matériel assimilé non affecté aux services internationaux.

Art. 81. — L'initiative de l'envoi, aux ateliers, des véhicules ci-dessus incombe :

1° pour ceux des litt. A et C, ainsi que pour les fourgons des trains de voyageurs, aux visiteurs des stations ;

2° pour ceux du litt. B, sauf les fourgons, aux chefs immédiats des ateliers en cause, lesquels disposent respectivement des rames de rechange nécessaires au remplacement préalable de celles qui doivent être visitées et qui leur sont envoyées à cet effet, à l'état complet, par les stations détentrices.

Néanmoins, les visiteurs interviennent d'office dans le cas où la date de visite d'une rame non remplacée, serait dépassée de dix jours.

Ils procèdent de même, lorsque la rame n'est plus homogène, pour tout véhicule de celle-ci dont la date de visite se trouve dans ces conditions.

Ils agiront d'ailleurs avec tolérance, *dans les moments difficiles*, pour les véhicules dont il leur incombe plus spécialement de surveiller le régime d'entretien.

Cependant, si à l'expiration du dixième jour, le retrait de la circulation n'était pas effectué, les chefs immédiats dont relève la visite, auraient à aviser le chef du Service des Voitures.

Les brigadiers-visiteurs ou, à leur défaut, les agents chargés de la surveillance, sont tenus de remettre régulièrement aux chefs de station, la liste, par catégories, des véhicules de leur dépôt dont la date de visite serait périmée.

Au surplus, les visiteurs peuvent appeler l'attention des chefs-manœuvres sur ces véhicules, à l'exclusion des voitures, au moyen de marques à la craie appliquées sur les ressorts de suspension.

Art. 82. — En particulier, ceux des fourgons pour trains de voyageurs qui ne sont plus astreints à un roulement déterminé, et par suite peuvent rester éloignés, pendant plusieurs jours, de leur dépôt, subiront, le cas échéant, la visite à l'atelier d'entretien le plus proche.

D'une manière absolue, c'est sur l'atelier d'entretien le plus

proche que sont dirigés, pour la visite, les boxes et les trucks qui n'ont pas de points d'attache sur le réseau.

Art. 83. — Lors des visites périodiques, les véhicules sont soumis à un examen général qui porte, en premier lieu, sur les organes de roulement.

Si ces organes sont en bon état, l'on se borne à alimenter les boîtes à huile et, s'il y a lieu, à renouveler les appareils graisseurs.

Mais on procède au levage, notamment :

a) Lorsque les bandages, à la surface de roulement, présentent des plats ou une usure de 3 ^m/_m.

b) Lorsque l'état des bandages fait prévoir que cette usure sera atteinte avant le terme fixé pour le prochain passage du véhicule à l'atelier.

c) Lorsque les rondelles d'obturation ont besoin d'être remplacées.

Art. 84. — La visite périodique comporte, en outre, les opérations décrites sous les littéras *a* à *f* de l'art. 78 ci-dessus.

Art. 85. — Tout véhicule porte sur chacun des deux longerons, du côté droit, un tableau partagé en un certain nombre de cases. La marque de levage est inscrite dans la première case à gauche ; les marques de visite sont apposées à la suite, d'après les catégories définies à l'art. 80, en ayant soin de biffer, au fur et à mesure, la dernière marque de visite, comme il est indiqué ci-dessous :

Sch. 89 14-6	Sch. 89 12-8	Sch. 89 11-10	GA. 89 10-12	GA. 90 10-2	Sch. 90 9-4
--------------------	---------------------------------	----------------------------------	---------------------------------	--------------------------------	-------------------

A chaque levage, les anciennes marques sont effacées.

Art. 86. — Indépendamment du graissage qu'il reçoit dans les ateliers, le matériel *circulant* est, au surplus, soumis dans certains cas à des graissages réguliers en station, savoir :

1° Tous les 8 jours, lorsqu'il est affecté aux trains internationaux en général (1).

2° Par exception au 1°, aux trains du service de Bâle, à chaque voyage, non seulement avant le départ, mais encore à tous les points du parcours où le stationnement est suffisant (2).

3° Tous les 8 jours, en ce qui concerne la catégorie des voitures cellulaires, quel que soit leur itinéraire.

4° Chaque fois qu'emprunté à la réserve, il est introduit dans une rame.

L'opération du graissage, en station, incombe aux visiteurs des stations détentrices, ainsi qu'à ceux des stations d'arrêt, pour le matériel mentionné au § 2 ci-dessus. Cette opération consiste à verser de l'huile dans le réservoir supérieur des boîtes.

Art. 87. — Les boîtes des véhicules affectés aux trains de voyageurs, sont alimentées, lors des diverses opérations périodiques et en cours de route, avec de l'huile dont la nature et le mélange sont indiqués par des instructions spéciales.

E. — Dispositions spécialement applicables aux voitures postales.

Art. 88. — Le levage des voitures postales est effectué après un parcours de 30000 kilomètres.

(1) Ainsi, pour les wagons-lits « Ostende-Cologne » et « Calais-Bruxelles-Cologne » (dont la révision se fait par les soins de la Direction Royale des chemins de fer à Cologne) respectivement aux départs d'Ostende et de Bruxelles (Nord), et pour les wagons-salon et restaurant Bruxelles-Paris (dont la Compagnie du Nord opère la révision) au départ de Bruxelles (Nord).

(2) Les véhicules de l'Administration de l'Alsace-Lorraine, entrant dans la composition des trains desservant les relations directes entre Ostende, Anvers, Bruxelles et Bâle, sont alimentés d'huile dans les mêmes conditions.

Par réciprocité, l'Administration de l'Alsace-Lorraine en agit de même sur ses lignes, à l'égard des véhicules de l'Etat Belge, affectés aux dits trains. — Les wagons-lits circulant entre Ostende et Bâle, dont la révision incombe à l'Administration de l'Alsace-Lorraine, sont graissés de la même manière que les véhicules de celle-ci, sur notre parcours.

Sauf les cas de renouvellement d'huile envisagés au renvoi (1) de l'art. 80, le graissage des trains de luxe « Ostende-Vienne » etc., est assuré de la même façon.

La comptabilité de ces parcours, tenue par les chefs des bureaux ambulants, ainsi que la réglementation du retrait de la circulation de ces voitures, font l'objet d'instructions spéciales arrêtées de commun accord par le chef du service des voitures et le chef des bureaux ambulants.

Art. 89. — Dans l'intervalle des levages, les ateliers de voitures ou les postes de visite, là où il n'existe pas d'ateliers, procèdent tous les mois, *sur place en station*, à la visite des boîtes à huile des voitures postales.

Dans les cas exceptionnels où cette visite ne peut avoir lieu à la station d'attache des véhicules en question, le chef du service des voitures désigne le lieu de stationnement où elle devra être opérée.

Art. 90. — Les voitures postales sont alimentées d'huile, à chaque premier voyage de la journée, par les visiteurs de la station d'attache.

F. — Annotations prescrites aux ateliers des lignes.

Art. 91. — Le libellé du registre « ad hoc » tenu par les ateliers, fournit, à cet égard, les indications nécessaires.

Les « dates des passages successifs à l'atelier » se rapportent aux levages et aux visites périodiques et, en général, à toutes les opérations effectuées pour le rétablissement du matériel, en bon état de service.

G. — Annotations prescrites aux postes de visite.

Art. 92. — Les postes de visite tiennent attachement régulier, dans un carnet à cet usage exclusif, des graissages ou visites dont ils sont chargés, sous les rubriques suivantes :

a) Véhicules directs des trains internationaux en général. (A graisser tous les 8 jours. — 1° de l'art. 86). Ces véhicules portent sur les longerons, vers le milieu, les initiales « S^{ce} I^{al} » (Service International).

b) Voitures cellulaires. (A graisser tous les 8 jours. — 3° de l'art. 86.)

c) Voitures postales, pour ce qui concerne les visites mensuelles, sur place en station, dont question à l'art. 89, lorsque ces visites doivent être opérées par les visiteurs.

Il va sans dire que pour les visites effectuées aux points d'attache des voitures postales, par les ateliers de lignes, ceux-ci tiennent les annotations y relatives, comme pour tout autre matériel dont ils ont l'entretien. (Voir art. 91.)

H. — Dispositions relatives au matériel de la réserve générale.

Art. 93. — Les véhicules de la réserve générale, sont ceux livrés à la circulation, pour faire face aux exigences des transports, dans les cas d'affluences locales, ou bien encore pour satisfaire à des réquisitions extraordinaires.

Leur utilisation est conséquemment temporaire et, le plus souvent, de courte durée.

Les véhicules ainsi qualifiés, portent sur leurs longerons, d'après le lieu de leur concentration, l'une des inscriptions :

- “ Muysen-hangar ”.
- “ Mons-hangar ”.
- “ Charleroy-hangar ”.
- “ Schaerbeek-dépôt ”.
- “ Atelier Central ”.

L'inscription “ Muysen-hangar ” désigne le matériel nouvellement sorti de réparation et remisé dans le dit hangar, dépendance de l'Atelier Central, en attendant son envoi définitif aux stations.

Les inscriptions “ Mons-hangar ” et “ Charleroy-hangar ” s'appliquent au matériel, également en parfait état, qui est dirigé sur ces locaux, par l'atelier central de Malines, tout en restant compris dans les écritures de “ Muysen-hangar ”.

Les trois inscriptions dont il s'agit aux deux alinéas précédents, sont d'ailleurs apposées sur les véhicules, par les soins de l'Atelier Central de Malines.

L'inscription “ Schaerbeek-dépôt ” est réservée au matériel garé à Schaerbeek, soit sous le hangar, soit sur les voies de la station, et comprenant, outre les véhicules appelés à entrer pro-

chainement en grande réparation, ceux encore en bon état que des modifications de service ont rendu momentanément disponibles. Elle est apposée par l'atelier des voitures de Schaerbeek.

Enfin, l'inscription « Atelier Central » est celle que reçoit le matériel déjà envoyé en réparation et, éventuellement, pris en mains, mais retiré de cet atelier, ensuite de circonstances exceptionnelles.

Pour tous ces véhicules, la dernière date de visite appliquée, doit être considérée comme indéfiniment valable, jusqu'au jour où les inscriptions susdites disparaîtront. Celles-ci, en attendant, attestent que les véhicules peuvent rouler en sécurité.

L'on observera d'ailleurs, en ce qui concerne les véhicules en question, la prescription édictée par le 4° de l'art. 86, relativement au graissage de la réserve des stations, introduite dans les rames.

I. — Application des étiquettes d'avaries.

Art. 94. — En ce qui concerne les véhicules des trains de voyageurs, l'emploi des étiquettes rouges, bleues et jaunes dont il s'agit aux articles 135 à 137 du présent fascicule, est réglementé comme suit :

1° L'étiquette rouge (série T.M. n° 509) est appliquée au véhicule ayant un défaut apparent qui serait de nature à compromettre la sécurité ou la régularité de la marche du train. — Elle prescrit le retrait immédiat du véhicule, de la rame, lequel est, — après une réparation provisoire et muni d'une étiquette bleue, substituée à l'étiquette rouge, — dirigé sur l'atelier qui en assure le levage et l'entretien ordinaire.

2° L'étiquette bleue (série T.M. n° 510) est appliquée sur le véhicule dont les avaries sont de peu d'importance, dont les dates de graissage et de levage sont périmées, etc. — Elle ordonne à la station propriétaire, le remplacement du véhicule et son envoi, après achèvement du service, à l'atelier chargé du levage et de l'entretien ordinaire.

3° L'étiquette jaune (série T.M. n° 625) est réservée aux ateliers de lignes, pour l'envoi des véhicules à l'atelier central (Malines ou Louvain).

Ces différentes étiquettes doivent être collées sur les longerons des véhicules et non sur la caisse, contrairement à ce qui se pratique aux wagons à marchandises.

J. — Soins à donner aux cylindres du frein Westinghouse.

Art. 95. — Les instructions réglementant la révision du matériel pour trains de voyageurs, sont complétées comme suit, en ce qui concerne les soins à donner aux cylindres à frein Westinghouse :

1° A chaque levage d'un véhicule, il est procédé à une visite minutieuse de son cylindre à frein.

Cette visite comporte le lavage et le nettoyage, au moyen d'huile minérale, des parois intérieures du cylindre, ainsi que du piston, puis le graissage du cylindre et principalement du cuir de piston avec de la vaseline.

2° Toute autre matière lubrifiante devenant nuisible, au bout d'un certain temps au bon fonctionnement du cylindre à frein, doit être rigoureusement proscrite.

3° Les mêmes opérations sont renouvelées, dans l'intervalle de deux levages successifs, au bout de six mois, pour tout le matériel en général.

4° Pour ce qui est toutefois du matériel de réserve (réserve générale et réserve des stations), comme aussi du matériel assimilé non affecté aux services internationaux, lesquels ne doivent être dirigés rigoureusement sur les ateliers d'entretien, pour la visite des appareils de graissage, que tous les quatre mois, les opérations indiquées ci-dessus, à faire subir aux cylindres à frein, peuvent être reculées à huit mois, mais non au-delà, à partir de la date de levage.

5° Il est néanmoins recommandé d'anticiper sur ce délai extrême, chaque fois que l'occasion s'en offre, par suite de l'envoi à un atelier, pour une cause quelconque, de ces derniers véhicules, de manière à le rapprocher, dans la mesure du possible, du délai normal de six mois. Il est d'ailleurs entendu que la visite des appareils de graissage a lieu par la même occasion.

6° D'après ce qui précède, la date de levage occupant la première case sur le longeron, est également valable pour les opérations ci-dessus définies, que comporte le cylindre à frein.

7° Lorsque ces opérations s'effectuent intermédiairement entre deux levages, coïncidant alors, comme il vient d'être dit, avec une visite des appareils de graissage, on souligne, dans la case où elle est inscrite, la date qui se rapporte à cette visite, afin de marquer ainsi que le nécessaire a été fait simultanément pour ce qui concerne le cylindre à frein.

8° Ci-après trois exemples de la manière dont le tableau à cases, tracé sur les longerons, peut conséquemment se présenter :

Sch. 90	Sch. 90	Sch. 90	GA. 90	GA. 91	Sch. 91
14-6	12-8	11-10	10-12	10-2	9-4

GA. 90	GA. 91	Sch. 91
4-11	6-3	2-7

GA. 90	GA. 91	GA. 91	Sch. 91
4-41	6-3	21-4	25-8

9° Les cuirs de piston reconnus défectueux, au cours de ces opérations, sont remplacés.

10° A cet effet, les ateliers de ligne ont à demander, en temps utile et sans exagération, au dépôt de Malines, l'approvisionnement de garnitures qui leur est nécessaire. Ils ont soin de spécifier, sur leurs bons, l'espèce de cylindres à frein auxquels ces garnitures sont destinées.

11° Le dépôt est alimenté par l'atelier central des voitures, chargé de la confection de ces garnitures.

12° Dans le cas où un séjour prolongé dans le dépôt ou les magasins aurait déterminé un certain durcissement des cuirs en question, il est recommandé aux ateliers de les assouplir en les laissant plongés, pendant une heure ou deux, dans un bain de vaseline.

13° Les opérations susdites suffisant pour assurer, en tous temps, le bon fonctionnement des cylindres à frein, il est strictement interdit aux visiteurs en station d'y introduire aucune matière lubrifiante quelconque.

14° En ce qui concerne les véhicules munis de l'avertisseur Westinghouse, cet appareil est soigneusement vérifié et essayé, à l'occasion des visites ci-dessus prescrites pour le cylindre à frein. Le sifflet doit être nettoyé minutieusement et, sous ce rapport, l'at-

tention se porte plus particulièrement sur les obstructions qui pourraient exister dans le passage annulaire traversé par l'air comprimé.

K. — Périodes de levage, de visite et de graissage du matériel à voyageurs.

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	PÉRIODES de LEVAGE.	VISITES PÉRIODIQUES.	PÉRIODES DE GRAISSAGE.
Matériel de l'Etat Belge.			
1 ^o des trains internationaux.		tous les mois.	Indépendamment du graissage qu'il reçoit dans les ateliers, le matériel <i>circulant</i> est, au surplus, soumis dans certains cas à des graissages réguliers en station, savoir :
2 ^o faisant partie normalement des rames en service.	(1) Tous les 12 mois.	tous les 2 mois.	1 ^o Tous les 8 jours, lorsqu'il est affecté aux trains internationaux en général (1). 2 ^o Par exception au 1 ^o , aux trains du service de Bâle, à chaque voyage, non seulement avant le départ, mais encore à tous les points du parcours où le stationnement est suffisant (2).
3 ^o faisant partie de la réserve des stations.		tous les 4 mois.	3 ^o Tous les 8 jours en ce qui concerne la catégorie des voitures cellulaires, quel que soit leur itinéraire.
4 ^o Voitures-salon.	A peu près tous les 8 mois.	tous les mois.	4 ^o Chaque fois qu'emprunté à la réserve, il est introduit dans une rame.
5 ^o Voitures postales.	Après un parcours de 30.000 kil.	Tous les mois, sur place, en station, visite des boîtes à huile.	
Matériel de la C^{ie} Internationale des Wag.-Lits.			
A. des trains de luxe Ostende-Vienne.	après un parcours de 40.000 kil., sans pouvoir dépasser 6 mois.	Boîtes à remplir d'huile avant chaque voyage.	(1) Ainsi pour les wagons-lits « Ostende-Cologne » (dont la révision se fait par les soins de la Don Royale des ch. de fer à Cologne) au départ d'Ostende et pour les wagons-salon et restaurant Anvers-Bruxelles-Paris (dont la Cie du Nord opère la révision aux dépôts respectivement d'Anvers et de Bruxelles (Midi)). (2) Les véhicules de l'Admon de l'Alsace-Lorraine entrant dans la composition des trains desservant les relations directes entre Ostende, Anvers, Bruxelles et Bâle seront alimentés d'huile dans les mêmes conditions. Par réciprocité, l'Adon de l'Alsace-Lorraine en agira de même sur ses lignes à l'égard des véhicules de l'Etat-Belge, affectés aux dits trains. — Les wagons-lits circulant entre Ostende et Bâle, dont la révision incombe à l'Adon de l'Alsace-Lorraine, seront graissés de la même manière que les véhicules de celle-ci sur notre parcours. Sauf les cas de renouvellement d'huile envisagés au renvoi (1) de l'art. 80, le graissage des trains de luxe « Ostende-Vienne », est assuré de la même façon.
B. des trains de luxe Nord-Express.		Visite des boîtes au moins tous les 8 jours.	

(1) Les voitures affectées au service international d'Ostende-Salzburg sont levées tous les 2 mois ; en outre, leurs boîtes doivent être remplies d'huile avant chaque voyage et visitées au moins tous les 8 jours.

TITRE IV.

**Entretien, levage, graissage et réparation du matériel
des trains de marchandises.**

A. — Entretien courant.

Art. 96. — L'entretien courant du matériel précité, est le travail qui est effectué, dans les stations et leurs dépendances, par les visiteurs et par les manœuvres qui leur sont adjoints.

Il consiste :

1° à remplacer au matériel, les pièces qui seraient brisées ou manquantes, notamment les pièces d'attelage (tendeurs, chaînes de sûreté, crochets et ressorts de traction), les buttoirs, ressorts de suspension, menottes de ressorts, pendants et blocs de frein, boîtes à huile, boulons, rivets, goupilles, clavettes et, au besoin, les paires de roues.

2° à relever les battants mobiles des wagons cavaliers et à assurer le bon état de leurs pièces de fixation, afin d'éviter qu'ils ne se rabattent sur les boisseaux de buttoirs, dans les manœuvres ou en cours de route.

3° à remédier aux échauffements de boîtes, en se conformant aux dispositions des art. 148 à 152 du présent fascicule.

4° à serrer les écrous et à assurer le bon fonctionnement et le réglage des freins. (Voir, à cet égard, les dispositions de l'art. 92 du livret réglementaire des visiteurs.)

5° à entretenir les vis de frein et les tendeurs du matériel. (Voir, à ce sujet, les articles 74 et 97.)

Art. 97. — En dehors des ateliers, les appareils d'attelage du matériel des trains de marchandises, sont entretenus par les visiteurs. — Ces agents doivent porter tout spécialement leur attention sur les attelages des véhicules remis en service, après un garage d'une certaine durée. — (Voir, en outre, les dispositions de l'art. 74 du présent fascicule).

B. — Levage et entretien ordinaire.

Art. 98. — Le levage et l'entretien ordinaire du matériel des trains de marchandises, s'effectuent dans les ateliers désignés ci-après :

1° *Service des ateliers centraux des wagons.*

Ateliers.	Abréviations.
Ans.	AN
Braine-le-Comte.	BR
Cuesmes.	CU
Gentbrugge.	GE
Jemelle.	JE
Louvain (A. C.).	LN

2° *Ateliers des lignes.*

	District de Bruxelles (Midi).	
Luttre.		LU
Walcourt.		WL
	District de Bruxelles (Nord).	
Anvers (Dam).		DA
	District de Bruxelles (Q. L.).	
Schaerbeek.		SC
	District de Gand.	
Cortemarck.		CO
Eecloo.		EC
St-Nicolas		SN
	District de Liège.	
Angleur.		AG
Hasselt (1).		HS
Visé.		VI
	District de Namur.	
Arlon.		AR
Ronet.		RO

(1) L'atelier de Hasselt ne possédant pas de pont à peser, ne peut effectuer que le levage des véhicules en bon état, ne nécessitant aucune opération de nature à entraîner un nouveau tarage de ces véhicules.

Les postes de graissage marqués d'un astérisque et figurant au tableau de l'art. 121, concourent aussi à l'entretien ordinaire du matériel à marchandises.

Art. 99. — Le levage consiste à lever les extrémités des véhicules, de manière que l'on puisse dégager successivement les essieux ; chacun d'eux est nettoyé et visité sur toute sa longueur. Le levage a, en outre, pour objet spécial la vérification du montage du châssis, du frein et des plaques de garde, la visite et le nettoyage à fond des boîtes, coussinets, ressorts, roues, etc., le remplacement des tampons, etc. En outre, les véhicules passant au levage, subissent toutes les réparations que leur état exige.

Après chaque levage, les véhicules doivent toujours être pesés et la tare doit être renseignée sur le véhicule, en comptant par dizaine de kilogrammes.

Les différences de tare constatées devant, dans une certaine limite, être attribuées aux variations atmosphériques, il n'y a lieu de provoquer la rectification des tares, que si l'écart est égal ou supérieur à 100 kg., pour les véhicules en fer, et à 200 kg., pour les véhicules en bois (voir art. 134).

Art. 100. — La visite, le levage, le remplacement et la réparation des pièces de rechange, le remplacement de quelques rivets, de quelques boulons, d'un petit nombre de frises et de planches de fond (**3 frises et 3 planches au maximum**), sont toutes opérations dont l'ensemble se rattache à l'*entretien* ordinaire.

C. — Réparation.

Art. 101. — Les réparations du matériel à marchandises se font dans les ateliers centraux renseignés ci-dessous :

Service des ateliers centraux des wagons.

Ans	AN
Braine-le-Comte	BR
Cuesmes	CU
Gentbrugge	GE
Jemelle	JE
Louvain (A.C.)	LN

L'atelier central de Gentbrugge est, en outre, chargé des réparations à effectuer aux fourgons des trains de marchandises.

Art. 102. — Un véhicule appartient à la catégorie « *réparation* » lorsque des travaux de réfection au véhicule proprement dit (châssis et caisse) doivent être entrepris.

Toute réparation importante doit être suivie du levage.

1° Ateliers sur lesquels doivent être dirigés les véhicules à réparer.

Art. 103. — Suivant l'importance des réparations à effectuer aux wagons, ceux-ci sont dirigés sur un atelier de levage et d'entretien ordinaire, ou sur un atelier de réparation.

Dans le premier cas, ils doivent être envoyés à l'atelier le plus proche; dans le second cas, à l'atelier dont ils portent le nom.

2° Véhicules envoyés aux ateliers de levage et d'entretien ordinaire.

Art. 104. — Les véhicules envoyés à un atelier de levage et d'entretien ordinaire (art. 98) ne doivent pas être accompagnés de bulletin de commande ni d'autre document analogue.

Toutefois, *lorsque ces véhicules sont avariés par le fait du service* (art. 130), ils ne peuvent être reçus à l'atelier, que s'ils sont munis des étiquettes prescrites par l'art. 137 ci-dessous, signalant les avaries, ainsi que la station où elles ont été constatées. (Pour les informations à donner par l'atelier, voir le 2^e alinéa de l'art. 131.)

3° Véhicules envoyés aux ateliers de réparation.

Art. 105. — Tout véhicule avarié est envoyé en réparation, accompagné d'une feuille de route en service (I. C. n° 33) indiquant le nom de l'atelier destinataire et renseignant la cause des avaries, ainsi que, le cas échéant, les mesures prises à l'égard de l'agent ou du tiers auquel les avaries sont imputables (1).

Lorsque le véhicule à envoyer en réparation, est **chargé**, ces derniers renseignements sont, après déchargement, transcrits par

(1) S'il s'agit, par exemple, d'un établissement raccordé aux lignes de l'Etat ou d'un particulier qui aurait avarié un véhicule.

la station destinataire de la feuille de route taxée, à la feuille de route en service (I.C. 33), à dresser, par ses soins, pour l'expédition du véhicule à son atelier central.

Art. 106. — La feuille de route (feuille ordinaire, quand le véhicule est chargé d'un transport taxé, et feuille en service, lorsque le véhicule est vide), accompagnant un véhicule devant entrer dans un atelier de réparation, doit porter, d'une manière apparente, la mention : « Souche d'étiquette n° annexée ».

Art. 107. — A l'atelier destinataire, les véhicules sont inscrits, avec indication de leur origine, de la date d'entrée, etc., dans un registre « ad hoc » ayant une colonne spéciale où le chef de l'atelier mentionne ses observations, s'il y a lieu, sur la nature et la cause des avaries et ses appréciations quant au coût probable de la réparation.

Le Chef du service des ateliers centraux de wagons et ses adjoints doivent viser ce registre, lors de leurs visites dans les ateliers. — Ils provoquent les instructions qui leur semblent opportunes, d'après la nature des avaries.

Art. 108. — Lorsque des véhicules doivent être examinés pour rectification à apporter, soit à la numérotation, soit à la tare ou pour toute autre cause, l'Administration fait connaître, par voie d'ordre spécial, au personnel en cause, la catégorie et le numéro des véhicules, ainsi que l'atelier sur lequel ils doivent être dirigés et où ils reçoivent une nouvelle marque de visite.

La revision des véhicules désignés à l'ordre spécial, doit être faite, avec toute l'attention désirable, par les ingénieurs et chefs de section des ateliers, ainsi que par les chefs de station, les chefs-gardes et le personnel préposé à l'emploi, à l'entretien et à la réparation du matériel de transport.

Lorsque l'un des véhicules renseignés à l'ordre spécial, est découvert, l'on doit s'assurer, avant son envoi à l'atelier désigné, s'il ne porte pas la date de visite de cet établissement, *postérieure à celle du dit ordre*. Cette indication prouverait que ce véhicule y aurait déjà été dirigé. Il va de soi qu'en ce cas, il n'y aurait plus lieu de l'y expédier.

La feuille de route doit reproduire le numéro et la date de l'ordre spécial.

4° Véhicules rebutés, garés dans les stations, en attendant leur entrée dans les ateliers. — Dispositions transitoires.

Art. 109. — Exceptionnellement, les ateliers de réparation font garer dans certaines stations, les véhicules rebutés que, faute de place, ils ne peuvent momentanément pas recevoir.

Ces stations, ou plutôt les voies de ces stations spécialement affectées au garage des véhicules rebutés, forment en quelque sorte une dépendance de l'atelier de réparation, c'est-à-dire que les véhicules qui y sont garés, doivent être considérés, en tous points, comme s'ils se trouvaient dans l'atelier même.

Art. 110. — Le fonctionnaire placé à la tête de l'atelier, se met d'accord avec le chef de station pour en arriver, dans la mesure du possible, à grouper les véhicules sur les voies de garage, soit par catégorie, soit par nature de réparations à effectuer.

Il y fait, au besoin, pratiquer par son personnel, les réparations qui peuvent être exécutées sur place.

Il se met également en rapport avec le chef de station, pour se procurer tous les renseignements qui lui sont nécessaires, en ce qui concerne l'entrée et la sortie de ces véhicules, ainsi que le recensement hebdomadaire dont il est parlé à l'art. 113.

Art. 111. — Il est admis, comme règle, que les véhicules doivent être dirigés sur la station où est établi l'atelier de réparation.

Dès leur arrivée à cette station, les feuilles de route ou feuilles en service visées à l'art. 105 ci-dessus, sont remises au fonctionnaire destinataire et décharge est donnée, par celui-ci, au service de l'Exploitation.

Pour les véhicules dont l'envoi aux ateliers, par la route la plus courte, comportait l'emprunt des lignes de Braine-le-Comte à Gand, de Hal à Ath et de Tournai à la frontière, l'atelier destinataire transcrit à son registre des réparations, la feuille de route ou la feuille en service accompagnant les véhicules, puis fait remise de ce document à la station.

Le service de l'atelier fait examiner les véhicules et désigne ceux qui peuvent entrer immédiatement à l'atelier, ainsi que ceux qui doivent être envoyés en garage, soit dans la station même, soit dans une autre station succursale.

Il choisit, de préférence, ces derniers parmi ceux dont les réparations peuvent être exécutées sur place. Celles-ci doivent être effectuées, en premier lieu, afin d'éviter le chômage du matériel. Il dresse pour l'envoi des véhicules à la station succursale, un bulletin d'expédition en service qu'il remet au chef de station.

Art. 112. — Dans le cas où non seulement l'atelier, mais aussi les stations succursales ne peuvent plus, faute de place, recevoir les véhicules rebutés, le fonctionnaire placé à la tête de l'atelier en donne avis, selon le cas, au Chef de service des ateliers centraux des wagons ou de la Traction et du Matériel, qui doit alors prendre les mesures nécessaires pour que les véhicules soient exceptionnellement dirigés sur d'autres stations.

5° Recensement hebdomadaire des véhicules se trouvant dans les ateliers.

Art. 113. — Le samedi de chaque semaine, à midi, les fonctionnaires placés à la tête des ateliers de levage et d'entretien ordinaire, des ateliers de réparation et des postes de graissage marqués d'un astérisque, renseignés au tableau de l'art. 121, dressent un état série T.M. n° 573 (voir page 79 du présent fascicule) renseignant les véhicules se trouvant dans leurs ateliers et leurs dépendances.

Cet état doit mentionner, au verso, la catégorie des véhicules immobilisés pour avaries, et les objets d'approvisionnement faisant défaut.

Les véhicules se trouvant dans les stations succursales et autres, sont compris dans les relevés de l'atelier dont ces stations dépendent.

Ces états sont immédiatement envoyés au Chef de Service de la Traction et du Matériel ou au Chef du Service des Ateliers centraux des wagons, s'il s'agit des ateliers centraux des wagons, qui les réunit dans un relevé général série T.M. n° 646, à transmettre, au plus tard, le mercredi suivant à la Direction de la Traction et du Matériel.

Celle-ci reçoit de l'Atelier central des Voitures, à Malines, par l'intermédiaire du Service spécial des Voitures, le relevé contenant les renseignements dont il est question ci-dessus, en ce qui concerne le matériel de transport se trouvant à cet établissement.

D. — Périodicité du levage et du graissage.

Art. 114. — Le délai de levage périodique est :

1° *de 2 ans*, pour les fourgons des trains de marchandises (1).

2° *de 3 ans*, pour les wagons à marchandises (2).

Art. 115. — Dans l'intervalle des levages, les véhicules sont soumis à des graissages périodiques.

Le délai de graissage périodique est :

1° *de 6 mois*, pour les fourgons (1).

2° *de 9 mois*, pour les wagons (2).

E. — Soins spéciaux à donner lors du levage et du graissage.

Art. 116. — Lors du levage (art. 99), on ne peut placer ou remplacer :

a) des coussinets ayant une épaisseur inférieure à 18 millimètres;

(1) Exception est faite pour les fourgons-frein à châssis en fonte et les wagons-frein pesant 25000 kg. et qui, effectuant des parcours importants, doivent être levés et graissés respectivement tous les 8 et 2 mois.

(2) Pour les wagons provenant des lignes « Gand-Eecloo-Bruges », « Grand-Central Belge » et « Liège-Maestricht », le levage et le graissage périodiques sont réglés comme suit :

A. — Levage.

1° Matériel « G. E. B. », après 3 ans, comme le matériel « Etat-Belge » ;

2° " « G. C. B. », et « L. M. » muni de boîtes types N, R², R³ et Gobert, après 18 mois ;

3° Matériel « G. C. B. », muni de boîtes Ryez T¹ et autres, après 12 mois.

B. — Graissage.

1° Matériel « G. E. B. », après 9 mois, comme le matériel « Etat-Belge » ;

2° " « G. C. B. », et « L. M. » muni de boîtes types N, R², R³ et Gobert, après 9 mois ;

3° Matériel « G. C. B. » muni de boîtes Ryez T¹ et autres, après 6 mois.

Un tableau à 2 cases est ou sera peint sur les longerons des wagons dont il s'agit aux 2° et 3° ci-dessus, la première contenant la marque du levage et, la seconde, celle du graissage.

b) des roues dont les bandages présentent un creux de plus de 2 millimètres, à la surface de roulement, ou dont les essieux auraient des fusées ayant atteint ou seraient sur le point d'atteindre la limite d'usure. Les limites d'usure pour le remploi, sont : $\frac{2}{10}$ de millimètres au-dessus des limites d'usure de retrait de service, soit $75 \frac{2}{10}$, $90 \frac{2}{10}$, $102 \frac{2}{10}$ et $115 \frac{2}{10}$ pour les essieux de 150/80, 170/97, 205/110 et 255/130.

Il est fait usage, autant que possible, de paires de roues avec bandages tournés à profil normal et ayant au moins : 1° 25 millimètres d'épaisseur, pour les véhicules sans frein à vis; 2° 30 millimètres d'épaisseur, pour les véhicules pourvus d'un frein à vis.

En ce qui concerne les véhicules munis de roues à bandages fixés par boulons, ces dimensions sont portées :

1° à 30 millimètres d'épaisseur, pour les véhicules sans frein à vis;

2° à 40 millimètres d'épaisseur, pour les véhicules pourvus d'un frein à vis.

Art. 117. — Exceptionnellement, lors d'un levage partiel (remplacement de boîtes ou d'une paire de roues), il peut être fait usage de coussinets et de roues de dimensions moindres, mais suffisantes pour que le véhicule puisse rouler, sans être levé, jusqu'au terme de la période de levage réglementaire.

Art. 118. — Le graissage périodique est l'opération qui consiste au renouvellement de l'huile, au nettoyage des réservoirs et au remplacement de ceux-ci et des tampons, s'il y a lieu.

Lors du graissage périodique, on procède aussi :

a) à la vérification des boîtes et des roues;

b) à un examen sommaire des divers organes et parties du véhicule.

Art. 119. — Beaucoup d'échauffements de boîtes étant dus à un défaut de lubrification, lequel provient, en grande partie, du fonctionnement défectueux des tampons, il convient d'apporter toujours le plus grand soin dans l'emploi de ces objets.

Avant de faire usage des tampons, ceux-ci sont minutieusement examinés et essayés. Ceux qui n'ont pas la forme voulue,

sont écartés. Ils sont plongés, pendant plusieurs heures, dans un bac rempli d'huile de graissage. Leur placement ne peut être effectué que lorsqu'il ne reste plus rien à faire au véhicule, c'est-à-dire quand les coussinets, les boîtes ou les dessus de boîtes sont en place, que le véhicule est redescendu sur les fusées, en un mot, quand il ne reste plus qu'à fermer les boîtes. Avant cette fermeture, on s'assure que le tampon est bien en place et qu'il se meut, sans difficulté.

F. — Postes de graissage; marques de levage et de graissage.

Art. 120. — Le levage périodique se fait dans les ateliers de réparation, de levage et d'entretien ordinaire du matériel à marchandises.

Toutefois, le 1^{er} levage des véhicules neufs se fait à l'usine des constructeurs.

Immédiatement après réception provisoire au susdit établissement, les véhicules neufs reçoivent la marque caractéristique « C.R. » (Commission de Réception) et la date de réception est considérée comme date de levage.

L'indication de la tare sur les véhicules neufs n'est indiquée qu'après pesage, dans les ateliers de l'Etat où se fait la réception définitive (1).

Le graissage périodique s'effectue par les « Postes de graissage », lesquels sont répartis en deux catégories, *A* et *B*.

Les postes de la catégorie *A* sont annexés à un atelier de réparation, de levage et d'entretien ordinaire; les postes de la catégorie *B* sont installés dans les stations dépourvues d'un atelier de ce genre.

Art. 121. — Le tableau ci-après donne la répartition des différents postes de graissage.

(1) On procède de même en ce qui concerne les wagons neufs des particuliers, dont la construction est surveillée par les ingénieurs de notre administration; toutefois, les véhicules doivent être dirigés sur l'atelier de l'Etat Belge, le plus proche de la station d'attache et pourvu d'un pont à peser.

SERVICE.	Postes de graissage avec atelier de levage (catégorie A).	Postes de graissage sans atelier de levage (catégorie B).		
	NOMS.	Abréviations.	NOMS.	Abréviations.
Ateliers centraux des wagons.	Ans. Braine-le-Comte. Cuesmes. Gentbrugge. Jemelle. Louvain (AC).	AN BR CU GE JE LN		
District de Bruxelles (Midi).	Luttre. Walcourt	LU WL	Baulers. Berzée. Bruxelles (Midi). * Bruxelles (Ouest). Charleroy. * Erquelines. * Monceau. * Montignies (Formation). Piéton.	BL BZ BM BO CH ER MC MY PT
District de Bruxelles (Nord).	Anvers (Dam).	DA	Anvers (Bassins). Anvers (Sud) Bruxelles (AV). Esschen. Muysen. Turnhout.	AB AS BA ES MU TU
District de Bruxelles (Q.L.)	Schaerbeek.	SC	Aerschot. Lodelinsart. Louvain.	AE LO LN
District de Gand.	Cortemarck. Eecloo. St-Nicolas.	CO EC SN	Alost.	AL
District de Namur.	Arlon. Ronet.	AR RO	Tamines. Virton St-Mard.	TA VS
District de Liège.	Angleur. Hasselt. Visé.	AG HS VI	Bleyberg. Landen. Liège (Guillemins). Pepinster. * Trois-Ponts. Verviers. Welkenraedt. *	BB LD LG PP TP VR WE
District de Mons.			Haine-St-Pierre * Quaregnon (Central). * Quiévrain. * Tournai. * Warquignies. *	HP QU QN TO WR

Art. 122. — Les véhicules qui passent au levage ou au graissage, sont pourvus de marques attestant ces opérations.

Ces différentes marques sont inscrites dans un tableau à 4 cases, peint sur chacun des 2 longerons du côté droit.

La marque de levage est inscrite dans la 1^{re} case, à gauche; les marques de graissage sont apposées à la suite, en ayant soin de biffer éventuellement la dernière marque de graissage.

Exemple :

L U 16-8-02	L 5-5-03	L L 21-1-04	
----------------	-------------	----------------	--

Après chaque levage, les anciennes marques sont effacées.

Art. 123. — Quand un poste de graissage sans atelier (catégorie B) reconnaît qu'il faut effectuer le levage d'un véhicule, celui-ci est dirigé sur l'atelier le plus proche du susdit poste de graissage, à moins que le véhicule ne doive subir des travaux de réparation, dans quel cas il doit être expédié sur l'atelier central dont il porte le nom.

Le levage est toujours obligatoire 9 mois après le 3^e graissage, ainsi qu'après toute réparation importante et dans le cas de déraillement. Il en est de même dans les cas d'échauffements de boîtes et de chocs violents, lorsque ceux-ci ont été de nature à modifier : 1^o l'écartement et le parallélisme des essieux ; 2^o des déplacements ou des avaries aux appareils de graissage.

G. — Retrait du service.

Art. 124. — Les postes de graissage (catégories A et B) réforment, au passage, pour le graisser, le matériel vide dont la date renseignée dans la 1^{re}, 2^e ou 3^e case, a plus de 8 mois d'ancienneté. Ils réforment également, au passage, pour levage, le matériel vide dont la date renseignée dans la 4^e case, a plus de 8 mois d'ancienneté. Le cas échéant, il est procédé conformément au 1^{er} alinéa de l'art. 123.

Art. 125. — Les stations en général réforment et envoient, au poste de graissage le plus proche, (catégorie A ou B) le matériel vide dont la date la plus récente indiquée dans l'une des 3 premières cases, est comprise entre 8 et 9 mois d'ancienneté. Lorsque cette date est renseignée dans la 4^e case et que, conséquemment, le véhicule doit être levé, celui-ci doit être expédié au poste de graissage le plus proche, annexé à un atelier de levage ou à l'atelier central dont il porte le nom, selon le genre de travaux à effectuer au matériel.

Art. 126. — Les véhicules dont la date de visite est illisible ou fait défaut, doivent être réformés, comme si le délai de levage était expiré.

H. — Annotations à prendre. — Etats à produire.

Art. 127. — Les ateliers doivent tenir toutes les annotations nécessaires, pour permettre l'établissement des états série T.M. 648 (Relevé mensuel des véhicules réparés, repeints, levés, graissés, etc.) et série T.M. 648^{bis} (Répartition des levages des wagons à marchandises et divers, par mois d'ancienneté du dernier levage).

I. — Rapports et informations à adresser en cas d'avaries au matériel de l'Etat et au matériel étranger.

Art. 128. — Les avaries survenant au matériel, à la suite d'un accident, sont signalées dans la forme prescrite par l'ordre de service n° 130 de 1903. (Accidents et irrégularités.)

Art. 129. — Les avaries survenant au matériel, ne sont signalées aux chefs de Service de la Traction et du Matériel, que dans le cas où elles pourraient être attribuées à un défaut inhérent au matériel lui-même, c'est-à-dire à un vice de construction ou d'entretien, ou bien à la mauvaise qualité des matériaux.

Le cas échéant, un bulletin d'information, I.C. 105, dont le modèle est indiqué à la page 81 ci-après, est dressé à la station où l'avarie est constatée, par les soins du fonctionnaire (Ingénieur,

chef de section, etc.) dirigeant l'atelier, ou par le chef de station, si l'avarie est constatée dans une station où il n'existe pas de fonctionnaire technique. — *Copie est transmise au chef de service des Ateliers Centraux des Wagons, à Bruxelles.*

Ce bulletin donne des renseignements aussi complets que possible sur les circonstances dans lesquelles l'avarie s'est produite.

Art. 130. — Toute avarie survenant au matériel, soit dans les manœuvres, soit pendant le stationnement, doit faire l'objet d'une instruction immédiate de la part du chef de station qui, le cas échéant, inflige d'initiative, à l'agent en cause, quel que soit le service auquel il appartient, une mesure de répression en rapport avec l'importance de l'avarie et les circonstances dans lesquelles elle s'est produite.

Art. 131. — Pour tout *véhicule étranger* qui a été avarié dans une station de l'Etat, ce qu'indique l'étiquette d'avarie dont il est parlé au littéra K ci-dessous, la station d'échange de rentrée dresse un bulletin série T.M. n° 571 dont le modèle est indiqué à la page 82 du présent fascicule, lorsque la somme portée en compte à l'Etat belge, du chef de cette avarie, est supérieure à fr. 18,75 (1).

Le même bulletin est dressé par l'atelier de levage et d'entretien ordinaire qui reçoit un véhicule avarié (voir 2^e alinéa de l'article 104), lorsque les réparations doivent donner lieu à une dépense de fr. 18,75.

Dans l'un et l'autre cas, ce bulletin est transmis directement au chef de service de l'exploitation dont relève la station où l'avarie s'est produite.

Le chef de service qui reçoit un bulletin de l'espèce, doit s'assurer si les prescriptions de l'art. 130 ci-dessus, ont été observées.

Dans l'instruction de ces sortes d'affaires, il s'attache à rechercher la part de responsabilité incombant aux agents préposés à la surveillance du service.

(1) Ce bulletin ne doit pas être dressé dans les stations communes au Nord-français, au Nord-belge, à la Flandre Occidentale, à l'Est-français et à l'Etat belge (Voir les R. A. nos 2864 de 1898, 2989 de 1900 et 3029 de 1901).

Lorsque l'avarie est imputable à un agent d'un autre service (Traction et Matériel ou Voies et Travaux), le chef de service de l'Exploitation transmet ce bulletin à son collègue intéressé.

J. — Bris de bandages, d'essieux et de roues.

Art. 132. — Les bris ou avaries survenant aux bandages, aux essieux et aux roues du matériel de transport (véhicules « Etat Belge » et étrangers), doivent être signalés à l'Administration Centrale (Direction de la Traction et du Matériel), *dans un délai de 15 jours*, par l'intermédiaire du chef de service intéressé, au moyen d'un état série T.M. n° 557.

Cet état doit être dressé par l'atelier (1) qui reçoit le matériel brisé et doit donner, d'une manière complète et précise, le croquis de la partie avariée, ainsi que les renseignements demandés sous les 1° à 9° du formulaire en usage.

Art. 133. — Un double de l'état série T.M. 557 est adressé à M. le Président de la Commission de Réception du Matériel, à Malines, pour les objets de matériel dont le délai de garantie n'est pas expiré.

Il n'est fait exception à cette règle que pour les bris, avaries ou défauts *impliquant ou faisant présumer la responsabilité des fournisseurs* et pour lesquels un état, série T.M. n° 811, est envoyé à la Commission de Réception, à Malines, conformément à l'article 198 du fascicule II du règlement général de la traction et du matériel.

K. — Marques et étiquettes d'avaries.

Art. 134. — Les véhicules dont *la tare* doit être vérifiée, reçoivent à la couleur blanche, sur leurs longerons la lettre *T*,

(1) En ce qui concerne *le matériel étranger*, l'état série T.M. n° 557 est dressé par le visiteur, dans les stations où il existe des agents de cette catégorie. Dans les stations où il n'y a pas de visiteur, le matériel étranger doit être dirigé sur l'atelier le plus proche qui aura à établir le susdit état. *Le matériel étranger doit être rapatrié sans aucun retard.*

qui signifie qu'ils doivent être dirigés, après déchargement, sur l'atelier de levage le plus proche (voir art. 99).

Art. 135. — Tout véhicule que le Service de la Traction et du Matériel juge devoir faire entrer à l'atelier, pour y être levé, parce que la date de levage est expirée ou sur le point de l'être, reçoit, de chaque côté, une étiquette jaune. (Voir le 2^e alinéa de l'art 137 ci-après, ainsi que le renvoi à cet alinéa.)

Les véhicules à graisser sont dirigés sur le poste de graissage le plus proche (catégorie A ou B) et doivent recevoir, sur les longérons, des marques à la craie blanche, comme suit : G. P. (Graissage périodique).

Ces dispositions visent particulièrement le matériel vide

Dans le cas où, par suite d'une nécessité impérieuse, un chef de station doit faire usage d'un véhicule à marchandises dont le délai de levage est expiré, la feuille de route accompagnant ce véhicule, doit porter la mention : « *Véhicule à lever après déchargement* ». Si le levage ne peut se faire dans la station de destination, celle-ci doit expédier le véhicule à vide et par feuille de route en service, à l'atelier de levage le plus rapproché.

Art. 136. — Après un déraillement ou tout autre accident ayant produit une secousse *violente*, en pleine voie ou en station, tous les véhicules qui ont été exposés à des chocs, lors même qu'ils n'auraient pas d'avaries apparentes, sont visités par un agent compétent, muni des outils nécessaires, pour vérifier le bon conditionnement du matériel, notamment des organes de roulement et de traction.

Dans le cas d'avaries ou de dérangements, les véhicules doivent être dirigés (en se conformant, s'il y a lieu, au contenu des 2^e et 3^e alinéas de l'art. 140 ci-dessous) sur un atelier de levage, pour y être visités à fond. L'envoi à l'atelier est toujours accompagné d'un bulletin indiquant le motif de la visite à laquelle les véhicules doivent être soumis.

Au préalable, le matériel sera transbordé d'office.

Art. 137. — Tout véhicule *avarié* qu'il serait dangereux de laisser circuler, reçoit une étiquette *rouge*, modèle A série T. M.

n° 509 (voir page 83), et est, dès ce moment, également retiré de la circulation, par les agents du Service de l'Exploitation (1).

Tout véhicule avarié, pouvant continuer à rouler, sans danger, jusqu'à destination et dont la réparation ne peut s'effectuer immédiatement (soit parce que l'avarie aurait été constatée dans une station dépourvue d'ouvriers du Service de la Traction et du Matériel, soit parce qu'elle ne saurait être réparée, sans nécessiter le transbordement du chargement), est revêtu d'une étiquette *bleue*, modèle B, série T.M. n° 510 (voir page 84), s'il doit rentrer à l'atelier central dont il porte le nom, ou d'une étiquette *jaune*, modèle C, série T.M. n° 625 (voir page 85), s'il doit être dirigé sur l'atelier le plus proche. (Atelier central ou atelier de levage et d'entretien ordinaire) (2).

Les étiquettes rouges, bleues et jaunes sont, en général, appliquées par les visiteurs; toutefois, lorsque les avaries surviennent

(1) En dehors des accidents ou des avaries graves — tels que essieux pliés ou brisés, roues décalées, bandages brisés, etc.. — qui exigent que des mesures spéciales soient prises sur-le-champ, les avaries et défauts suivantes sont notamment considérées dangereuses pour la sécurité du service, et nécessitent le garage du véhicule à la première station de passage du train :

a) bandage fendu, légèrement écrasé ou lâché; roue qui porte trace de déplacement de l'essieu;

b) boîte cassée, sous-boîte fendue ou manquante; boîte endommagée au point qu'elle ne constitue plus un guide suffisant pour l'essieu ou ne peut plus fournir une lubrification suffisante;

c) boîte chauffante; plaque de garde cassée;

d) ressorts de suspension, de traction ou de choc cassés, même ceux dont une seule feuille est brisée;

e) plateau ou piston de buttoir manquant; boîte de buttoir cassée;

f) traverse de tête brisée entre les buttoirs;

g) avaries aux attelages ne permettant pas un attelage complet.

Tout véhicule de l'État ayant des avaries aux attelages, si ces avaries n'empêchent pas l'accrochage complet (tendeur et chaîne de sûreté), peut circuler jusqu'au plus prochain atelier, où il doit être obligatoirement réparé.

(2) En attendant que les nouvelles étiquettes bleues et jaunes, série T.M. nos 510 et 625, soient fournies aux services intéressés, ceux-ci continueront à faire usage des étiquettes bleues actuelles, en ayant soin de biffer, selon le cas, l'un des mots « réparation » ou « entretien ».

dans une station qui ne possède pas de visiteur, elles le sont par un agent quelconque à désigner par le chef de station.

Les cahiers d'étiquettes sont numérotés et timbrés, au préalable, avec le cachet de la station. — Dans les gares possédant plusieurs visiteurs, une série distincte de numéros est admise pour les étiquettes d'avaries (série T.M. n^{os} 509, 510 et 625) appliquées par chacun de ces agents.

Lorsqu'un visiteur est envoyé dans une station intermédiaire, pour examiner un véhicule avarié, cet agent a pour devoir, non seulement d'effectuer au véhicule les réparations nécessaires, de rendre compte au chef de station du résultat de son examen, mais aussi d'appliquer, s'il y a lieu, au véhicule des étiquettes d'avaries. Dans ce dernier cas, il fait usage des cahiers d'étiquettes de la station où se trouve le véhicule avarié. Il revêt de sa signature, non seulement l'étiquette même et la souche à remettre au chef de station, *mais aussi la dernière souche qui reste au cahier.*

L'obligation de signer cette souche, s'étend du reste à tout le personnel appelé à appliquer des étiquettes d'avaries (visiteurs, ouvriers de station, etc.).

Les étiquettes d'avaries s'appliquent indifféremment aux véhicules de l'Etat et à ceux des compagnies. — Pour les véhicules étrangers chargés pouvant continuer à rouler, sans danger, jusqu'à destination, on fera toujours usage d'étiquettes jaunes (série T.M. n^o 625), sauf le cas tout-à-fait exceptionnel où l'on jugerait indispensable l'envoi des véhicules dans un atelier central de wagons.

Les étiquettes sont collées sur chacun des côtés longitudinaux de la caisse; les indications qu'elles doivent donner sont écrites *lisiblement* au crayon, sauf le nom de la station de constatation, qui est indiquée au moyen d'un timbre appliqué à la suite des mots : “ *Constaté à.....* ”

Si l'avarie s'est produite sur une ligne étrangère, l'étiquette apposée par la station d'échange de rentrée, doit porter, après l'indication de la nature de l'avarie : “ *Constaté à la rentrée de la ligne.....* ”.

Dans aucun cas, les étiquettes d'avaries ne peuvent être enlevées avant que les avaries qu'elles signalent, n'aient été réparées. Il

va de soi que les étiquettes ne sont pas appliquées, lorsque la réparation des avaries peut se faire immédiatement.

Les étiquettes rouges, bleues et jaunes sont extraites d'un cahier ayant une double souche.

L'une de ces souches, à détacher, est immédiatement remise au chef de station ou à son délégué, pour information, et pour lui permettre, en outre, de procéder sans retard, s'il y a lieu, à l'instruction prescrite par l'art. 130 ci-dessus. De plus, cette souche doit être visée par le chef-garde, lorsque la constatation se fait contradictoirement à l'arrivée ou au départ d'un train.

S'il s'agit d'un véhicule en cours de route, la souche de l'étiquette, visée par le chef de la station où elle a été appliquée, est annexée à la feuille de route et doit être remise, dès l'arrivée, au chef de station de destination qui est ainsi informé qu'après déchargement, le véhicule doit être envoyé en réparation.

Lorsqu'un véhicule a été réparé immédiatement et que, par conséquent, aucune étiquette n'a été appliquée, le visiteur remet néanmoins une souche au chef de station pour établir les responsabilités.

Art. 138. — Un véhicule de l'Etat, pourvu d'une étiquette jaune, ne peut être rechargé dans une station à atelier, avant que l'avarie n'ait été réparée.

Il ne peut être rechargé dans les stations dépourvues d'atelier, que lorsqu'il peut recevoir, sans danger, un chargement pour une station où se trouve un atelier.

Sauf dans ce cas, le véhicule muni d'une étiquette jaune, doit être envoyé, aussitôt après son déchargement, à l'atelier le plus proche.

Cet envoi est accompagné d'une feuille en service à laquelle est attachée la souche de l'étiquette jaune.

Un véhicule étranger, pourvu d'une étiquette jaune, peut être rechargé, lorsque son état le permet.

Art. 139. — L'étiquette bleue doit toujours provoquer l'envoi du véhicule à l'atelier central dont il porte le nom.

Art. 140. — Tout véhicule ayant une avarie nécessitant l'application d'une étiquette rouge, ne peut être remis à un train, avant d'avoir subi une réparation définitive ou sommaire.

Au besoin, les stations dépourvues d'atelier donnent avis de l'avarie au chef immédiat de l'atelier de levage et d'entretien ordinaire dont elles dépendent, lequel fait examiner le véhicule avarié et y fait pratiquer les réparations nécessaires.

Si le véhicule remis en état de circuler, doit cependant encore passer par un atelier de levage et d'entretien ordinaire ou de réparation, les étiquettes rouges sont remplacées par des étiquettes jaunes ou bleues.

Lorsque les travaux de réparation ne peuvent être effectués, sous charge, le véhicule est transbordé (1).

Art. 141. — Un véhicule à diriger sur un atelier de réparation, par suite du bris de l'une de ses traverses, peut, exceptionnellement, être accroché derrière le fourgon de queue d'un train de marchandises de jour ou de nuit, lorsque le disque de queue du train peut être appliqué à ce véhicule.

Sur les lignes présentant une inclinaison de plus de 5 ^m/_m, l'adjonction en queue n'est autorisée d'office que si le véhicule est pourvu d'un frein à vis, en bon état, desservi par un serre-frein ou ff^{ons}. Ce frein n'entre pas en ligne de compte dans la quotité d'unités-freins que doit contenir le train, en conformité de l'art. 233 du règlement général d'exploitation, 1^{re} partie, fascicule III.

A défaut d'un frein à vis en bon état, il doit, conformément à l'alinéa 2 de l'art. 140, en être référé au chef immédiat de l'atelier de levage, le plus proche, lequel fait examiner le véhicule, et, suivant les instructions spéciales données par les chefs de service à chaque atelier, dans chacun des cas qui se présentent, prend les mesures nécessaires pour assurer le transport en toute sécurité.

Dans l'éventualité du transport en queue d'un train de marchandises, sur les lignes à inclinaison de plus de 5 ^m/_m, d'un véhicule non pourvu d'un frein à vis, en bon état, il doit toujours être fait choix d'un train de jour, indépendamment des mesures de précautions prises et prescrites par l'atelier, en conformité du § précédent.

(1) Lorsqu'il s'agit d'un véhicule expédié sous le régime de la douane, il y a lieu de se conformer aux dispositions de l'art. 232^{bis} du fascicule I, 3^e partie du R.G.E.

Par assimilation, les véhicules présentant des avaries ne permettant plus l'accouplement régulier que d'un seul côté (buttoirs brisés ou manquants, appareils d'attelage avariés ou incomplets), peuvent également être accrochés en queue d'un train, dans les conditions déterminées plus haut, lorsque la réparation ne peut utilement être effectuée sur place.

Les avaries visées au présent article nécessitent l'application d'étiquettes rouges. Celles-ci sont, le cas échéant, *momentanément* remplacées par des étiquettes jaunes.

Art. 142. — Aucun véhicule *avarié* ne peut être ajouté à un train, s'il n'est revêtu d'une étiquette signalant ses avaries.

En cas d'infraction à cette stipulation, le chef-garde réclame, avant le départ, l'application des étiquettes manquantes et signale, en outre, le fait dans son rapport journalier à adresser au chef de service de l'Exploitation. S'il omettait de se conformer à cette prescription, il aurait à répondre des avaries, comme si elles s'étaient produites pendant que le véhicule se trouvait à son train.

Dans aucun cas, on ne peut ajouter à un train, un véhicule portant l'étiquette rouge (voir art. 140).

Art. 143. — A l'arrivée d'un véhicule à destination ou dans une station de passage, où il doit être retiré du train, le visiteur ou, à défaut de visiteur, l'agent du Service de l'Exploitation spécialement désigné à cette fin, est tenu de visiter le véhicule, à l'effet de rechercher les avaries et, le cas échéant, de les confronter avec les étiquettes.

S'il constate des avaries qui ne sont pas signalées, il lui est interdit de rectifier l'étiquette primitive, mais il doit en appliquer une nouvelle à côté de la première.

En pareil cas, il est tenu, en outre, de faire signer par le chef-garde du train qui a amené le véhicule, le talon des étiquettes qu'il a appliquées pour les avaries non signalées.

Dans ce cas, le chef de station dresse un bulletin d'irrégularités mentionnant l'endroit d'où le véhicule avarié a été expédié, le train par lequel il est arrivé, et, autant que possible, l'endroit où l'accident est survenu et les circonstances qui l'ont produit.

Art. 144. — Les wagons à marchandises ne portent que le

nom de l'atelier central chargé des réparations à effectuer aux véhicules.

La marque du district propriétaire, doit être effacée, au fur et à mesure du passage des wagons aux ateliers de réparation.

L. — Agrès de chargement formant partie intégrante des wagons.

Art. 145. — Un assez grand nombre de wagons plats sont munis de bras de fer maintenus aux wagons au moyen de chaînettes, et un certain nombre de wagons plats de 10 tonnes sont pourvus de plates-formes avec deux bras, également maintenus aux plates-formes, au moyen de chaînettes.

Il est formellement interdit de séparer ces agrès des wagons auxquels ils appartiennent.

Les wagons plats doivent toujours mentionner le nombre de bras de fer dont ils doivent être constamment pourvus.

M. — Matériel étranger.

Art. 146. — Les avaries survenant au matériel étranger, pendant son parcours sur les lignes de l'Etat, n'y sont réparées que pour autant que cette réparation soit indispensable pour permettre de renvoyer le véhicule à l'administration propriétaire, (soit sur roues, soit chargé sur wagon) pour empêcher les avaries de s'aggraver.

Dans tous les cas, il est défendu de faire subir à ce matériel, aucune transformation.

Les demandes d'objets nécessaires pour remettre le matériel étranger, en état d'être rapatrié, sont adressées à la Direction de la Traction et du Matériel. (Voir les art. 182 et 183.)

TITRE V.

Echauffements de boîtes.

Mesures à prendre.

Les mesures à prendre en cas d'échauffement de boîtes à huile, sont les suivantes :

A. — Matériel des trains de voyageurs.

Art. 147. — Les véhicules entrant dans la composition des susdits trains et ayant un échauffement de boîte, doivent être retirés du train, et garés à la première station de passage; ils ne peuvent être réparés définitivement sur place; ils doivent être remis en état de rouler jusqu'à l'atelier le plus proche, pour y être levés (atelier central ou atelier de levage et d'entretien ordinaire du matériel à voyageurs).

B. — Matériel des trains de marchandises.

§ I. — Réparation sur place.

Art. 148. — Tout wagon dont une boîte vient à chauffer, est retiré du train et garé à la première station de passage, afin qu'on puisse procéder à la visite complète de la boîte et au remplacement de la paire de roues, s'il y a lieu.

Art. 149. — On doit effectuer la réparation sur place :

1° *des wagons, qu'ils appartiennent ou non à l'Etat Belge et quelle que soit leur destination*, lorsque les visiteurs, après s'être assurés que la fusée de l'essieu n'est pas grippée, jugent pouvoir faire disparaître la cause de l'échauffement, en renouvelant l'huile, le tampon, etc.; ces véhicules sont remis ensuite au service régulier;

2° *des wagons de l'Etat Belge* dont l'échauffement est attribué à une cause inconnue, quand la fusée de l'essieu n'est pas grippée et qu'il est possible de pouvoir faire disparaître les conséquences de l'échauffement.

On applique sur ces derniers wagons la marque " R ", à la cou-

leur blanche, sur le longeron au-dessus de la boîte qui a subi l'échauffement, et sans indiquer le nom de la station où la réparation s'est effectuée, ni la date de l'opération. La lettre " R " prescrit aux visiteurs de réformer les wagons vides qui en sont munis; ceux-ci sont envoyés ensuite, pour y être soumis à une visite, à l'atelier de levage, le plus proche, qui les remet définitivement en circulation, s'ils ne portent aucune trace de nouvel échauffement; dans le cas contraire, ils sont levés entièrement. La marque " R " est, dans les deux cas, effacée avant leur remise en service;

3° *des wagons de l'Etat Belge*, lorsque les visiteurs jugent pouvoir faire disparaître les causes de l'échauffement, par le remplacement soit de l'essieu, soit des boîtes, soit de l'essieu et de ses boîtes.

Dans le cas où un train de roues a été remplacé, le nom de la station, la date de l'opération et la marque " T " sont peints, à la couleur blanche, sur les deux longerons, au-dessus des boîtes correspondantes. La lettre " T " indique que le wagon doit être taré à nouveau. — A cet effet, il est envoyé, après déchargement, à l'atelier le plus proche. Cette opération faite, toutes les marques susmentionnées sont biffées.

Dans le cas où les boîtes seulement ont été remplacées, on applique la marque " R " et l'on procède comme il est dit au 2° ci-dessus.

Art. 150. — En vue d'attirer l'attention du bureau destinataire sur ce point que le wagon, pourvu de la marque " T " doit, après déchargement, être dirigé sur l'atelier, le plus proche — (pour y être taré à nouveau) — parce que l'essieu a été remplacé dans les conditions indiquées à l'art. 149 ci-dessus, avis en est spécialement donné au chef de station par le contre-maître ou, à défaut de celui-ci, par l'ouvrier réparateur.

La station d'expédition du wagon réparé consigne, dans ce cas, sur la feuille de route, la mention suivante : "*Wagon à diriger sur l'atelier le plus proche, pour vérification de la tare.*"

Si un wagon différé, sous charge, est remis à un atelier situé dans les dépendances de la station, celle-ci en informe immédiatement le contre-maître ou l'agent de surveillance qui en assure les fonctions et réclame décharge de cette information. De son côté,

l'atelier accomplit la même formalité vis-à-vis de la station, dès que le wagon est remis en ordre pour continuer son voyage.

Art. 151. — Des chèvres sont placées dans les stations principales où se trouvent des visiteurs; elles sont utilisées lorsque ces agents jugent pouvoir faire disparaître la cause de l'échauffement d'un wagon, par le remplacement de l'essieu et de ses boîtes.

Si le wagon différé, sous charge, est remis à un atelier situé dans les dépendances de la station, celle-ci en informe immédiatement le contre-maître ou l'agent de surveillance qui en assure les fonctions et réclame décharge de cette information. De son côté, l'atelier accomplit la même formalité vis-à-vis de la station, dès que le wagon est remis en ordre pour continuer son voyage.

Les stations pourvues de chèvres doivent toujours être approvisionnées d'un certain nombre de paires de roues munies de boîtes complètes, lesquelles sont placées sous les véhicules en lieu et place des essieux et des boîtes ayant chauffé.

§ II. — Transbordement.

Art. 152. — Le transbordement est obligatoire :

1° *Si le véhicule chauffe pour la deuxième fois.*

Toutefois, si le transbordement présente des difficultés exceptionnelles, le Service de la Traction et du Matériel, après s'être rendu un compte exact des causes de l'échauffement et avoir remis le wagon en bon état, peut laisser continuer ce véhicule jusqu'à destination, en ayant soin de le munir d'une étiquette jaune. — Après déchargement, il doit être envoyé à l'atelier, le plus proche, ou, s'il s'agit d'un wagon étranger, renvoyé à l'administration propriétaire.

2° *Si le wagon, en destination d'une station de l'Etat, est reconnu ne pas pouvoir être remis, sous charge, en état de continuer sa route, avec sécurité.*

3° *Si le wagon est en destination d'une ligne étrangère.* — Dans ce cas, il est envoyé à l'atelier, le plus proche, ou rapatrié, à moins de pouvoir procéder comme il est dit au 1° de l'art. 149 ci-dessus.

C. — Ecritures à tenir.

Art. 153. — Tout échauffement de boîte à huile donne lieu à l'établissement d'un bulletin d'information, T.M. 574 (voir page 86), dressé, sur les indications des visiteurs, par le chef de station du lieu où l'échauffement a été constaté.

Ce bulletin, qui doit toujours renseigner les marques et dates du levage et du dernier graissage (première et dernière inscriptions) du véhicule, ainsi que le modèle de boîte de celui-ci et le n° de la boîte qui a chauffé, est envoyé au chef du district sur lequel l'échauffement s'est produit. Dans le cas où le véhicule doit être envoyé à un atelier, une expédition du dit bulletin l'y accompagne; elle est annexée à la feuille de route en service ou taxée, avec mention sur la feuille : « *véhicule ayant chauffé, bulletin annexé.* »

Art. 154. — L'atelier qui a effectué le levage d'un véhicule ayant chauffé, consigne ses observations au verso du bulletin T.M. 574, qu'il envoie au chef de service de la Traction et du Matériel de son district. Quand le wagon a été réparé sur place, la station renseigne également ses observations au verso du bulletin d'information, avant l'envoi de celui-ci au chef du district.

Art. 155. — Au moyen des bulletins d'information dont il s'agit, les chefs de service de la Traction et du Matériel dressent trimestriellement un relevé récapitulatif (T.M. 786).

Ce relevé trimestriel doit être transmis, avec les bulletins d'information, à la Direction de la Traction et du Matériel.

TITRE VI.

Bâches.

Art. 156. --- Les bâches en service sont de deux modèles, savoir :

- 1° *petites bâches,*
- 2° *grandes bâches.*

Les premières ont 6^m70 de longueur.

Les autres ont 8^m20 de longueur et sont marquées diagonalement d'une barre blanche.

- La largeur des petites et des grandes bâches est de 5^m.

Art. 157. — Il est défendu aux stations, ateliers, dépôts et chantiers de travaux d'employer des bâches pour recouvrir, pendant un laps de temps d'une certaine durée et sans nécessité absolue, des marchandises ou des objets divers.

Les chefs immédiats qui, faute d'abris suffisants, jugent devoir employer, dans des circonstances exceptionnelles, des bâches comme moyen de couverture, doivent en faire la demande par la voie régulière.

Art. 158. — L'atelier central de Malines confectionne, autant que possible avec des bâches hors de service, des bâches spéciales ayant approximativement les dimensions suivantes :

3 mètres de longueur sur 3 mètres de largeur,				
4	id.	3	id.	,
4	id.	4	id.	.

Ces bâches font partie du matériel en service.

Art. 159. — La réparation des bâches s'effectue dans les ateliers de Malines, de Gentbrugge, d'Anvers (Nord) et de Louvain.

Art. 160. — Les ateliers de réparation tiennent les annotations relatives à la mise en service des bâches, ainsi qu'à l'entrée et à la sortie des agrès de l'espèce envoyés en réparation.

Au fur et à mesure, soit de leur mise en service, soit de leur passage aux ateliers de réparation, les bâches sont marquées au millésime de l'année en cours.

Le millésime est indiqué au moyen d'un chiffre placé sous la marque " Etat Belge " sur les deux longs côtés des bâches et sous le numéro qui figure sur les quatre coins.

Ainsi, les mentions " Etat Belge " et " $\frac{13000}{4}$ " indiquent que la bâche n° 13000 a été confectionnée ou revue dans les ateliers en 1904.

Chaque année, dans le courant du mois de juillet, les stations, haltes, etc., dirigent sur les ateliers désignés à l'article 163, les bâches portant le millésime antérieur de deux années.

Dans les premiers jours du mois d'août suivant, celles de ces

bâches n'ayant pas été revues aux ateliers susdits sont signalées, par l'intermédiaire de la Direction de la Traction et du Matériel, à la Direction de l'Exploitation qui prescrit les mesures nécessaires pour les y faire parvenir.

Art. 161. — Toute avarie survenant à une bâche doit faire l'objet d'une instruction immédiate de la part du chef de station; le cas échéant, il inflige d'office ou propose d'infliger à l'agent en cause, quel que soit le service auquel il appartienne, une punition ou une pénalité en rapport avec l'importance de cette avarie et les circonstances dans lesquelles elle s'est produite.

Le résultat de cette instruction est consigné dans un procès-verbal, série D.C. n° 1662; l'avis A de ce procès-verbal est transmis au chef de service de l'Exploitation dont relève la station où l'avarie a été constatée et celui-ci se conforme à la marche tracée pour l'instruction des avaries aux agrès d'arrimage (Art. 324 du fascicule I, 4^e partie, du règlement général d'exploitation). Toutefois, lorsque l'avarie est attribuable à un défaut inhérent à la bâche elle-même, c'est-à-dire à un vice de confection ou bien à la mauvaise qualité des matières, cet avis doit être adressé au chef de service de la Traction et du Matériel.

Quant à l'avis B, il est annexé à la feuille d'envoi des bâches à l'atelier et remis avec celles-ci à cet établissement, ou il accompagne les bâches jusqu'à leur remise à l'administration propriétaire, suivant qu'il s'agit d'agrès de l'Etat ou d'agrès étrangers.

Dans ce dernier cas, le dit avis B tient lieu des réserves à prendre en conformité de l'art. 58 du règlement de l'Union Internationale pour l'échange du matériel.

Art. 162. — Le chef de service de l'Exploitation qui reçoit un avis de l'espèce, s'attache à rechercher la part de responsabilité incombant aux agents préposés à la surveillance du service.

Si l'avarie est imputable à un agent d'un autre service (Traction et Matériel ou Voies et Travaux), il transmet cet avis à son collègue intéressé.

Art. 163. — Toute bâche ayant une avarie de quelque importance, reçoit une étiquette rouge, série T.M. n° 509 (voir page 83),

et est, dès ce moment, retirée de la circulation, pour être envoyée en réparation à l'atelier central de Malines; il est fait exception :

1° pour les bâches provenant du groupe d'Anvers, lesquelles sont envoyées à l'atelier d'Anvers (Nord);

et 2° pour les bâches provenant du groupe de Gand, lesquelles sont expédiées à l'atelier de Gentbrugge.

Dans aucun cas, cette étiquette ne peut être enlevée, avant que l'avarie ait été réparée.

Les étiquettes rouges sont extraites d'un cahier ayant une double souche. En général, elles sont appliquées par les visiteurs; toutefois, lorsque les avaries surviennent dans une station où le service de la Traction et du Matériel n'a pas de visiteur, elles sont appliquées par un agent quelconque à désigner par le chef de station (voir art. 137).

Elles s'appliquent indifféremment sur les bâches de l'Etat et sur celles des compagnies.

L'une des souches, à détacher, est immédiatement remise au chef de station, pour lui permettre de procéder à l'instruction prescrite ci-dessus (Voir art. 161).

Art. 164. — Les envois de bâches avariées à l'atelier de réparation, se font de la même manière que les autres expéditions en service.

Les bâches des administrations étrangères, sont renvoyées aux points d'échange.

Quand les avaries sont imputables à des administrations de chemins de fer, il faut indiquer sur l'avis B du procès verbal qui accompagne les agrès, à charge de qui la constatation a été faite. Dans les autres cas, ce document doit mentionner que les détériorations sont imputables à l'Etat. (Voir, en outre, l'art. 210 du présent fascicule).

L'atelier de réparation demande, le cas échéant, au chef de service de l'Exploitation dont relève la station d'expédition, les renseignements complémentaires qui lui seraient nécessaires.

Art. 165. — Afin de faciliter le service de la station et de l'atelier central de Malines, les bâches avariées qui doivent être envoyées en réparation au dit atelier, y sont expédiées une seule fois par semaine.

Un wagon est affecté à ces envois; ceux-ci sont effectués de la manière suivante :

le lundi — par les stations des groupes de Mons et de Bruxelles (Midi); (toutefois, les bâches avariées provenant des stations de Lambusart, de Fleurus et de Ligny (Sud) sont dirigées, le mardi de chaque semaine, sur Gembloux d'où elles sont réexpédiées sur l'atelier central de Malines, en même temps que les agrès de l'espèce originaires des stations du groupe de Namur);

le mardi — par les stations des groupes d'Arlon et de Namur;

le mercredi — par les stations du groupe de Tournai;

le jeudi — par les stations du groupe de Charleroy;

le vendredi — par les stations des groupes de Liège et de Hasselt.

Les agrès de l'espèce originaires des stations du groupe de Bruxelles (Nord) sont chargés, au passage, dans les wagons affectés aux envois provenant des autres groupes.

De même, afin de faciliter le service de la station de Gentbrugge (Sud) et de l'atelier de Gentbrugge, les bâches avariées qui doivent être envoyées en réparation au dit atelier, par les stations du groupe de Gand, y sont expédiées une seule fois par semaine, par les trains désignés à cet effet, au livret de l'affectation des trains.

Art. 166. — Les bâches réparées, ainsi que les bâches neuves sortant de l'atelier central de Malines, sont dirigées sur la station d'Anvers (Bassins et Entrepôt) Transit.

Elles sont expédiées directement par l'atelier et font l'objet d'un seul envoi par jour.

Lorsque le nombre de bâches pouvant être conservées à Anvers (Bassins et Entrepôt) Transit, dans les conditions prescrites par l'article 358 du fascicule I, 4^e partie, du Règlement général d'exploitation, est au complet, avis doit en être donné par la dite station au bureau répartiteur et, par celui-ci, à la direction de l'exploitation (BCR).

Cette direction fait alors suspendre, jusqu'à information contraire du bureau répartiteur, les envois de bâches effectués d'office sur la station d'Anvers (Bassins et Entrepôt) Transit, en exécution du tableau formant l'annexe n° 6 au fascicule précité.

Chemins de fer de l'Etat.

SERVICE
du
MATÉRIEL DE TRANSPORT.

STATION DE

Situation du Matériel

DÉSIGNATION du MATÉRIEL.	RESTANT AU				ENTRÉE			SORTIE				
	Réparation		Entretien	Total	Réparation	Entretien	Total	Réparation		Entretien		Total
	pris en main	non pris en main						sans levage	avec levage	sans levage	avec levage	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Wagons fermés												
Wagons découverts												
Voitures à voyageurs (matériel assimilé compris).												
Totaux.												

Légende. — Le présent état doit être envoyé à la Direction de la Traction et du Matériel. La visite, le levage, le remplacement et la réparation des pièces de rechange, le de planches de fond (3 frises et 3 planches de fond au maximum) sont toutes catégorie « réparation » que lorsque les travaux de réfection au wagon propre. Toute réparation importante doit être suivie du levage. Les travaux d'entretien courant ne réclament pas le concours d'hommes de lique à une autre pièce métallique, brisée ou réformée — Au présent relevé, on Afin d'éviter les doubles emplois, les wagons avariés, envoyés d'un atelier à un des totaux généraux des colonnes 6 à 8. Les chiffres de la colonne 22 sont compris dans ceux de la colonne 9 ; les chif-

de transport avarié.

RESTANT AU				Nombre de jours ouvrables	NOMBRE DE JOURNÉES D'HOMMES DE MÉTIER			VÉHICULES démolis pendant la semaine	VÉHICULES soumis à la Commission de Révision	VÉHICULES à soumettre à la Commission de Révision	OBSERVATIONS (Indiquer dans cette colonne le nombre des véhicules retenus en chômage pour pièces de rechange, manquantes ainsi que le nombre et l'espece des pièces manquantes).
Réparation		Entretien	Total		nécessaires pour terminer les réparations des véhicules		employées à la réparation pendant la semaine				
pris en main	non pris en main				pris en main	non pris en main					
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25

T.M. 573 (Ancien C. 108).

au plus tard, le mercredi de chaque semaine. remplacement de quelques rivets, de quelques boulons, d'un petit nombre de frises et opérations dont l'ensemble se rattache à l'entretien. — Un véhicule n'appartient à la prement dit (châssis et caisse) doivent être entrepris.

métier : ils peuvent se faire sur place par substitution d'une pièce de rechange métal- doit faire abstraction de l'entretien courant.

autre, ne figurent pas dans les colonnes 9 à 13 ; déduction des envois de l'espece est faite fres des colonnes 23 et 24, dans ceux de la colonne 15.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Bulletin d'information.

Train n° . . . du . . . à . . .
allant de . . . à . . .

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Bulletin d'information adressé à Monsieur le Chef de

service de . . . à . . .
Train n° . . . du . . . à . . .
allant de . . . à . . .

A , le 1 . . .

LE CHEF,

A , le 1 . . .

LE CHEF,

CHEMINS DE FER
de l'État Belge.

BULLETIN

..... District.

**d'avaries constatées au matériel pendant la
journée du 1**

Atelier }
Station } de

(à l'usage des ateliers d'entretien et des stations d'échange).

WAGONS.		STATIONS où l'avarie a été constatée d'après l'étiquette.	Nature des avaries.	Estimations de l'avarie.	Observations.
Numéros.	Marques.				

T. M. 571 (ancien C. 104).

à Monsieur Inspecteur
 Chef de service,

Dressé à
Le (1)

à

(1) Ingénieur, chef de section ou chef de station, selon le cas.

TM 509 (ancien K. 154).

MODÈLE A.

N° WAGON N°

REBUTÉ

Nature de l'avarie



Constaté à

le.....

Le visiteur,

à charge de

(Etiquette à appliquer).

1

rebuté pour

Wagon n°

(Souche à conserver par le visiteur).
N°

1

Le visiteur,

Le

rebuté pour

Wagon n°

(Souche à remettre au chef de station).
N°

(T.M. 510).

MODÈLE B.

WAGON N°

N° à envoyer en

RÉPARATION

après déchargement.

Nature de l'avarie

Constaté à

le 1

Le visiteur,

à charge de

(Étiquette à appliquer)

MODÈLE B.

WAGON N°

N° à envoyer en

RÉPARATION

après déchargement.

Nature de l'avarie

Constaté à

le 1

Le visiteur,

à charge de

(Étiquette à appliquer).

à envoyer en

Wagon n° en destination de

Le

à envoyer en

Wagon n° en destination de

Le

Le visiteur,

réparation pour

(Souche à conserver par le visiteur).

(Souche à remettre au chef de station).

MODÈLE C.

WAGON N°

N° à envoyer en

ENTRETIEN ORDINAIRE

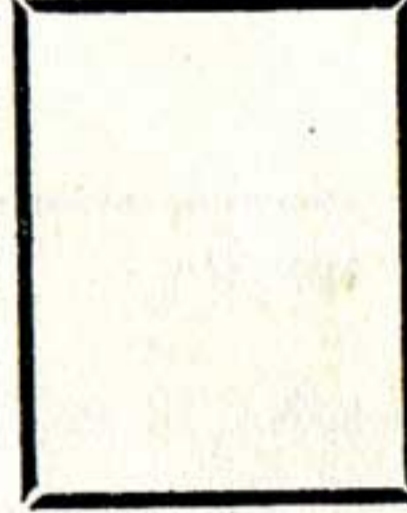
après déchargement.

Nature de l'avarie

.....

.....

Constaté à le 1



Le visiteur,

à charge de

(Etiquette à appliquer)

MODÈLE C.

WAGON N°

N° à envoyer en

ENTRETIEN ORDINAIRE

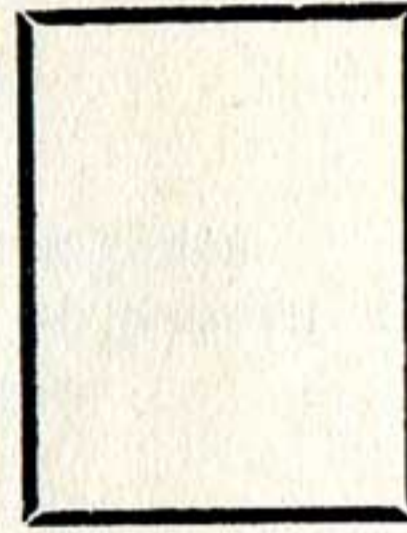
après déchargement.

Nature de l'avarie

.....

.....

Constaté à le 1



Le visiteur,

à charge de

(Etiquette à appliquer).

à envoyer en

en destination de

Wagon n°

entretien pour

Le

1

à envoyer en

en destination de

Wagon n°

entretien pour

Le

1

Le visiteur,



(Souche à conserver par le visiteur).
(Souche à remettre au chef de station).

ADMINISTRATION
des
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Echauffement de boîte. — Bulletin d'information.

Station d

N°

Journée du

1

Train N°

Chargement :	Le véhicule n°	portant la marque de propriété
	C. F. B. (3)	et les marques et dates des
Nature :	a été déposé ici pour échauffement	d'une
poids { réel (1) : { déclaré :	le coulant qui n'était pas grippé, avait une longueur	boîte n°
	de millim., et le coussinet, en métal (4)	une
Station d'expédition :	longueur de millim	
id. de destination :	Cause probable de l'échauffement :	

Boîtes modèles:(2)

Ryez type 1 en fonte	
R ² en acier	
R ³ en acier	
1883	2 D
	7 D
	5 D en fonte
	5 D en acier
1880 C et divers	
N en acier	

Le véhicule n'a pas été transbordé

Il a été réparé { définitivement sur place
 { provisoirement et pourvu de } par les agents
 { l'étiquette bleue

de { l'atelier d
 { ma station et il a continué le

vers { sa destination
 { l'atelier d

Indiquer éventuellement, par le mot « oui » si une paire de roues a été remplacée sous charge :

et si une expédition du bulletin a été dressée pour l'atelier.

(1) Poids à vérifier en cas de doute sur le point de savoir s'il y a eu surcharge.

(2) S'il s'agit d'un véhicule de l'Etat, indiquer le modèle de boîte par un astérisque (*) dans la case ad hoc.

(3) Biffer les mots et lettres en italiques, inutiles.

(4) Indiquer éventuellement la nature du métal du coussinet : G. M. L., Lux, Guettier, etc.

T.M. 574 (ancien C 124).

A Monsieur

, le 1 .
Le Chef de Station,

TITRE VII.

Echange du matériel de transport et des agrès.

Art. 167. — Le matériel de transport (wagons, voitures, fourgons, etc.) doit, pour être admis à l'échange, satisfaire aux conditions déterminées à l'art. II du Règlement technique de l'Union Internationale, formant l'annexe I du fascicule II, 4^e partie, du R. G. E.

Tout véhicule qui ne satisfait pas aux conditions prérappelées, est refusé à l'échange.

A. — Visite du matériel aux points d'échange et constatation contradictoire des avaries et des manquants.

Art. 168. — Tout le matériel de transport (voitures, wagons, fourgons) échangé avec nos correspondants (soit qu'il s'agisse de compagnies de chemin de fer ou de particuliers raccordés au réseau), doit faire l'objet, au point d'échange, d'un examen minutieux de la part des visiteurs ou des agents chargés des fonctions, que chacune des parties contractantes y possède.

Les avaries et manquants existant au matériel présenté à l'échange et qui ne sont pas de nature à en empêcher l'admission, sont constatées contradictoirement (1).

Une étiquette bleue, série T.M. n° 510, portant le timbre de la station et renseignant les avaries, est appliquée par les soins des visiteurs ou des faisant fonctions, sur les deux côtés longitudinaux des véhicules, aux endroits à ce destinés (voir l'art. 137 du présent fascicule) (2).

(1) Dans les stations d'échange communes au Nord-français, au Nord-belge, à la Flandre Occidentale, à l'Est-français et à l'Etat Belge, il n'est plus fait de constatation contradictoire des avaries au matériel, en conformité des conventions conclues avec ces Administrations. (R. A. nos 2864, 2989 et 3029).

(2) Dans les stations d'échange, avec les administrations des chemins de fer allemands, suisses et italiens, la constatation des avaries ou manquants est facilitée par les étiquettes blanches, en usage en Allemagne, appliquées sur les deux côtés longitudinaux des véhicules, aux endroits à ce destinés.

Au point de vue de la constatation des avaries ou manquants au matériel, les stations où il existe des raccordements industriels ou particuliers, ou des gares privées, sont assimilées aux points d'échange.

Afin d'éviter les contestations ultérieures, les agents des deux parties doivent effectuer de concert, la visite des trains dont ils doivent faire le tour, de manière à ne laisser échapper aucune reconnaissance d'avarie au matériel échangé.

Lorsque, par suite de la disposition du chargement, certaines avaries existantes ne peuvent être reconnues au moment de l'échange, comme, par exemple, lorsque le véhicule est recouvert d'une bâche, ou que le wagon est fermé ou plombé, la station de destination constate l'avarie, en donne immédiatement connaissance (au moyen de l'avis A du procès-verbal, série D.C. n° 1662) à la gare par laquelle le véhicule a été introduit sur le réseau, et en avise la Direction de la Traction et du Matériel. L'avis B du dit procès-verbal est annexé à la feuille de renvoi du véhicule.

L'attention du personnel des stations où les wagons bâchés ou fermés, sont déchargés, est spécialement appelée sur la disposition indiquée ci-dessus. Toute irrégularité ou omission qui sera relevée à cet égard, sera sévèrement réprimée.

Art. 169. — Les avaries ou manquants, quelle que soit leur importance, sont annotés avec le plus grand soin, d'une manière précise et détaillée, dans un carnet (série T.M, n° 566, voir page 109) dont les visiteurs ou faisant fonctions doivent toujours être pourvus. — Chacune des inscriptions doit être visée journallement et réciproquement par les agents des deux parties.

Dans ce carnet, on ne se borne pas, par exemple, à indiquer le manquant d'un crochet de traction, mais on doit y mentionner aussi, éventuellement, le manquant d'un tendeur, du ressort de traction, de la rondelle, etc., etc.

Art. 170. — Les carnets des visiteurs sont visés, à l'expiration du mois, par les chefs immédiats de ces agents. Ils sont clôturés trimestriellement et soigneusement classés, afin qu'ils puissent être consultés, à la première réquisition.

B. — Responsabilité des avaries.

Art. 171. — Les règles relatives à la responsabilité des avaries et manquants au matériel, sont définies à l'art. VI du Règlement technique de l'Union Internationale (annexe I au fascicule II, 4^e partie, du R. G. E.).

Art. 172. — L'article IV, alinéa 1 de ce règlement, stipule qu'au moyen des indications des carnets des visiteurs ou de tout autre imprimé introduit par les contractants, les procès-verbaux et les décomptes d'avaries au matériel, continuent provisoirement à être dressés comme par le passé. Cet article doit être interprété comme suit : il est établi mensuellement (1) par les points d'échange, quatre catégories de procès-verbaux (S^{ie} T.M 561, voir page 110), selon les indications suivantes :

Catégories.	Procès-verbal est dressé		Conditions dans lesquelles le véhicule doit se trouver pour figurer au procès-verbal.	Observations (cas d'exception).
	pour le matériel	à charge de		
I.	Etat Belge.	Etranger.	Rentré sur les lignes de l'Etat, avec avaries.	Sauf le cas où la station (Etat) de rentrée a livré le véhicule à la Compagnie, avec les mêmes avaries.
II.	Etat Belge.	Etat Belge.	Sorti des lignes de l'Etat, avec avaries.	Sauf le cas où la Compagnie restitue le véhicule à la station de sortie, avec les mêmes avaries.
III.	Etranger.	Etranger.	a. Entré sur les lignes de l'Etat, avec avaries. b. Rentré sur les lignes de l'Etat, avec avaries.	Sauf le cas où la station (Etat) restitue le véhicule à la Compagnie, avec les mêmes avaries. Sauf le cas où la station (Etat) a livré le véhicule à la Compagnie, avec les mêmes avaries.
IV.	Etranger.	Etat Belge.	a. Restitué par l'Etat à une Compagnie. b. Livré par l'Etat à une Compagnie.	Sauf le cas où la Compagnie a livré le véhicule, avec les mêmes avaries, à la station de restitution. Sauf le cas où la Compagnie restitue le véhicule, avec les mêmes avaries, à la station de livraison.

(1) Les stations intérieures d'où partent des raccordements industriels ou particuliers, établissent leurs procès-verbaux au fur et à mesure de la

Art. 173. — Dans nos relations avec les Compagnies Belges et Hollandaises (voir le renvoi 1 de l'art. 168), qui appliquent entre elles le système dit de « proche en proche », les points d'échange dressent leurs procès-verbaux à charge de l'administration cédant le matériel.

L'Etat Belge étant en relation directe avec les administrations Allemandes, Austro-Hongroises, Suisses et Italiennes, les stations frontières avec la Direction Royale à Cologne, l'Alsace-Lorraine et le Prince-Henri ont, au contraire, à verbaliser directement à charge de l'administration étrangère indiquée à l'étiquette spéciale d'avaries (voir note renvoi de l'art. 168) pour le matériel Belge, Français et Hollandais; le procès-verbal doit renseigner le numéro, la date et la signature de l'étiquette, ainsi que le nom de la station qui applique celle-ci.

Chaque catégorie de procès-verbaux, sauf celle n° 2, se subdivise en séries, de manière que les avaries constatées aux véhicules d'une même administration et incombant à une même administration, figurent seules sur les mêmes procès-verbaux mensuels.

Un procès-verbal « néant » est établi, le cas échéant, à la fin du mois, pour chacune des catégories qui n'a pas donné lieu à constatation.

Les procès-verbaux portent, par catégorie, un numéro d'ordre, d'une série continue, pour toute l'année.

Art. 174. — Les procès-verbaux dressés comme il est dit ci-dessus, étant susceptibles de rectifications, ne sont clôturés que du 21 au 25 du mois suivant celui auquel ils se rapportent. Dans ces rectifications, il ne faut pas perdre de vue qu'une avarie constatée à la restitution du wagon, ne peut être annulée que par la même avarie qui aurait été constatée à une livraison antérieure et non postérieure.

restitution par ceux ci, des wagons avariés. En cas de désaccord avec l'établissement raccordé, au sujet de la responsabilité des avaries, la station en réfère à son chef de district. Est seule reconnue valable, la signature donnée au procès-verbal par le Directeur de l'établissement ou par une personne déléguée pour le représenter. En cas de refus d'acceptation du procès-verbal d'avaries, il est dressé un procès-verbal « pro justitia » à charge du raccordé.

Les procès-verbaux ainsi rectifiés, sont présentés à l'acceptation des délégués des compagnies, aux points d'échange, et envoyés, au plus tard, le 25 de chaque mois, par bordereau série T.M. n° 643 (voir page 112), au chef de service du district dont relève le point d'échange.

Art. 175. — En cas d'avaries graves survenant au matériel de l'Etat, sur les lignes étrangères et nécessitant l'envoi du véhicule à un atelier de grandes réparations, le point d'échange envoie d'urgence au chef de service du district, un extrait du procès-verbal dressé à charge de la compagnie, en même temps qu'un duplicata du bulletin d'admission qui doit accompagner le véhicule à l'atelier (1). Ce bulletin renseigne que ces réparations doivent se faire pour compte de tiers. Le chef de district fait le nécessaire pour être mis en possession, le plus tôt possible, d'un état détaillé des frais de réparations (série T.M. n° 565, voir page 111).

Il est entendu que l'envoi au chef de service du district, du procès-verbal d'avaries, ne dispense pas le point d'échange, de porter la constatation au procès-verbal mensuel.

Art. 176. — Après signature, le chef de service transmet les procès-verbaux d'avaries à la Direction de la Traction et du Matériel, chargée de la liquidation des comptes avec les compagnies. Cette transmission se fait à la fin du mois qui suit celui auquel les documents se rapportent.

Le chef de service annexe au bordereau d'envoi (série T.M. n° 643) les états de frais et les doubles des procès-verbaux spéciaux dont il est question à l'art. 175, ainsi que les procès-verbaux de remise de matériel, faisant l'objet des art. 197 à 199.

Art. 177. — La responsabilité des avaries survenant au matériel, dans les stations communes, est réglée par les conventions intervenues, pour l'exploitation et l'entretien des dites stations.

Dans le cas où cette responsabilité incombe à la communauté,

(1) En ce qui concerne les avaries graves survenues au matériel restitué par le Nord-français, le Nord-belge, la Flandre Occidentale et l'Est français à l'Etat Belge ou réciproquement, il suffit de s'en tenir à l'application des dispositions des R. A. nos 2864 de 1898, 2989 de 1900 et 3029 de 1901.

toute avarie occasionnée dans la gare, donne lieu, indépendamment de toute autre information (rapport spécial ou d'enquête, etc.), à la rédaction immédiate d'un procès-verbal (série T.M. n° 561) à charge de cette gare. Ce procès-verbal reçoit un numéro d'ordre spécial. Il relate succinctement les circonstances de l'accident. Un exemplaire en est transmis aux chefs de service intéressés de chacune des administrations contractantes.

C. — Avaries occasionnées par des personnes étrangères à l'Administration, sur les voies de l'Etat Belge.

Art. 178. — Toutes les fois que des avaries sont occasionnées au matériel roulant, par un voyageur ou une personne étrangère à l'administration, il est dressé procès-verbal pro-justitia, s'il est établi que les dégâts sont le résultat d'un fait volontaire. Il appartient au fonctionnaire ou à l'agent qui a constaté les avaries, d'apprécier s'il y a lieu à poursuite judiciaire et ce n'est que dans l'affirmative qu'un procès-verbal pro justitia, basé sur l'art 559 § 1^{er} du Code pénal, doit être dressé par un fonctionnaire investi des fonctions *d'inspecteur* de police.

Indépendamment du pro-justitia, le chef de station, ou, le cas échéant, le fonctionnaire technique placé à la tête de l'atelier, dresse un procès-verbal d'avaries, série T.M. n° 561. La constatation de ces dégâts doit se faire contradictoirement. Le procès-verbal est, autant que possible, soumis à la signature de la personne responsable et transmis à la direction de la Traction et du Matériel, par l'intermédiaire du chef de service.

S'il s'agit d'un véhicule de l'Etat-Belge, un état de frais détaillé (modèle n° 565), également accepté par le tiers reponsable, accompagne le procès verbal. Toutefois, cet état de frais n'est pas établi, si les dégâts occasionnés par des personnes étrangères au pays, ont provoqué l'estimation d'office des frais de réparation et le versement des sommes supposées dues. S'il s'agit d'un véhicule étranger, le procès-verbal d'avaries mentionne la date de renvoi sur les lignes propriétaires et la direction suivie pour le rapatriement.

Art. 179. — Lorsque des avaries sont occasionnées au matériel, par un chargement (chaux, cendrées, etc.), le chef de la sta-

tion où les avaries sont constatées, dresse immédiatement un procès-verbal d'avaries (série T.M. 561) à charge de l'expéditeur et le lui adresse directement, *sous pli recommandé*, en l'invitant à signer ce document, pour acceptation, ou à venir, dans les 48 heures, reconnaître contradictoirement les avaries qui sont relevées à sa charge.

La lettre d'envoi doit porter qu'en cas de refus d'acceptation, ou qu'en l'absence d'une réponse endéans le délai fixé, il sera procédé à la nomination d'experts en référé, et que les frais à en résulter, seront supportés par l'expéditeur.

Le chef de station adresse, en même temps, une copie du procès-verbal, T.M. 561, au chef de service de la traction et du matériel dont il relève; s'il s'agit d'un véhicule de l'Etat-Belge, copie de ce procès-verbal est également adressée directement à l'atelier réparateur, si le wagon a dû être transbordé, ou par l'intermédiaire de la station de destination, si le wagon a pu continuer.

Si le wagon est en destination d'une station située en dehors du réseau de l'Etat Belge, il doit *toujours être transbordé*.

L'atelier réparateur transmet au chef de service du district en cause, aussitôt la réparation effectuée, l'état détaillé des frais (T.M. 565).

Lorsque le procès-verbal d'avaries est accepté par l'expéditeur responsable, il est transmis à la Direction de la Traction et du Matériel, par l'intermédiaire du chef de service du district intéressé, qui y joint, le cas échéant, l'état T.M. 565, établi par l'atelier et dûment accepté par le tiers responsable.

Dans le cas où l'expéditeur ne répondrait pas dans le délai fixé, ou ne renverrait pas le procès-verbal accepté, le chef de service du district en serait prévenu. Ce fonctionnaire décide, suivant l'importance des frais de réparations, s'il y a lieu de recourir à la nomination d'experts en référé. Le cas échéant, il fait le nécessaire d'urgence, pour provoquer cette nomination, en employant le formulaire indiqué ci-dessous (1).

(1) La nomination d'experts en référé se demande par exploit d'huissier, avec assignation à comparaître à l'audience. La formule à employer est la suivante:

“ Attendu que sous la date du un wagon de chemin de fer, appar-

Si le tiers responsable est commerçant, le modèle d'exploit doit être remis à un huissier; s'il ne l'est pas, il doit être remis à l'avoué de l'Etat, dans l'arrondissement.

Un fonctionnaire est délégué par le chef de district, pour assister à l'audience et à la visite des experts.

Lorsqu'il s'agit d'un véhicule étranger, le chef de district intéressé, — à la réception du procès-verbal (série T.M. 561), — évalue approximativement les frais de réparations, et si ceux-ci sont inférieurs à fr. 18,75, il donne l'ordre de laisser rapatrier le véhicule.

Art. 180. — Lorsque les avaries sont occasionnées par des chargements exceptionnels, notamment par des chargements de chevaux, les frais doivent être réclamés avant la livraison des transports. Si les chargements de l'espèce, en destination de l'étranger, sont accompagnés de personnes non solvables, les chefs de station en informent immédiatement la gare frontière, laquelle fait le nécessaire auprès de la station destinataire, pour qu'elle exige le paiement des frais, avant livraison des transports.

Sauf dans le cas prévu ci-dessus et dans ceux exceptionnels, où l'on jugerait utile de réclamer des arrhes, il est interdit aux chefs de station d'encaisser d'office le montant des frais de réparations

» tenant à l'État Belge (ou à l'Administration du chemin de fer de
» et se trouvant en la possession de l'État Belge) et confié par celui-ci à
» l'assigné, pour le service de son raccordement, a été rendu à l'État, avec
» diverses avaries (indiquer sommairement celles-ci).

« Attendu que la responsabilité de ces avaries incombe à l'assigné, que
» toutefois il y a lieu, au provisoire et sous réserve de tous droits, de faire
» constater ces avaries d'urgence.

« Assignation à comparaître devant M. le président du tribunal de
» 1^{re} instance (ou de commerce) de pour, au provisoire et sous
» réserve de tous droits, entendre nommer trois experts qui auront pour
» mission, serment prêté soit au préalable, soit lors du dépôt du rapport, de
» visiter le wagon litigieux, de décrire les avaries qu'il a subies, et de faire
» toutes les autres constatations propres à permettre ultérieurement à la
» juridiction compétente de déterminer les causes de celles-ci et le montant
» des frais de réparation.

« Entendre déclarer l'ordonnance exécutoire sur minute et avant l'enre-
» gistrement. »

mis à charge des particuliers. La liquidation des frais de cette nature doit toujours avoir lieu à l'intervention de la Direction de la Traction et du Matériel. Le cas échéant, mention de l'encaissement est faite au procès-verbal.

D. — Rapatriement du matériel avarié.

1^o Matériel étranger avarié sur les lignes de l'Etat.

Art. 181. — Toutes les réparations que notre administration doit effectuer à un wagon étranger, pour lui permettre de continuer sa route, restent à sa charge. Elles doivent être exécutées d'une manière solide, convenable et le plus promptement possible, en ayant soin de ne rien changer au modèle particulier du véhicule et de ses parties. (Art. VII du Règlement technique de l'Union Internationale).

Il est donc rigoureusement prescrit de n'appliquer aux véhicules étrangers, que des pièces de rechange appartenant aux administrations propriétaires des véhicules et du même modèle que celles avariées.

Art. 182. — Les pièces de rechange nécessaires à la remise en bon état des véhicules étrangers, doivent être demandées sur imprimés série T.M. n° 644 (voir page 113) à adresser, sans aucun retard, à la Direction de la Traction et du Matériel.

L'établissement de ces documents n'exclut pas l'envoi, aux fonctionnaires intéressés, de toute autre information prescrite, ni la transmission à la direction de l'Exploitation, de l'avis de mise hors service, pour les décomptes de parcours et de séjour du matériel.

Art. 183. — Sur l'imprimé série T.M. n° 644, adressé à la Direction de la Traction et du Matériel, on doit spécifier le numéro du véhicule, sa marque, telle qu'elle y est inscrite (1), sa lettre de série, s'il y a lieu (wagons de l'Est Français, de l'Ouest Français, de Paris-Orléans et de certaines compagnies allemandes) et le par-

(1) Pour les wagons étrangers servant à des transports spéciaux, tels que ceux appartenant à des établissements industriels reliés aux lignes des compagnies, etc., il y a lieu d'indiquer, en outre, le nom de celles-ci, les dits véhicules étant traités comme les wagons de ces compagnies.

cours que doit suivre la pièce de rechange réclamée; ce parcours doit être le même que celui suivi par le véhicule, lors de son arrivée des lignes propriétaires.

S'il s'agit d'un train de roues, on doit mentionner le n° et la marque de l'essieu, le diamètre et la longueur des fusées; s'il s'agit de boîtes à huile, on renseigne les dimensions des fusées, etc., enfin, toutes les indications voulues, pour assurer l'envoi de pièces convenables.

Pour les pièces d'un modèle spécial, ou en cas de confusion possible, on fait figurer en marge de l'imprimé série T.M. n° 644, à la place à ce destinée, un croquis avec les dimensions principales de l'objet nécessaire.

Le croquis est indispensable, lorsqu'il s'agit de boîtes ou parties de buttoirs, boîtes et pistons de buttoirs du matériel des administrations allemandes. (Le cas échéant, il convient d'indiquer si le buttoir est destiné à être placé du côté du frein du véhicule). Sur le même imprimé, série T.M. n° 644, on ne peut renseigner que des véhicules d'une même marque.

Art. 184. — Par dérogation à ce qui est prescrit à l'art. 183 ci-dessus, le remplacement des accouplements de frein continu, avariés en cours de route, se fait séance tenante, par le machiniste, muni à cet effet d'un accouplement de rechange, qu'il s'agisse ou non du matériel de l'Etat-Belge (voir, à cet égard, les articles 83, 107 et 116 du Règlement général d'exploitation, 1^{re} partie, fascicule III).

Art. 185. — Les réquisitions de pièces de rechange, au moyen de l'imprimé série T.M. n° 644, sont uniquement faites par les ateliers des lignes, ou par les stations disposant d'agents spécialement préposés à l'entretien du matériel de transport. Les stations qui ne possèdent pas d'agents de cette catégorie, doivent requérir un ouvrier de l'atelier le plus proche, lequel a bien soin d'indiquer, sur la demande, l'endroit où les objets réclamés doivent être expédiés.

Art. 186. — La Direction de la Traction et du Matériel, accuse immédiatement réception des demandes qui lui parviennent et prescrit le nécessaire, quant aux objets avariés.

En cas de non arrivée de l'accusé de réception, l'atelier ou la station en cause, signale le retard à la Direction précitée, en adressant une copie de la première réquisition.

En outre, de dix en dix jours, à partir de la date que porte l'accusé de réception, la non arrivée des objets réclamés est signalée, par lettre spéciale, à la Direction de la Traction et du Matériel.

La station ou l'atelier renvoie l'accusé de réception à cette Direction, avec avis de la remise en état du véhicule et de la destination donnée aux objets avariés, en spécifiant exactement les dégâts subis par chaque pièce endommagée.

Art. 187. — Dans le cas où la Direction de la Traction et du Matériel prescrit le renvoi immédiat des pièces avariées ou inutilisables, celles-ci sont munies, chacune, d'une étiquette en bois indiquant leur provenance et l'adresse de l'atelier étranger, qui a fourni les objets de rechange, auquel les pièces doivent faire retour.

L'expédition est faite en service et sans frais, autant que possible, sur le véhicule réparé. Elle doit suivre l'itinéraire parcouru par les pièces de rechange et le bulletin d'envoi, en vue des formalités de la douane, est adressé à la station frontière, avec mention de réexpédition au service destinataire.

Art. 188. — Lorsque les dégâts survenus à un véhicule étranger, sont de nature à rendre impossible son renvoi sur rails, il est chargé sur un véhicule de l'Administration à laquelle il appartient ou, à son défaut, sur un wagon du chemin de fer, où les avaries se sont produites.

Le retour du véhicule endommagé, se fait toujours en service et en suivant le même itinéraire que celui parcouru à l'arrivée (1).

(1) Afin de faciliter les relations de service entre le Nord français, le Nord belge et l'État Belge, il a été entendu ce qui suit, quant à la restitution du matériel étranger avarié, transitant par ces trois administrations :

A. que le wagon avarié sera accepté aux différents points d'échange communs aux trois administrations précitées, lorsque l'attelage pourra se faire, d'une façon complète, entre un véhicule en bon état et un wagon avarié, c'est-à-dire, à l'aide : 1° d'un tendeur et de 4 chaînes de sûreté, même en raccourcissant ces dernières, pourvu que l'attelage reste suffisamment lâche ; 2° des deux tendeurs, lorsqu'il s'agit de véhicules allemands du

2^o Matériel de l'Etat avarié à l'étranger.

Art. 189. — Le rapatriement des véhicules de l'Etat Belge, différés à l'étranger pour avaries, est généralement assuré à l'intervention de la Direction de la Traction et du Matériel.

Toutefois, les ateliers et les stations frontières satisfont, si possible, aux réquisitions qui peuvent leur parvenir directement d'une administration étrangère, sauf à les transmettre, avec avis du suivi, au chef du district intéressé qui, après visa, les adresse à la Direction de la Traction et du Matériel.

Art. 190. — Les stations frontières, les ateliers des lignes, ainsi que les ateliers des voitures, exécutent immédiatement les ordres d'envoi d'objets de rechange, qu'ils reçoivent de la Direction précitée.

L'atelier renvoie, d'urgence, à la dite Direction, la demande qui lui a été adressée, complétée par l'indication de la date et du numéro du bulletin d'expédition des objets.

Art. 191. — Afin d'accélérer la réparation de notre matériel différé à l'étranger, les pièces de rechange qui, par leurs dimensions ou leurs poids, peuvent être chargées, sans difficulté, dans les fourgons, sont expédiées par trains de voyageurs.

Dans le but d'assurer les envois, chacun des objets doit être muni d'une plaque en bois portant l'indication exacte et bien lisible de leur destination, ainsi que le n^o et la marque du véhicule, pour la réparation duquel ils sont envoyés.

Les lettres de voiture accompagnant ces expéditions, doivent être dressées avec le plus grand soin.

dernier type, ou bien d'un tendeur et de deux chaînes de sûreté accrochées dans la maille du tendeur disponible ;

B. que le rapatriement du matériel vide des administrations en relation, dont l'une des traverses, ou certaines pièces d'attelage sont avariées, peut se faire en queue d'un train de jour, dès qu'une des têtes du wagon est complète, c'est-à-dire, dès qu'un attelage régulier peut se faire en toute sécurité. — Il est fait exception à cette règle, en ce qui concerne le matériel vide à rapatrier par les points d'échange de Gouvy, Bleyberg, Flémalle et Givet. Ce matériel devra se trouver dans les conditions voulues, pour être intercalé dans les trains.

Art. 192. — Pour les pièces de rechange devant passer en pays étranger, il est expressément recommandé, en vue des formalités de douane, d'adresser les bulletins d'expédition à la station frontière, avec mention de réexpédition au service destinataire.

Art. 193. — Les ateliers et les stations frontières tiennent note des avaries existant à chaque objet défectueux qu'ils reçoivent en retour, afin de pouvoir en donner connaissance à la Direction de Traction et du Matériel, chaque fois qu'elle en fait la demande.

Cette Direction fait le nécessaire auprès des compagnies, pour les récépissés à produire à l'appui des factures, ainsi que pour la rentrée des pièces avariées.

3° Wagons des particuliers, agréés par l'Etat Belge.

Art. 194. — Les wagons appartenant à des particuliers et agréés par l'Etat Belge, sont traités comme son propre matériel ; ils peuvent donc, d'une manière générale, recevoir des pièces de rechange de l'Etat Belge, lorsqu'ils sont différés, pour avaries en cours de transport (voir, à cet égard, les dispositions spéciales, insérées aux ordres de service, concernant l'agrément des wagons des particuliers). Exception est faite à la règle rappelée ci-dessus, pour les trains de roues qui doivent être remplacés, sans frais, par les propriétaires des véhicules.

Toutefois, afin d'éviter le chômage du matériel en question, des paires de roues de l'Etat, peuvent être placées sous les véhicules, moyennant une redevance de 25 centimes par jour de location. Ces paires de roues doivent être remplacées, le plus tôt possible, par des pièces similaires, appartenant au propriétaire du véhicule.

E. — Restitution des pièces détachées du matériel.

Art. 195. — Les objets de matériel, tels que tendeurs, crochets de traction, ressorts, buttoirs, boulons, etc., qui se détachent, en cours de transport, tant des véhicules de l'Etat que de ceux appartenant à des administrations étrangères, sont recueillis soigneusement par les agents de la voie et remis immédiatement à la station la plus proche. Celle-ci envoie ces objets à un des ateliers désignés à

l'art. 197 ci-dessous, s'il s'agit de pièces provenant du matériel des administrations belges et françaises (y compris l'Etat néerlandais et le Prince-Henri) ou directement à l'une des stations d'échange de Herbesthal, Bleyberg, Trois-Vierges ou Kleinbettingen, s'il s'agit du matériel appartenant à des administrations allemandes, suisses ou italiennes.

Lorsque des visiteurs, serre-freins, etc., sont amenés à démonter certains organes (frein ou autres pièces importantes), *d'un wagon chargé ou en chargement*, ces organes doivent être dirigés sur l'Atelier Central dont le nom figure sur le véhicule, au moyen d'un bulletin d'expédition renseignant le N° du wagon dont les pièces proviennent.

Un double de ce bulletin est annexé à la feuille de route taxée accompagnant le véhicule. Après déchargement, le wagon est dirigé, — au moyen d'une feuille de route en service (I.C. 33), à laquelle est joint le susdit double, — sur l'Atelier Central précité ou sur un atelier de levage et d'entretien ordinaire, suivant l'importance des travaux à effectuer. (Voir l'art. 103 du présent fascicule).

Si le véhicule est réparé par ce dernier atelier, celui-ci informe l'Atelier Central prérappelé, du remontage des pièces manquantes, en lui envoyant le double du bulletin d'expédition.

S'il s'agit *d'un wagon vide*, les organes démontés sont simplement chargés sur le véhicule et expédiés, en même temps que celui-ci, sur l'Atelier Central intéressé ou sur un atelier de levage et d'entretien ordinaire, suivant les prescriptions de l'art. 103 précité.

Art. 196. — Dans nos relations avec les correspondants, les restitutions de matériel sont soumises aux règles suivantes :

1° Relations avec les compagnies belges et françaises et avec les chemins de fer de l'État Néerlandais et du Prince-Henri.

a). Les pièces détachées du matériel ne peuvent être acceptées ou restituées, que lorsqu'elles sont complètes et sans aucune avarie.

b). La règle à observer pour les pièces sans marque de propriété, est la même : elles sont acceptées, lorsqu'elles sont complètes et en bon état, à condition qu'elles soient d'un modèle identique à celles employées par le réceptionnaire.

c). Afin de sauvegarder les intérêts de l'Etat, l'atelier qui reçoit les pièces, procède à leur triage et les rend complètes, si la chose est possible.

d). A la fin de chaque mois, les pièces complètes et celles reconstituées sont renvoyées aux points d'échange chargés d'en effectuer la restitution aux administrations propriétaires. Cette restitution fait l'objet d'un procès-verbal de remise (1) dont le modèle figure à la page 114.

Art. 197. — Les ateliers auxquels les pièces détachées, retrouvées sur la voie ou dans les stations, doivent être envoyées, préalablement à leur triage et à leur reconstitution, sont les suivants :

ADMINISTRATIONS propriétaires.	ATELIERS.	STATIONS d'échange auxquelles les pièces complètes ou reconstituées doivent être renvoyées.
Prince Henri. Est Français. Nord Belge. Nord Français. Anzin. Chimay. Flandre Occidentale. Malines Terneuzen. Gand Terneuzen. Termonde St-Nicolas. Etat Néerlandais.	Jemelle. Charleroy. Gand (Sud). Anvers.	Athus. Athus-Lamorteau. Liège-Charleroy-Kinkempois. Mons-Charleroy. Id. id. Chimay. Bruges. Malines. Gand (Sud). Termonde. Esschen.

2° Relations avec les compagnies allemandes faisant partie du Verein, les Compagnies Suisses et Italiennes.

Art. 198. — Avec ces administrations, il y a lieu de continuer, ainsi que cela s'est pratiqué jusqu'ici, à renvoyer aux points d'échange (Herbesthal, Bleyberg, Trois-Vierges, Kleinbettingen), toutes les pièces encore utilisables retrouvées sur la voie. Les documents, accompagnant ces objets, doivent renseigner les n^{os} des

(1) Les procès-verbaux des remises de pièces détachées du matériel, effectuées par l'Etat, de même que les procès-verbaux des remises de pièces similaires, restituées par les Compagnies, sont annexés par les chefs de service intéressés de la Traction et du Matériel, à leur bordereau mensuel.

véhicules dont ils proviennent. Dans le cas où cette formalité serait impossible, le point d'échange attribue les pièces à un wagon quelconque, sorti de nos lignes, démuné d'objets similaires. Il dresse des procès-verbaux de remise de matériel, renseignant les numéros des wagons, destinés à rectifier les procès-verbaux d'avaries au matériel roulant (1). (Voir le modèle indiqué à la page 115).

3° Pièces avariées provenant de wagons différés, réparés au moyen de pièces de rechange.

Art. 199. — Les pièces avariées, provenant de ces véhicules, doivent toujours être restituées et reprises par les administrations en relation, quel que soit l'état dans lequel elles se trouvent.

Afin d'éviter toute confusion, les stations qui renvoient des objets de cette nature, ont soin de mentionner sur les documents qui les accompagnent, que « les pièces avariées proviennent d'un wagon réparé au moyen de pièces de rechange ».

Ces objets ne doivent pas figurer sur les procès-verbaux de remise de matériel.

F. — Avaries aux tapissières

Art. 200. — Les tapissières doivent être visitées minutieusement, lors de leur remise aux expéditeurs et aux destinataires ou au service du camionnage, ainsi que lors de leur rentrée aux stations de départ et de destination.

Si, au retour, des avaries qui n'existaient pas à la sortie sont constatées, il y a lieu, conformément à la marche tracée par les art. 178 à 180 du présent fascicule, de dresser des procès-verbaux d'avaries et de les faire signer par les intéressés. Dans le cas où la personne responsable de ces avaries, refuserait d'accepter les procès-verbaux en question, il devrait être dressé un procès-verbal judiciaire à sa charge.

(1) Même renvoi qu'à la page précédente.

G. — Agrès.

Art. 201. — La constatation des avaries aux agrès mobiles (bâches, cordes, chaînes, prolonges, disques, etc.), ainsi que les manquants d'agrès de l'espèce, incombe aux agents du service de l'exploitation.

Il ne s'agit, toutefois, que des agrès ne faisant pas partie intégrante des wagons.

Ceux qui font partie intégrante des wagons, tombent sous l'application des dispositions relatives au matériel roulant.

En cas de perte ou d'avarie de bâches, les agents en défaut peuvent être tenus d'intervenir pécuniairement dans les frais de remplacement ou de réparation. (Voir l'art. 74 du chapitre 135 du R.A G.).

Art. 202. — Sont assimilés aux avaries ou manquants des parties constitutives d'un véhicule, les manquants ou avaries aux agrès formant partie intégrante du matériel, ces objets fussent-ils séparables, tels que plates-formes, ranchers ou bras de fer, allonges, bâches fixes et cordes fixes, etc., etc.

Pour être considérés comme faisant partie intégrante du matériel, les agrès de chargement doivent être renseignés sur les wagons auxquels ils appartiennent.

Les wagons plats (longs) de 15 à 20 tonnes, de l'Etat Belge, sont munis de bras en fer, maintenus aux wagons à l'aide de chaînettes et un certain nombre de nos wagons plats de 10 tonnes, sont pourvus de plates-formes avec 2 bras en fer, également maintenus aux plates-formes au moyen de chaînettes.

L'Etat possède aussi des wagons munis de barres de faitage et de cloisons mobiles, ainsi que des trucs pourvus de traverses de calage.

Mention spéciale est faite aux deux longerons de la présence de ces objets. Ceux-ci doivent donc également être considérés comme faisant partie intégrante des dits véhicules.

Art. 203. — Certains wagons plats appartenant à des chemins de fer étrangers (C^{ie} de l'Est-français, etc), sont munis de bâches qui font partie intégrante des véhicules. — Quand celles-ci ne sont pas utilisées, elles doivent être roulées et placées dans les

courroies qui se trouvent sur les côtés des véhicules, de manière que les marques et numéros soient bien apparents.

Art. 204. — Au sujet des agrès fixes, en usage chez nos correspondants, il y a lieu d'observer les prescriptions suivantes : (1)

A l'entrée sur les lignes de l'Etat Belge, les visiteurs constatent la présence et l'état des agrès fixes.

En cours de route et notamment dans les stations destinataires,

(1) Avec la Compagnie de l'Est-français, il a été convenu ce qui suit :

En ce qui concerne les agrès fixes de la dite Compagnie, la reconnaissance numérique est assurée, de part et d'autre, par les visiteurs du matériel de transport, dans les gares d'Ecouviez, Vireux, Vireux-Viroin, Givet, Mont-St-Martin et Longwy; toutefois, dans cette dernière gare, cette besogne incombe aux agents du service de l'exploitation de l'Etat Belge; de même, dans les gares de Mont-St-Martin et de Vireux-Viroin, cette besogne est assurée par les agents du service de l'exploitation de l'Est-français.

En cas de manquants d'agrès de l'espèce, les gares précitées prennent des réserves et les notifient à l'administration responsable.

Tout wagon accepté, sans réserve, par l'une ou l'autre administration, est considéré comme étant muni de tous ses agrès. — Ceux-ci sont inscrits, à la peinture, sur les longerons des véhicules.

Quant aux agrès mobiles, la reconnaissance en est faite par les agents du service de l'Exploitation, dans les gares prérappelées, lesquels notifient les réserves à l'administration responsable, comme cela se pratiquait antérieurement; toutefois, en ce qui regarde les agrès de l'espèce échangés par les gares de Vireux et de Givet, cette besogne est effectuée aux gares de Vierves et de Doische, par les agents du service de l'exploitation de l'Etat Belge. En cas de manquants, des réserves sont prises contre la Compagnie de l'Est et notifiées aux gares de Vireux ou de Givet; celles-ci procèdent de même avec les gares de Vierves ou de Doische, en cas de réserves prises contre l'Etat-Belge.

Une marche spéciale est également suivie pour les agrès mobiles échangés par Ecouviez.

La reconnaissance en est faite à cette gare, par les agents de l'Est, en ce qui concerne ceux de ces agrès restitués par l'Etat Belge et à Lamorteau, par les agents du service de l'exploitation de l'Etat Belge, quand il s'agit d'agrès restitués par le chemin de fer de l'Est.

A l'effet de collationner les annotations relatives à l'échange du matériel (wagons et agrès) avec l'Est Français, journallement, un agent de la station de Lamorteau se rend à Ecouviez, pendant la première quinzaine de chaque mois, et un agent d'Ecouviez à Lamorteau, pendant la seconde quinzaine. (Voir le renvoi 1^B de l'art. 30 du fascicule II, 4^e partie, du Règlement général d'exploitation).

les wagons de l'espèce doivent faire l'objet d'une surveillance spéciale, de la part des chefs de station et du personnel en général.

Les stations qui reçoivent des véhicules munis d'agrès fixes, qu'elles soient stations intermédiaires ou de destination, ont à s'assurer immédiatement de la présence et de l'état de ces agrès; elles sont rendues responsables de tout manquant ou de toute avarie qui n'aurait pas été signalée au chef-garde.

De même, le chef-garde est rendu responsable de tout manquant ou avarie qu'il ne peut justifier.

Les stations frontières, celles intermédiaires et celles de destination, doivent, au surplus, lors de la réception et de la réexpédition des wagons, mentionner sur la feuille de route, que les agrès sont présents et en bon état, ou qu'ils sont manquants ou détériorés.

Lorsqu'il en a été fait usage, ils doivent être traités avec le plus grand soin et, notamment, roulés au fur et à mesure qu'ils sont enlevés du chargement et placés dans les courroies qui se trouvent sur les côtés des véhicules. Les agrès ne peuvent, sous aucun prétexte, être séparés du véhicule dont il font partie intégrante.

Art. 205. — Toutes les dispositions relatives aux avaries survenues au matériel, à leur constatation, aux mesures à prendre à charge des agents en défaut, etc., sont applicables aux agrès fixes.

Art. 206. — A leur rentrée à la station d'échange, les bâches doivent être visitées avec soin.

Il n'est tenu compte des avaries que pour autant qu'aucune réserve n'ait été posée à ce sujet, conformément à l'article 58 du Règlement de l'Union Internationale pour l'échange du matériel.

(Pour les relations avec les chemins de fer de l'Est Français, de l'Etat Prussien, viâ Bleyberg, et de l'Alsace Lorraine, viâ Kleinbettingen, ainsi que pour les relations entre les chemins de fer italiens et suisses, d'une part, et les chemins de fer belges, d'autre part, voir les articles 336 à 339 du fascicule I, 4^e partie, du règlement général d'exploitation).

S'il y a lieu d'en tenir compte, toutes les détériorations constatées doivent être relevées avec la plus scrupuleuse exactitude et faire l'objet de réserves vis-à-vis de l'administration cédante.

En outre, s'il s'agit de bâches de l'Etat, ces détériorations doivent être détaillées sur un procès-verbal D.C. 1662.

L'avis A de ce procès-verbal est transmis au Service des voitures et l'avis B est annexé à la feuille d'envoi des agrès à l'atelier auquel il doit être remis en même temps que ceux-ci.

Art. 207. — Dans les relations avec les chemins de fer du Nord Français, du Nord Belge et de la Flandre Occidentale, il n'est pas tenu compte des avaries aux bâches, à moins que celles-ci ne soient complètement hors d'usage (voir R. A. 2864 et 2989).

Dans ce cas, les agrès sont laissés pour compte à la charge de l'administration responsable et il en est donné connaissance au service des voitures, lequel fait le nécessaire pour que leur valeur soit portée aux relevés trimestriels à fournir à la direction de la traction et du matériel, conformément aux dispositions de l'art. 215 du présent fascicule.

Aux termes de l'article 11 des conventions faisant l'objet des R. A. précités, l'administration responsable doit payer la valeur des bâches complètement hors d'usage, au prix d'inventaire, déduction faite de la dépréciation, depuis la mise en service, calculée à raison de 15 % de la valeur de la bâche neuve, par année de service.

Il n'est pas tenu compte dans ce calcul des fractions d'année.

Les bâches laissées pour compte de l'Etat sont envoyées, par feuille de route en service, à l'atelier central de Malines qui s'assure si ces agrès doivent réellement être considérés comme ne pouvant plus être réparés.

Le dit atelier informe le chef de service de l'exploitation dont relève la station expéditrice, du résultat de cet examen.

A la réception des réclamations relatives au paiement de la valeur des bâches laissées pour compte de l'Etat, ce fonctionnaire, ainsi que le service des voitures, se conforme aux prescriptions de l'article 209 du présent fascicule.

Art. 208. — Les frais de réparation des avaries occasionnées par des particuliers, aux bâches des chemins de fer de l'Est français, du Nord français, du Nord belge et de la Flandre Occidentale, sont encaissés au profit de l'Etat.

Ces avaries sont signalées au service des voitures, lequel s'enquiert auprès de l'administration propriétaire des bâches, du montant des frais de réparation qu'il indique à la direction de la traction et du matériel.

Celle-ci fait le nécessaire pour le recouvrement des dits frais.

Réciproquement, les frais de réparation des avaries survenues aux bâches de l'Etat, sur les lignes des administrations précitées et incombant à des particuliers, sont encaissés par ces administrations, à leur profit.

Art. 209. — Les réclamations concernant des avaries constatées aux bâches des administrations de chemins de fer en relation, sont envoyées aux chefs de service de l'exploitation.

Lorsque l'instruction à laquelle il doit être procédé, conformément aux prescriptions de l'article 161 du présent fascicule, établit que les avaries sont imputables à l'Etat, les dossiers des réclamations de l'espèce sont transmis par les chefs de service de l'exploitation, au service des voitures, lequel se met en rapport avec les administrations intéressées, pour arrêter le montant des sommes à payer et autorise, éventuellement, les dites administrations à porter ces sommes au débit de l'Etat.

Dans le cas contraire, les chefs de service de l'exploitation repoussent les réclamations.

Art. 210. — Les avaries incombant à des tiers doivent être constatées contradictoirement.

Un procès-verbal T.M. 561 donnant une énumération exacte et complète des avaries, est dressé immédiatement et soumis à l'acceptation des personnes responsables.

Ce procès-verbal accompagne les bâches à l'atelier, lorsqu'il s'agit d'agrès appartenant à l'Etat.

Dans le cas contraire, il est envoyé au service des voitures, lequel s'enquiert auprès de l'administration propriétaire des bâches, du montant des frais de réparation à encaisser et indique ce montant à la direction de la Traction et du Matériel.

Art. 211. — Le service des voitures examine si les états T.M. 565 qui lui sont transmis, en exécution des prescriptions de l'article 213, font mention des bâches dont les frais de réparation sont estimés à plus de fr. 18,75.

Dans la négative, il demande à l'atelier intéressé de lui indiquer le montant de ces frais et fait compléter, le cas échéant, les états susmentionnés.

Art. 212. — Les avaries constatées à des bâches étrangères en retour, et pour lesquelles aucun avis n'a été transmis à la station d'échange, sont signalées, par bulletin d'irrégularité, au chef de service de l'exploitation dont relève cette station, lorsque, bien entendu, elles ont motivé des réserves de la part de l'administration prenante.

A la réception d'un bulletin de l'espèce, le chef de service procède à une instruction au sujet de ces avaries (voir le 2^e alinéa de l'article 161 du présent fascicule).

Pour les bâches étrangères rentrées avariées des chemins de fer en relation, il est dressé un procès-verbal D.C. 1662.

L'avis A de ce procès-verbal est transmis, pour information, au chef de service de l'exploitation dont relève la station où les agrès sont restitués à l'administration propriétaire, et l'avis B accompagne ceux-ci à leur remise à cette administration.

Art. 213. — A l'expiration de chaque quinzaine, les ateliers de Malines, d'Anvers (Nord), de Gentbrugge et de Louvain transmettent au service des voitures, un état T.M. 565, indiquant, séparément par bâche, le montant des frais de réparation des avaries incombant à des tiers ou à des administrations de chemins de fer.

Ils dressent, le cas échéant, un état « *néant* ».

Art. 214. — Les frais de réparation des avaries incombant à des tiers, sont encaissés à l'intervention de la direction de la traction et du matériel (voir article 210).

Les sommes à percevoir sont indiquées à cette direction, par le service des voitures, dès réception des états T.M. 565.

En ce qui concerne les frais de réparation à supporter par les administrations en relation, le dit service se met en rapport avec ces administrations, à l'effet d'être autorisé à en porter le montant à leur débit.

Art. 215. — Le service des voitures adresse trimestriellement à la direction de la traction et du matériel, au plus tard le 20 du mois qui suit l'expiration du trimestre, des relevés distincts, par administration, mentionnant, séparément par bâche, le montant des sommes dues à l'Etat et de celles qui doivent être portées à son débit (voir article 209).

Le cas échéant, un relevé « *néant* » doit être fourni.

Modèle du Carnet des Visiteurs.

Dates des constatations.	NUMÉROS DES		Catégorie des véhicules.	Administrations propriétaires.	LIEU		NATURE DES AVARIES.	Observations. — VISA DES DÉLÉGUÉS.
	trains.	véhicules.			d'expédition.	de destination.		

Chemins de fer de l'Etat Belge

—
DISTRICT DE.....

—
STATION DE.....

—
MOIS DE.....

N^r _____

*Procès-verbal des avaries au matériel
de
incombant à*

Dates des constatations.	NUMÉROS		Catégorie des véhicules.	LIEU DE		NATURE DES AVARIES.	Observations.
	des trains.	des véhicules.		expédition des véhicules.	destination des véhicules.		

Le délégué de l'Etat Belge,

Le délégué de la Compagnie,

Certifié exact, le
Le chef de station,

*Vu et approuvé par l'Ingénieur en chef,
Directeur de Service,*

(Série T.M. n° 561).

Chemins de fer de l'Etat Belge.

DISTRICT DE.

Le

Atelier }
Station }

A la Direction de la Traction et du
Matériel, 13, rue de Louvain
BRUXELLES.

N°

J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien faire expédier à
l'adresse de
pour la remise en service du wagon n° Série
appartenant au chemin de fer de
les pièces ci-dessous désignées :

Le wagon à son arrivée des lignes propriétaires, est entré sur
notre réseau par le point d'échange de (*)

Mentions réservées à la Direction
de la Traction et du Matériel.

Demandé
Informé
N°

(*) S'il s'agit d'un wagon étranger —
allemand, autrichien, suisse, etc. — il y a
lieu, au point de vue des formalités de
douane, d'indiquer la station frontière
par laquelle le véhicule est entré en
Belgique.

Croquis des pièces demandées pour le wagon n° appar-
tenant au chemin de fer de

(Série T.M. n° 644).

Chemins de fer de l'État Belge

DISTRICT DE.

POINT D'ÉCHANGE DE

PROCES - VERBAL
de remise de matériel.

L'an mil, le
du mois de, nous soussignés avons procédé à la
vérification des pièces de matériel désignées ci-dessous et remises à
l'Administration des Chemins de fer de
par l'Administration des Chemins de fer

QUANTITÉ d'objets.	DÉSIGNATION DES PIÈCES.	PRIX par objet	MONTANT. — TOTAL.
Total général. .			

En foi de quoi, nous avons arrêté le présent procès-verbal à la somme
de, dont l'Administration des Chemins de
fer de est redevable à l'Administration
des Chemins de fer de

Dressé en double, à, le

Le délégué de l'État Belge

Le délégué de la Compagnie
de

Chemins de fer de l'Etat Belge.

DISTRICT DE

Mois de

POINT D'ÉCHANGE DE.

RELEVÉ des objets de matériel constatés manquants à l'échange et restitués par à

Dates de restitution.	PROVENANCE.	Nos et marques des wagons.	Désignation des objets.	CONSTATATION par PROCÈS-VERBAL.		
				Nos	dates	à charge de

CHAPITRE IV.

Grues de chargement et de déchargement, croisillons et chaînes de grue.

TITRE I.

Art. 216. — Les grues sont de trois espèces :

- 1° les grues fixes, y compris les chèvres et les treuils ;
- 2° les grues sur chariot ;
- 3° les wagons-grues.

Les grues fixes et les grues sur chariot sont utilisées à demeure, c'est-à-dire dans les stations, haltes, etc., où elles sont installées ; les wagons-grues sont en dépôt sur divers points du réseau, pour desservir les stations dépourvues d'engins de chargement et de déchargement et celles dont les engins de l'espèce sont insuffisants.

TITRE II.

Précautions à prendre dans la manœuvre des appareils de levage (grues, chèvres, treuils, wagons-grues, etc.).

Art. 217. — Il est défendu de soulever, au moyen d'un appareil de levage, une charge plus forte que la charge maxima indiquée sur l'engin. Avant d'utiliser une grue, on doit s'assurer que le frein est en parfait état.

Pendant la montée ou la descente, un ouvrier se tient constamment au frein, prêt à arrêter l'opération au commandement du chef de brigade ou de l'agent qui dirige la manœuvre.

Pendant la montée, le cliquet (corbeau) doit reposer sur la roue à rochet (engrenage).

La descente doit se faire à l'aide des manivelles, le frein ne devant être considéré que comme un moyen de sûreté

Art. 218. — Il est formellement interdit :

- 1° de laisser descendre la charge à une vitesse exagérée ;
- 2° de lâcher les manivelles si elles ne sont pas désengrénées et si le frein n'est pas serré ;
- 3° de se placer sur ou sous les charges suspendues ;
- 4° de se placer trop près des grues pendant qu'elles soulèvent une charge ;
- 5° d'appuyer sur une charge suspendue ou de lui donner des chocs.

Pour tourner une grue sur pivot, on doit agir sur les flasques qui portent le contre-poids ; il est strictement défendu de tirer sur la charge ou d'agir sur les manivelles.

Pendant l'opération du levage, les ouvriers se tiennent silencieux et attentifs aux commandements du chef de la manœuvre.

Ceux qui n'y sont pas employés, se tiennent à distance.

Art. 219. — Il est recommandé de ne se servir d'un appareil de levage, que sous la surveillance d'un contre-maître, brigadier, chef-monteur ou autre agent à ce préposé.

Dès qu'une grue doit lever des charges supérieures à 4 tonnes, la présence de cet agent est de rigueur.

Art. 220. — Avant de soulever une charge, on doit s'assurer que les chaînes sont bien tendues et n'ont aucune maille repliée sur elle-même. De telles mailles peuvent se détendre subitement et donner lieu à un choc suffisant pour briser les chaînes.

Art. 221. — Lorsque les chargements et les déchargements ne sont pas effectués par l'Administration des chemins de fer, il incombe aux expéditeurs ou aux destinataires de fournir le personnel nécessaire, ainsi que l'agent commandant les manœuvres.

Les expéditeurs ou les destinataires prennent, sous leur responsabilité, toutes les mesures de précaution qu'exige l'emploi des appareils dont il s'agit.

Art. 222. — Les grandes réparations des appareils de levage, incombent à l'atelier central des locomotives de Malines.

L'entretien et les petites réparations incombent aux ateliers des lignes les plus proches.

Dans les localités où il existe un atelier de wagons et une remise aux locomotives, c'est à cette dernière qu'incombe l'exécution des travaux en question.

De même, quand un atelier central de wagons est proche d'une remise aux locomotives (tels que les établissements de Cuesmes et Mons, Gentbrugge et Ledeborg), c'est encore à la remise aux locomotives à faire le nécessaire.

La peinture des appareils précités est faite par l'agent qui les a visités ou par le manœuvre qui accompagne cet agent.

Les engins doivent être visités minutieusement tous les six mois, par un agent compétent du service de la Traction et du Matériel, lequel rend compte de sa mission au chef de station.

La visite doit porter spécialement sur les crochets, chaînes, engrenages, flèches, freins, pinces d'attache, tenailles, etc., des engins, ainsi que sur les pièces en bois; celles-ci se détériorent promptement aux endroits encastrés.

Les crochets des grues et les chaînes doivent être recuits tous les trois ans.

Art. 223. — Lorsque les grues ne sont pas utilisées, elles doivent être cadenassées.

Art. 224. — Les wagons-grues, étant assimilés aux wagons à marchandises, doivent être levés périodiquement et porter la date de visite, ainsi que la caractéristique de l'atelier qui effectue cette opération.

Art. 225. — Il incombe aux chefs immédiats, aux chefs de service et à leurs adjoints de s'assurer que le personnel est bien au courant des opérations à exécuter. Ils doivent exercer une surveillance spéciale sur le maniement des engins en question, lequel peut présenter du danger lorsqu'il se trouve abandonné à des agents inexpérimentés ou imprudents.

TITRE III.

Dispositions spéciales aux wagons-grues.

A. — Visite des wagons-grues.

Art. 226. — Les wagons-grues doivent être visités par le service de la Traction et du Matériel, tant lors de la livraison que lors de la restitution, et, éventuellement, les frais de réparation sont mis à la charge des intéressés.

Il est dressé des procès-verbaux de remise et de reprise des engins, conformément aux prescriptions de l'article 487 du Règlement de la Comptabilité des Matières, formant annexe à l'ordre de service n° 235 de 1898; un exemplaire de ces procès-verbaux est transmis à la Direction du Contrôle des Recettes et des Matières.

B. — Wagons-grues au repos. — Mesures à prendre.

(Voir figure 1, page 127.)

Art. 227. — Outre les mesures d'entretien usitées pour tout véhicule remisé dans une station, mesures qui incombent au Service de la Traction et du Matériel, on doit veiller à ce que les wagons-grues au repos aient leur contre-poids ramené au point le plus rapproché du pivot central et maintenu dans cette position, par son loquet; à ce que les ressorts de suspension et les boîtes à huile soient décalés, la flèche relevée ainsi que les béquilles et la poulie mobile de la flèche tenue à mi-hauteur.

Il est à noter, toutefois, que les wagons-grues avec contre-poids automatique, ne portent point de béquilles et ne possèdent pas de loquet pour le calage du contre-poids.

C. — Manœuvre des wagons-grues.

(Voir figure 2, page 128.)

Art. 228. — Le wagon-grue étant arrivé au lieu de chargement, les béquilles sont descendues sur une pièce de bois posée sur le sol, la chaîne et la poulie mobile amenées au-dessus de la charge

à enlever et celle-ci fixée au crochet de la poulie mobile, par un bout de chaîne supplémentaire.

On cale ensuite soigneusement les ressorts de suspension et les boîtes à huile; on éloigne plus ou moins le contre-poids du pivot, suivant la force de la charge à enlever, puis on soulève peu à peu la charge, en se tenant à portée du frein qui permet d'arrêter le mouvement des engrenages.

Pour la manœuvre des wagons-grues avec contre-poids automatique du système Nicaise et Delcuve, il convient de se servir du frein, non seulement pendant la descente de la charge, mais encore après que la charge est descendue et cela pour ramener le contre-poids mobile à sa position première.

Lorsque ces wagons-grues doivent être tournés, il est recommandé de ne pas arrêter brusquement leur mouvement de rotation, afin d'éviter le forçage du pivot et, comme conséquence, la sortie de ce dernier de son alvéole, lors d'un choc dans une courbe, d'où résulte le bris des chaînes.

Il est formellement défendu de déplacer, sous charge, les wagons-grues à contre-poids automatique.

Art. 229. — Pour caler les ressorts de suspension et les boîtes à huile, un coin, suspendu par une chaînette à l'un des boulons de la bride du ressort, est interposé entre cette bride et le bloc d'arrêt fixé au longeron; une glissière, placée à la partie inférieure de la plaque de garde, peut être poussée sur l'une des coulisses latérales de la boîte à huile, afin d'arrêter la remonte du wagon. (Voir fig. 4 et 5, page 130.)

Les wagons-grues munis de boîtes des derniers types adoptés, dont le calage ne peut se faire au moyen de glissières latérales, sont pourvus de cales en bois fixées au longeron avec des chaînettes. Pendant les opérations de chargement, ces cales doivent être placées entre la boîte et la sous-garde.

Un loquet, placé sur une des faces du contre-poids, permet de maintenir celui-ci dans une position déterminée.

Il doit être soigneusement tenu compte de ce que la grue ne peut tourner sans que les béquilles soient abaissées.

Art. 230. — A la fin du travail de chargement, le contre-

poinds est ramené vers le pivot et retenu par son loquet, les ressorts de suspension et les boîtes à huile sont décalés, les béquilles relevées et le wagon-grue remis en place, au lieu de stationnement.

D. — Transport des wagons-grues.

(Voir figure 3, page 129.)

Art. 231. — Avant le départ, la flèche du wagon-grue doit *toujours* être abaissée et la poulie mobile relevée contre la poulie fixe, afin d'éviter tout ballonnement.

Le chef de station veille également à ce que la flèche soit abaissée, *chaque fois* que le wagon-grue doit être conduit d'un point à un autre de la gare.

Pour abaisser la flèche, on relève complètement la chaîne (poulie mobile contre poulie fixe); on retire de leurs logements, les quatre clavettes retenant les tirants de la flèche; on abaisse lentement celle-ci *en manœuvrant le tendeur de sûreté et en se servant du frein, comme s'il s'agissait d'abaisser une charge*, jusqu'à ce que l'entaille inférieure des tirants soit en regard de l'entaille supérieure de leurs étuis; on remplace les clavettes, dont deux seulement retiennent encore les tirants, et, par mesure de précaution, on maintient encore la flèche dans cette position, au moyen de la chaîne elle-même.

En outre, on fait usage de tous les moyens de calage dont les wagons-grues sont pourvus, afin d'empêcher la flèche de tourner, en cours de transport.

On s'assure encore, avant le départ du wagon-grue, que *les ressorts de suspension et les boîtes à huile sont décalés, que le contre-poids est ramené vers le pivot et retenu par son loquet et que les béquilles sont entièrement relevées* (1).

Au point d'arrivée du wagon-grue, la flèche est relevée, par les mêmes opérations faites en sens inverse.

(1) De nombreuses avaries aux béquilles d'appui sont dues à ce que les agents qui utilisent les wagons-grues, les déplacent sans avoir, au préalable, relevé les béquilles et sans les avoir fixées d'une manière convenable.

Il est recommandé spécialement de prendre soin, afin de pouvoir retirer à *la main* les clavettes qui retiennent entre elles les deux parties des tirants, de relever un peu la flèche.

L'usage du marteau est interdit dans le but d'éviter le bris des clavettes et, à la longue, des détériorations aux manchons des tirants.

Pour relever la flèche des wagons-grues à contre-poids automatique, on manœuvre le tendeur de sûreté.

Si, pour faciliter cette manœuvre, on agit en même temps sur les manivelles de la grue, il faut le faire avec beaucoup de prudence, de façon à ne pas soulever le contre-poids, ce qui pourrait occasionner le renversement du wagon-grue.

Art. 232. — Indépendamment des prescriptions ci-dessus, le wagon-grue doit, avant le départ du train, être soumis à une visite minutieuse, sous la responsabilité du chef de station; s'il le juge utile, celui-ci peut, à l'instar de ce qui se pratique pour les transports extraordinaires, réclamer le concours d'un agent du service de la Traction et du Matériel.

Art. 233. — Le transport des wagons-grues doit se faire par trains de marchandises ou, à défaut de trains de cette catégorie, par trains mixtes et, autant que possible, pendant le jour.

Dans aucun cas, on ne peut recourir à l'organisation d'un train spécial, sans l'autorisation de l'Administration.

Art. 234. — Le wagon-grue et le véhicule auquel il est accroché, *du côté de la flèche*, sont placés en tête du train, si celui-ci peut les conduire directement à destination.

S'il doit être fait usage d'un train ayant à manœuvrer dans les stations intermédiaires, le wagon-grue est placé avec les autres wagons pour la même destination; mais, dans ce cas, les wagons à enlever en cours de route sont, autant que possible, classés de façon que le wagon-grue ne doive pas être manœuvré.

Au besoin, il peut être dérogé aux instructions concernant l'ordre dans lequel les wagons doivent être classés dans les trains. (Art. 174 du Règlement général d'exploitation, 1^{re} partie, fascicule III.)

S'il est impossible d'éviter la manœuvre, le chef-garde requiert

le chef de station ou son délégué, qui prévient le machiniste de la présence du wagon-grue, dans la partie du train à manœuvrer, et veille à ce que l'opération s'effectue avec la plus grande prudence.

Sous aucun prétexte, le wagon-grue ou la rame de wagons qui le comprend, ne peut être lancée.

Art. 235. — Le wagon-grue doit être placé, dans le train, aussi près que possible d'un véhicule desservi par un serre-frein, afin que celui-ci puisse, à chaque station d'arrêt, examiner si la flèche de la grue est bien calée.

A défaut de serre-frein, cet examen est fait par le chef-garde.

Art. 236. — Le wagon-grue doit avoir la flèche tournée vers l'arrière du train.

Exceptionnellement, il peut être transporté flèche en avant, lorsqu'il est impossible ou difficile de le tourner, par suite du manque de plate-forme, etc.

Art. 237. — Le véhicule accroché au wagon-grue, *du côté de la flèche*, doit être tel qu'il ne puisse être atteint par celle-ci; ce doit donc être un wagon plat ou un wagon à haussertes.

Si ce véhicule est à frein, la guérite doit se trouver du côté opposé au wagon-grue.

Art. 238. — Le chef-garde mentionne dans son rapport E 791 ou 791^{bis}, la place occupée par le wagon-grue dans son train, la position de la flèche par rapport à la direction du train et les visites faites en cours de route.

TITRE IV.

Croisillons et chaînes de grue.

Art. 239. — Afin d'écartier tout danger des opérations à faire pour le démontage des tapissières devant circuler sur les lignes étrangères, ainsi que des voitures de foire et de déménagement dont les dimensions dépassent le gabarit, et, afin de faciliter le chargement et le déchargement des colis volumineux et fragiles, tels que caisses contenant des glaces, des cadres ou des verreries, machines agricoles, fûts, etc., il existe, dans certaines stations, des

appareils (croisillons et chaînes) qui doivent servir d'intermédiaire entre le crochet de la grue et la charge à soulever.

A. — Croisillon, grand modèle (voir figure 6, page 131) à utiliser pour le chargement et le déchargement des tapissières, voitures, etc., et pouvant être employé pour toutes charges ne dépassant pas 6000 kilogrammes.

Art. 240. — Cet appareil se compose du croisillon proprement dit, A, portant quatre bouts de chaîne de 2^m85 de longueur aux extrémités de ses quatre bras et de deux traverses B, le tout en fer.

La figure n° 6 montre la manière d'agencer les pièces; les traverses sont placées transversalement, sous les longerons du véhicule, à soulever, et leurs extrémités sont introduites dans les derniers anneaux des chaînes suspendues au croisillon.

Afin d'empêcher les chaînes de glisser latéralement, soit le long des bras du croisillon, soit le long des traverses, on doit s'assurer, avec le plus grand soin, que les anneaux extrêmes des chaînes portent bien dans les encoches dont les traverses et les bras du croisillon sont munis à leurs extrémités. A chaque extrémité du bras du croisillon et des traverses, se trouvent trois encoches permettant d'écarter à volonté les chaînes, suivant la largeur de la voiture, de façon que les chaînes ne frottent pas sur les panneaux ou les montants de la voiture.

Pour ne pas fatiguer inutilement l'appareil, on doit, autant que le permettent les prescriptions du § précédent, placer les chaînes dans les encoches les plus rapprochées du centre de l'appareil.

Le croisillon proprement dit est muni, en son centre, d'un anneau destiné à suspendre l'appareil au crochet de la grue.

Art. 241. — Entre autres mesures de précaution à prendre pour opérer un chargement ou un déchargement, avec ou sans démontage, au moyen de cet appareil, il importe principalement de veiller :

1° à ce que la charge à soulever ne dépasse pas la force inscrite sur le croisillon;

2° à ce que la charge à soulever, augmentée de la tare du croisillon, ne dépasse pas la force de la grue employée; cette force est inscrite sur la flèche de la grue;

3° à ce que les chaînes soient bien tendues et n'aient aucune maille repliée sur elle-même. De telles mailles peuvent se détendre subitement et donner lieu à un choc suffisant pour briser les chaînes ;

4° à ce que les derniers anneaux des chaînes portent bien dans les encoches des extrémités des traverses et que les encoches des bras du croisillon soient recouvertes de la barre en fer boulonnée qui doit les fermer et empêcher tout glissement des chaînes.

Art. 242. — Lorsque les voitures ont leurs longerons munis de crochets de halage suffisamment solides pour qu'on puisse y fixer les chaînes du croisillon et soulever la voiture sans l'aide des traverses, il est permis d'utiliser les dits crochets à cette fin.

Art. 243. — Les croisillons portent deux inscriptions peintes, tant sur le croisillon proprement dit que sur chacune des traverses, indiquant, l'une, la tare de l'appareil complet (croisillon proprement dit et traverses), l'autre, la force de l'appareil ou le poids maximum pouvant être soulevé sans danger. Ces inscriptions sont faites par les soins de l'atelier central des voitures.

B. — Croisillon, petit modèle, pouvant être employé pour toutes charges ne dépassant pas 3000 kilogrammes.

Art. 244. — Cet appareil ne diffère du précédent que par ses dimensions plus restreintes, au point de vue de la section de résistance des pièces. Quant à la longueur et à la forme du croisillon proprement dit, des quatre chaînes et des deux traverses, elles sont les mêmes que dans le croisillon grand modèle.

Tout ce qui est prescrit pour le grand modèle, s'applique également au petit.

C. — Système de chaînes à utiliser pour soulever les colis volumineux : caisses, charrettes, machines agricoles, etc.

Art. 245. — Ce système comprend un anneau destiné à être accroché au crochet de la grue et quatre bouts de chaînes suspendues au dit anneau et terminées chacune par un crochet de retenue.

La charge à soulever ne peut dépasser 800 kilogrammes par chaîne employée, soit 3200 ou 1600 kilogrammes, selon qu'on emploie quatre chaînes ou deux seulement.

Il y a lieu d'user des mêmes mesures de précaution que pour les croisillons.

D. — Système de chaînes (voir figure 7, page 131) à utiliser pour soulever plus particulièrement les fûts, barils, etc., d'un poids ne dépassant pas 2300 kilogrammes.

Art. 246. — Les mesures de précaution prescrites par l'article 239, sont à prendre pour l'emploi de cet appareil.

Art. 247. — Tous les appareils dont il s'agit au titre IV constituent des objets de matériel en service qui portent un numéro d'ordre et le nom de la station propriétaire.

Art. 248. — Les mesures prescrites pour la visite et l'entretien des grues, leur sont également applicables.

Figure 1.
WAGON-GRUE AU REPOS.

- A** Flèche relevée.
- B** Contre-poids vers le pivot central, retenu par son loquet b.
- C** Roues avec ressorts et boîtes libres (fig. 4).
- D** Béquilles relevées.
- E** Excentriques de calage abaissés.

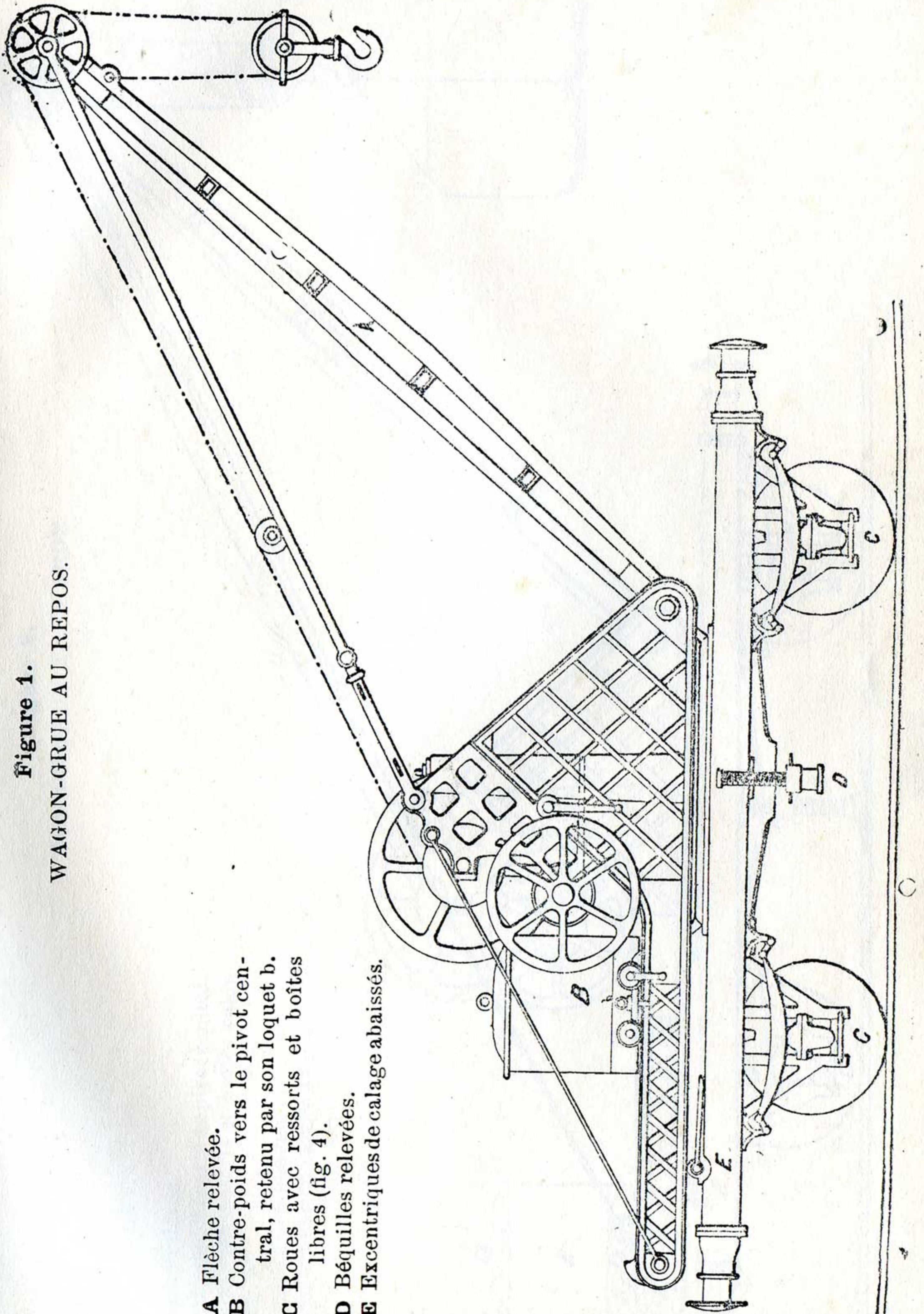


Figure 2.
WAGON-GRUE EN CHARGE.

Flèche relevée.
Contre-poids écarté du pivot central.
Roues avec ressorts et boîtes calés
(fig. 5).
Béquilles descendues.
Excentriques de calage abaissés.

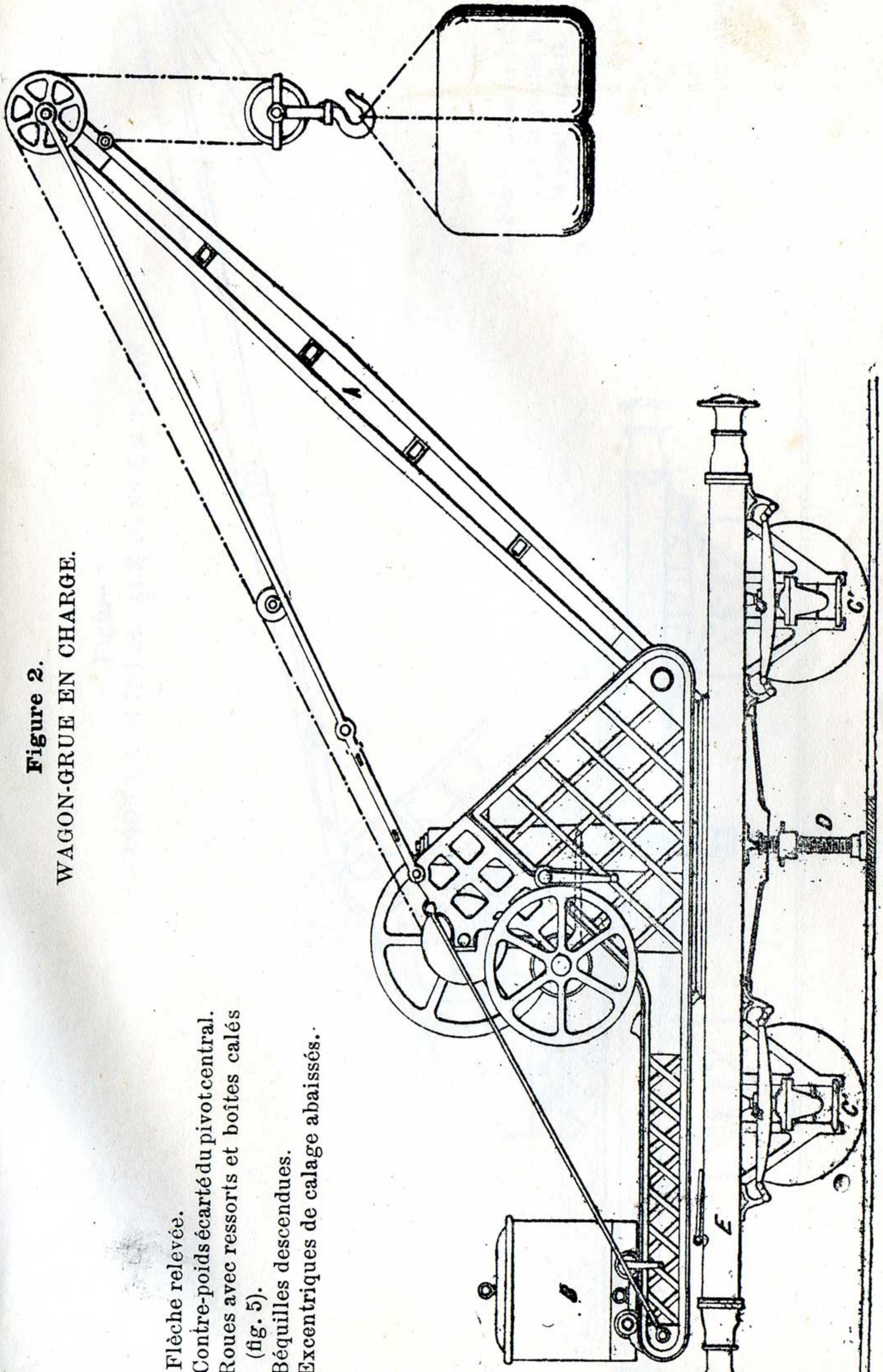
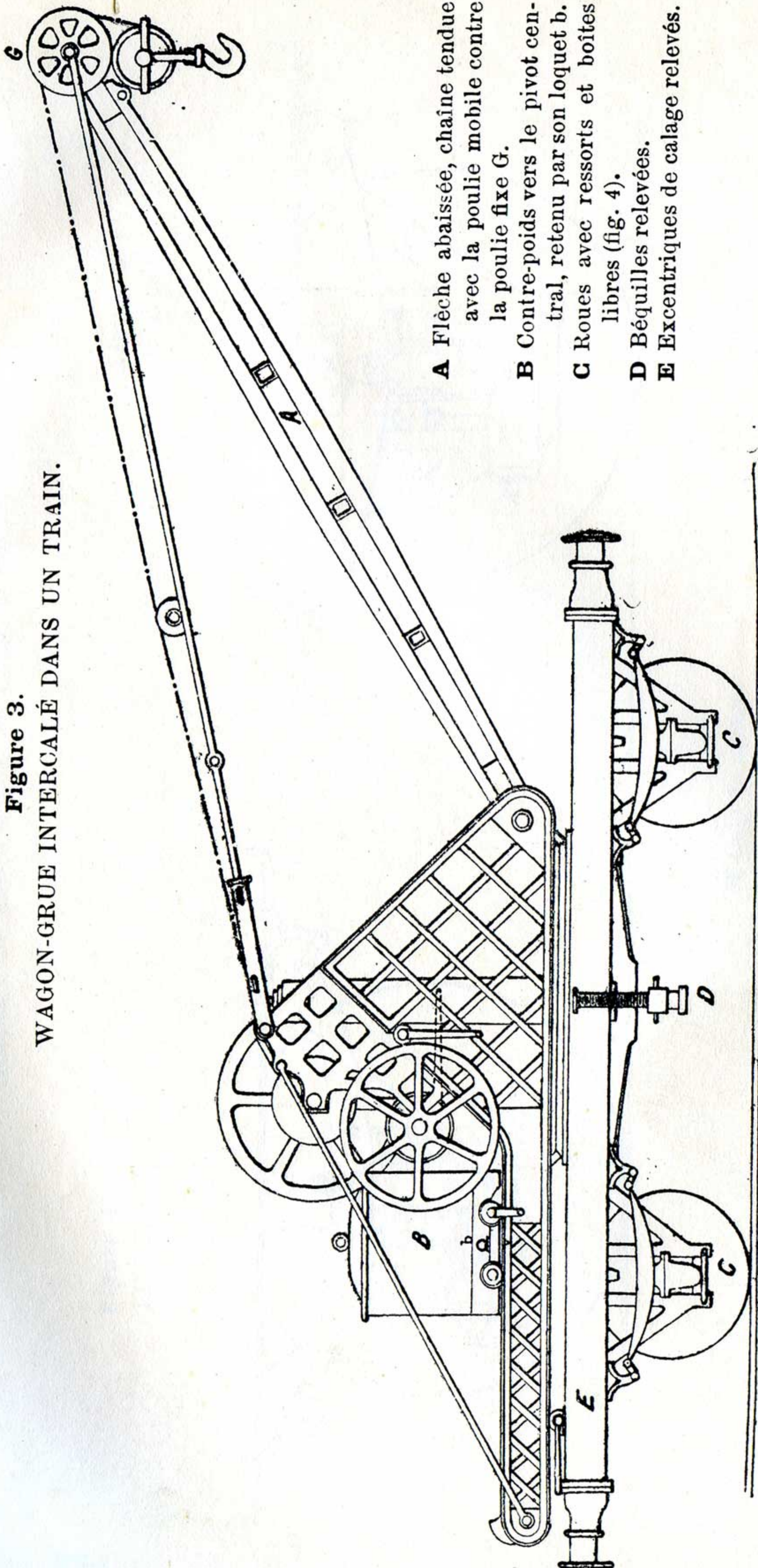


Figure 3.
WAGON-GRUE INTERCALÉ DANS UN TRAIN.



- A** Flèche abaissée, chaîne tendue avec la poulie mobile contre la poulie fixe G.
- B** Contre-poids vers le pivot central, retenu par son loquet b.
- C** Roues avec ressorts et boîtes libres (fig. 4).
- D** Béquilles relevées.
- E** Excentriques de calage relevés.

Ressort de suspension et boîte à huile.

Figure 4.
LIBRES:

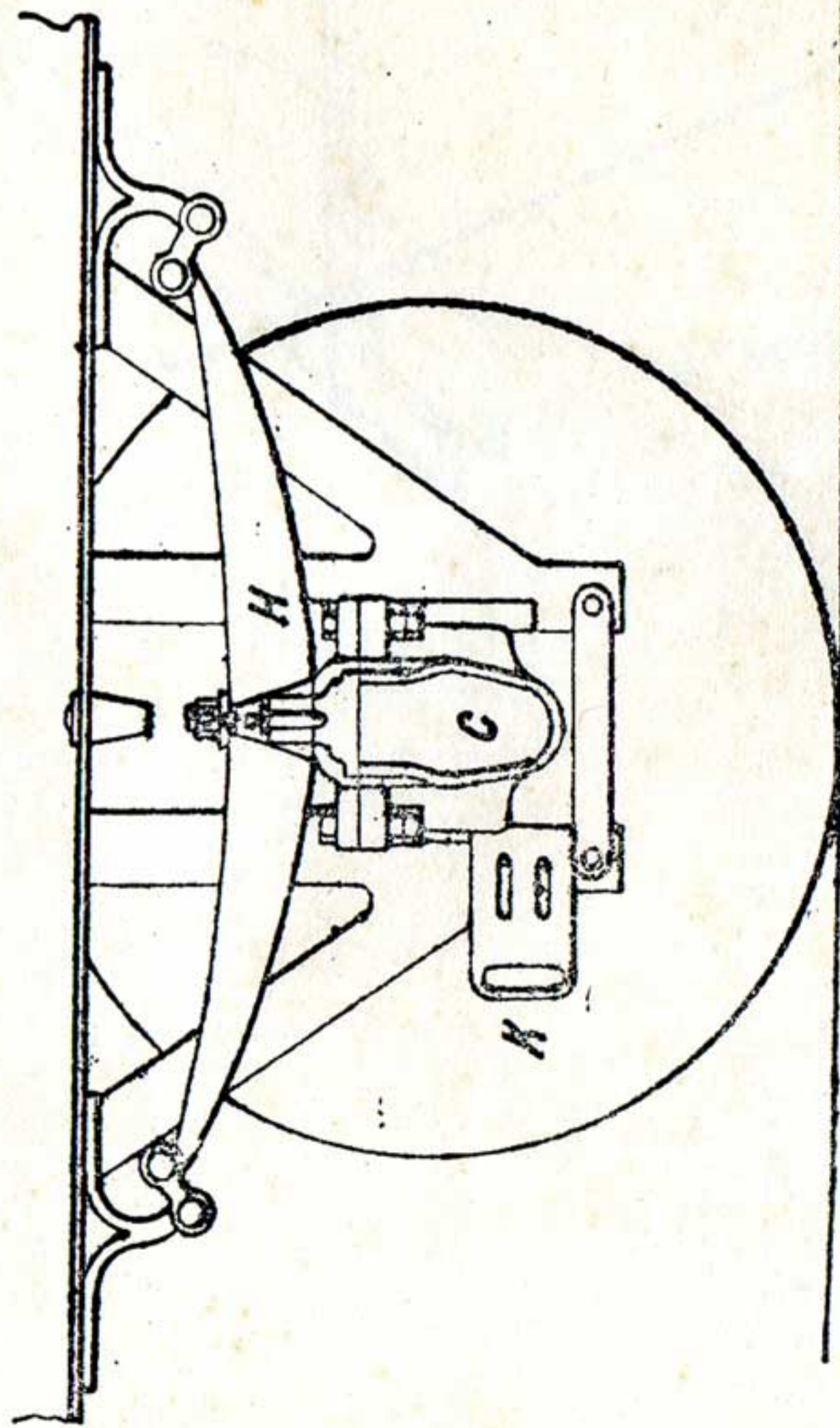
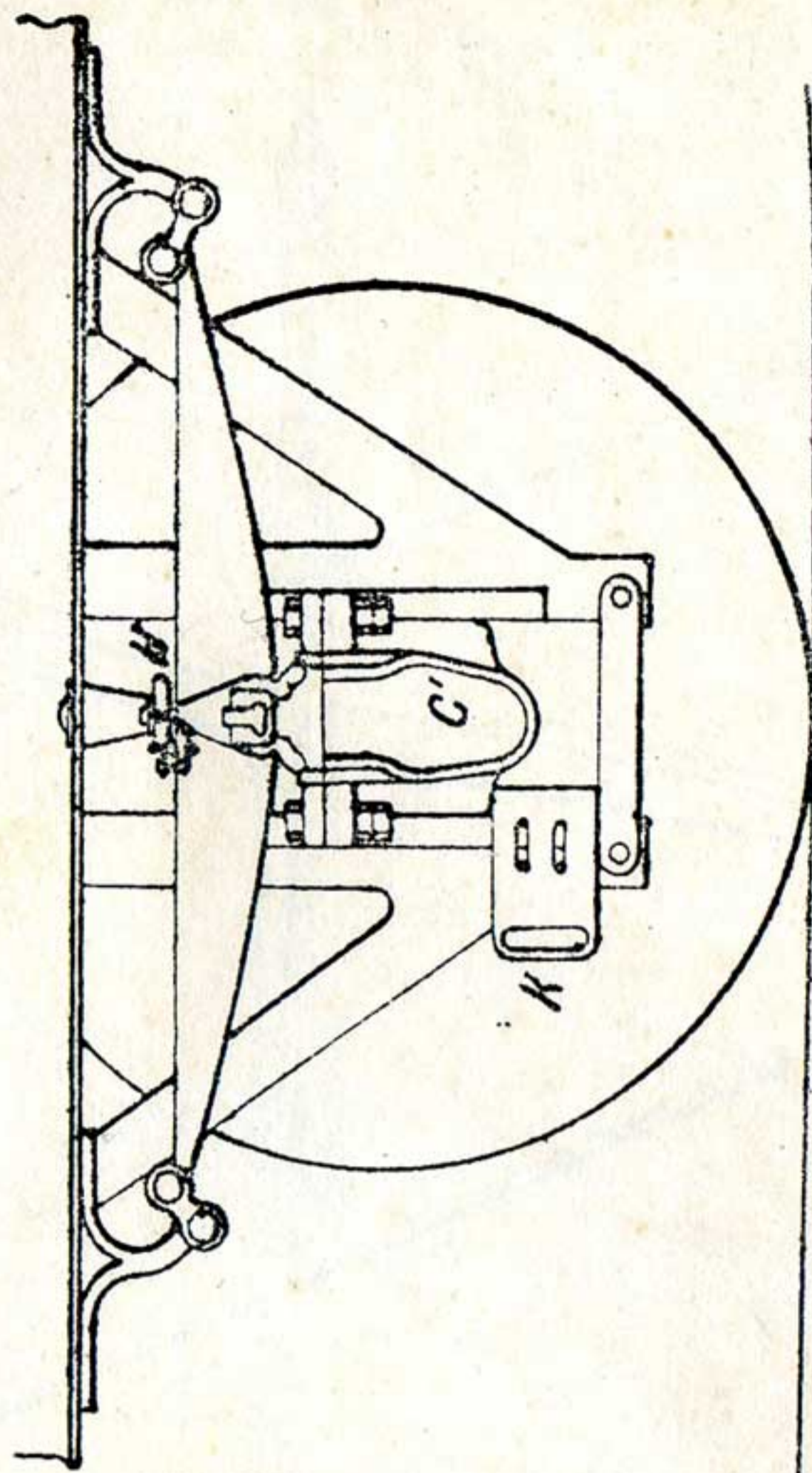


Figure 5.
CALÉS:



H Coin de calage.
K Glissière.

Figure 6.
CROISILLON.

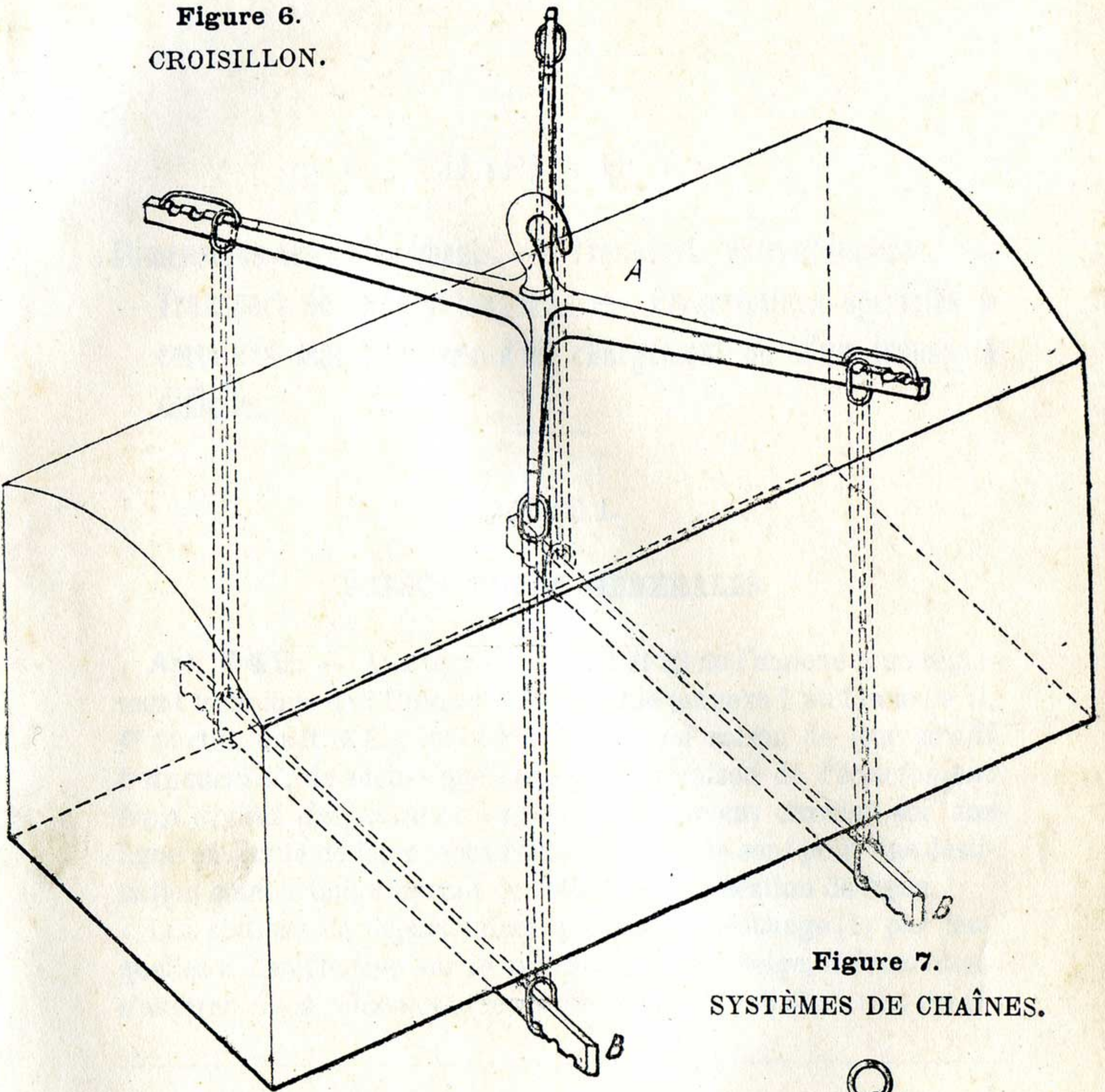
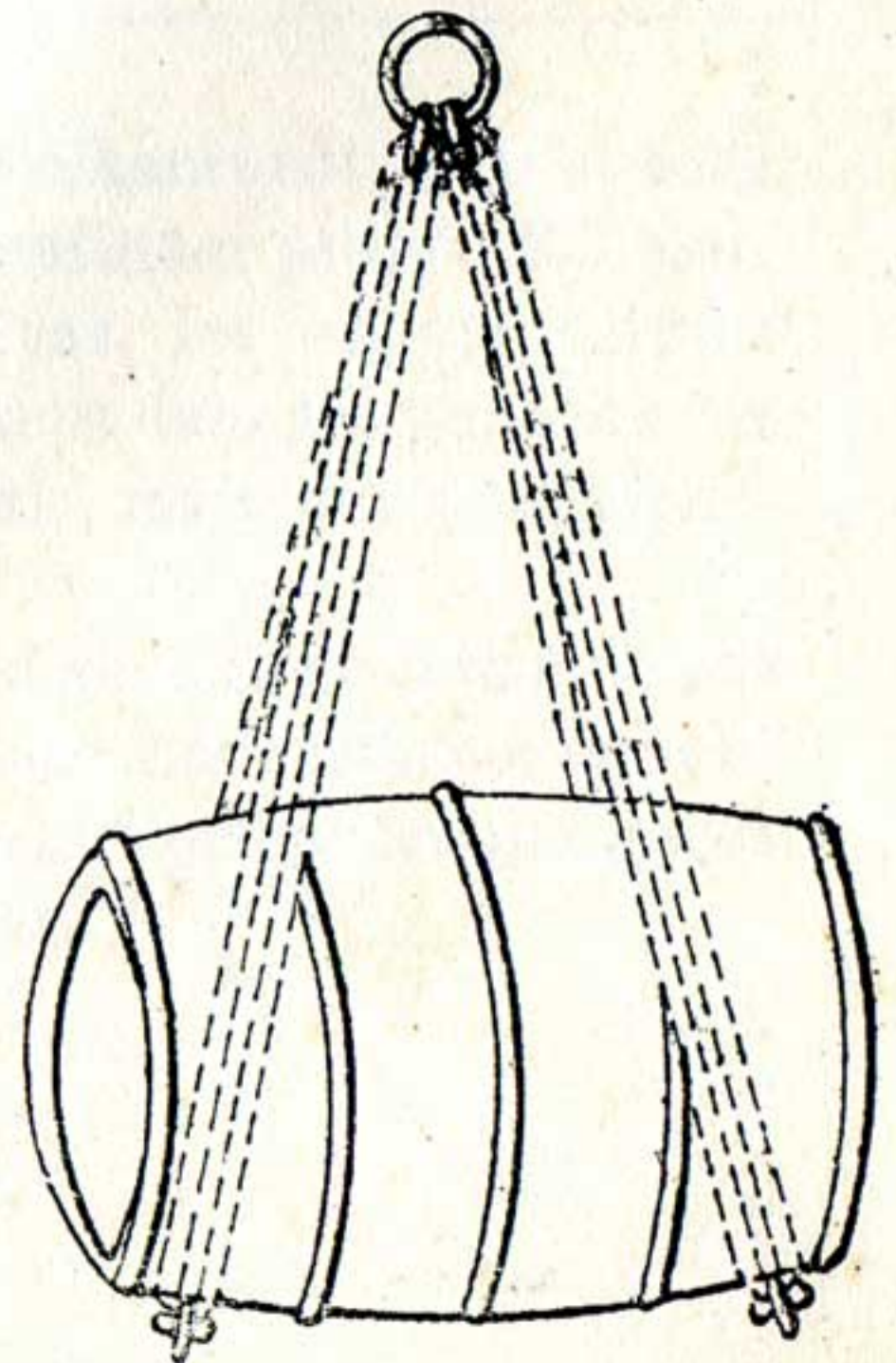


Figure 7.
SYSTÈMES DE CHÂÎNES.



CHAPITRE V.

Dimensions des chargements. — Transports extraordinaires. — Transport de pièces longues. — Prescriptions spéciales à certaines marchandises d'un chargement ou d'un transport difficile.

TITRE I.

PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.

Art. 249. — Aux termes des §§ 1 et 23 de l'annexe A au règlement technique de l'Union Internationale (annexe I au fascicule II, 4^e partie, du R. G. E.), les véhicules qui, en raison de leur *profil transversal*, de même que ceux qui, en raison de *l'écartement trop grand des essieux rigides*, ne peuvent circuler sur une ligne ou partie de ligne, sont refusés, quand ils sont pour une destination comportant emprunt de cette ligne ou section de ligne.

Les stations de départ, ainsi que celles d'échange (1) par lesquelles a lieu l'entrée sur le réseau de l'Etat Belge, doivent donc s'assurer si les véhicules et leurs chargements satisfont aux condi-

(1) Exceptionnellement, les postes de visite de Welkenraedt, de Bleyberg et d'Aix-la-Chapelle (T.) sont autorisés à laisser continuer jusqu'à Kinkenpois ou jusqu'à la frontière française, selon le cas, les wagons fermés allemands dont les dimensions empiètent légèrement dans les gabarits des chemins de fer du Nord Belge ou du Nord Français, mais qui sont admissibles sur les lignes de l'Etat-Belge.

Les wagons transitant par les lignes de l'Etat Belge, qui ne satisfont pas aux conditions rappelées par l'article 249 et qui, par inadvertance, ont été admis sur ces dernières lignes, sont, en cas de refus, transbordés aux gares frontières, aux frais de l'Administration expéditrice.

tions rappelées ci-dessus et qui sont exigées pour qu'ils puissent circuler, non seulement sur les lignes de l'Etat Belge, mais aussi, le cas échéant, *sur les lignes qui doivent être parcourues au delà.*

Elles ont soin, à cette fin, de consulter les dimensions des gabarits figurant aux pages 182 à 206 du présent fascicule, ainsi que les indications de l'ordre de service n° 22 de 1903, concernant les écartements maxima des essieux des voitures et wagons admis à circuler sur les lignes des chemins de fer.

Le tableau ci-après renseigne les dimensions principales des gabarits en question (1).

ADMINISTRATIONS.	DIMENSIONS PRINCIPALES		Hauteur maxima dans l'axe de la voie.	Observations.
	largeur	jusqu'à la hauteur de		
Etat Belge	3m15	3m23	4m60	A l'exception des lignes sur lesquelles sont applicables les gabarits B, B ¹ , B ² et B ³ figurés aux pages 183 à 186 du présent fascicule.
Flandre Occidentale	Id.	Id.	Id.	
Gand-Terneuzen				
Hasselt-Maeseyck				
Malines-Terneuzen				
Termonde-Saint-Nicolas	3m15	3m20	4m30	
Chimay				
Nord Belge	3m25	3m025	4m28	
Est-Français	3m20	3m32	4m28	
Nord Français	3m25	3m258	4m28	
Anzin	3m25	2m97	4m28	
Etat Français	3m20	3m20	4m40	
Paris-Orléans				
Paris-Lyon-Méditerranée	3m20	3m15	4m30	
Midi Français	3m21	3m508	4m40	
Ouest Français	3m00	2m93	4m30	
Pays-Bas	3m15	3m50	4m57	
Allemagne	3m15	3m20	4m30	
Grand-Duché de Luxembourg				
Bulgarie				
Serbie	3m15	3m20	4m15	
Suisse				
Autriche-Hongrie	3m15	3m20	4m15	
Italie	3m10	3m37	4m30	
Roumanie	3m15	3m22	4m40	

1) Pour les chargements susceptibles de se déranger en cours de transport, voir les articles 251 et 252.

Les stations doivent également avoir égard aux indications de l'ordre de service précité, n° 22 de 1903, pour le choix du matériel à mettre en chargement.

Les wagons de l'Etat Belge qui ne peuvent pas, au point de vue de l'écartement des essieux, circuler sur toutes les lignes des administrations de chemins de fer indistinctement sont :

1° les wagons à laine et à coton, de 10 tonnes, de la série 46001 à 47308 ; les wagons de la même catégorie, de 15 tonnes de la série 47309 à 47408 ; les wagons fermés à 2 portes, de 10 tonnes, de la série 62719 à 62983 et les wagons fermés à 2 portes, de 15 tonnes, des séries 79385 à 79800, 80397 à 80700, 80901 à 81000, 81431 à 81530, 81631 à 81680, 81781 à 81955 et 82420 à 82519 dont l'écartement est de 4,20 m ;

2° les wagons plats, de 10 et de 15 tonnes, à haussettes rabattantes des séries 75983 à 77172 et 83026 à 83034 dont l'écartement est de 5 mètres et 5^m50.

Avant d'autoriser le chargement de l'un de ces wagons, les stations doivent toujours avoir soin de s'enquérir de la destination pour laquelle il doit être employé et de consulter l'instruction précitée, afin de s'assurer s'il peut être utilisé pour cette destination.

TITRE II.

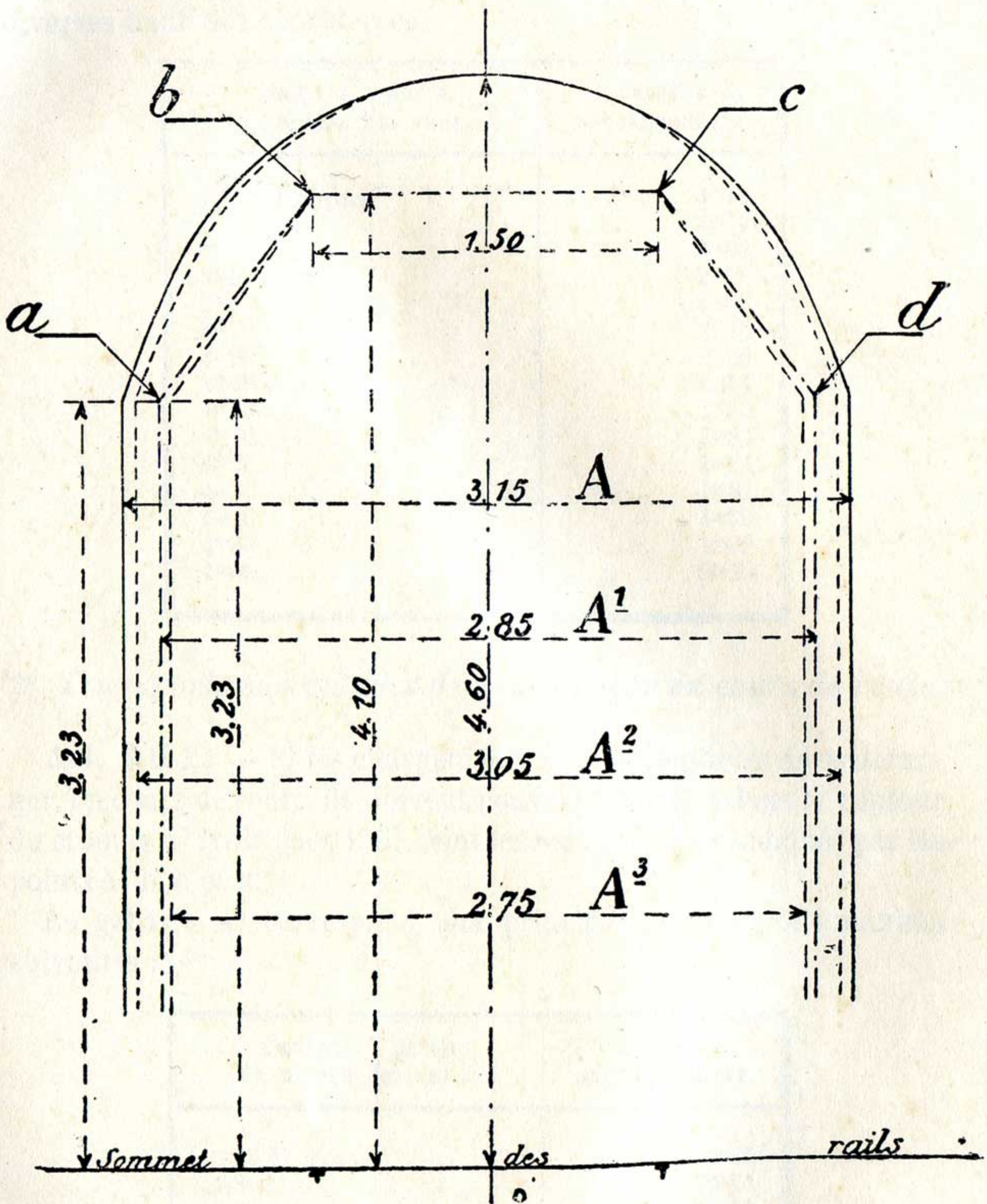
Dimensions des chargements.

A. — Transports devant circuler sur le réseau de l'Etat Belge :

a) CHARGEMENTS NE DÉPASSANT PAS 9^m20 DE LONGUEUR.

1° Transports ne pouvant se déranger en cours de route.

Art. 250. — Les chargements effectués sur wagons dont la longueur de plancher ou de caisse ne dépasse pas 9^m20, doivent pouvoir passer sous la jauge A reproduite ci-dessous et dont les dimensions sont conformes à celles du gabarit A (voir page 182), sauf pour les lignes auxquelles s'appliquent les gabarits B, B', B² et B³.



- A. — Gabarit à 3^m15 de largeur de l'État Belge.
 A¹. — Id. à 2^m85 id. chargements 9^m20 dérangeables.
 A². — Id. à 3^m05 id. id. 12^m20 indérangeables.
 A³. — Id. à 2^m75 id. id. 12^m20 dérangeables.

La jauge A, figurée ci-dessus, permet de donner aux dits char-

gements les largeurs maxima indiquées ci-dessous, en regard des diverses hauteurs considérées :

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
3 ^m 23 et moins . . . . .	. . . . . 3 ^m 15
3 ^m 30 . . . . .	. . . . . 3 ^m 10
3 ^m 40 . . . . .	. . . . . 3 ^m 03
3 ^m 50 . . . . .	. . . . . 2 ^m 94
3 ^m 60 . . . . .	. . . . . 2 ^m 85
3 ^m 70 . . . . .	. . . . . 2 ^m 76
3 ^m 80 . . . . .	. . . . . 2 ^m 66
3 ^m 90 . . . . .	. . . . . 2 ^m 54
4 ^m 00 . . . . .	. . . . . 2 ^m 40
4 ^m 10 . . . . .	. . . . . 2 ^m 24
4 ^m 20 . . . . .	. . . . . 2 ^m 04
4 ^m 30 . . . . .	. . . . . 1 ^m 81
4 ^m 40 . . . . .	. . . . . 1 ^m 50
4 ^m 50 . . . . .	. . . . . 1 ^m 09
4 ^m 60 . . . . .	. . . . . 0 ^m 00

2° *Transports susceptibles de se déranger en cours de route.*

Art. 251. — Si les chargements sont susceptibles de se déranger, en cours de route, ils doivent pouvoir s'inscrire dans le contour du croquis A¹ (voir page 135), dont les sommets sont indiqués par les points a, b, c et d.

Le gabarit A¹ correspond aux principales dimensions maxima suivantes :

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
3 ^m 23 et moins . . . . .	. . . . . 2 ^m 85
3 ^m 30 . . . . .	. . . . . 2 ^m 74
3 ^m 40 . . . . .	. . . . . 2 ^m 58
3 ^m 50 . . . . .	. . . . . 2 ^m 43
3 ^m 60 . . . . .	. . . . . 2 ^m 28
3 ^m 70 . . . . .	. . . . . 2 ^m 12
3 ^m 80 . . . . .	. . . . . 1 ^m 97
3 ^m 90 . . . . .	. . . . . 1 ^m 81
4 ^m 00 . . . . .	. . . . . 1 ^m 66
4 ^m 10 . . . . .	. . . . . 1 ^m 50

Art. 252. — Les prescriptions de l'article 251 sont d'application pour les transports en provenance :

1° des stations de l'Etat, pour toutes les destinations;

2° des stations des chemins de fer concédés belges, à destination des lignes de l'Etat ou en transit par ces lignes.

Les stations d'échange ne peuvent, toutefois, refuser les transports de l'espèce dont les dimensions n'excèdent pas, au moment de la remise à leur service, les limites des gabarits généraux indiqués dans l'article 249.

b) CHARGEMENTS AYANT UNE LONGUEUR DE PLUS DE 9^m20
JUSQU'A 12^m20.

1° *Transports ne pouvant se déranger en cours de route.*

Art. 253. — Les chargements de l'espèce doivent pouvoir s'inscrire dans le gabarit représenté par le croquis A² (voir page 135).

Ce gabarit permet de donner aux transports dont il s'agit, les largeurs maxima renseignées ci-dessous :

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
3 ^m 23 et moins . . . . .	. . . . . 3 ^m 05
3 ^m 30 . . . . .	. . . . . 3 ^m 00
3 ^m 40 . . . . .	. . . . . 2 ^m 92
3 ^m 50 . . . . .	. . . . . 2 ^m 83
3 ^m 60 . . . . .	. . . . . 2 ^m 74
3 ^m 70 . . . . .	. . . . . 2 ^m 64
3 ^m 80 . . . . .	. . . . . 2 ^m 54
3 ^m 90 . . . . .	. . . . . 2 ^m 43
4 ^m 00 . . . . .	. . . . . 2 ^m 31
4 ^m 10 . . . . .	. . . . . 2 ^m 15
4 ^m 20 . . . . .	. . . . . 1 ^m 96
4 ^m 30 . . . . .	. . . . . 1 ^m 74
4 ^m 40 . . . . .	. . . . . 1 ^m 45
4 ^m 50 . . . . .	. . . . . 1 ^m 05
4 ^m 60 . . . . .	. . . . . 0 ^m 00

2° *Transports susceptibles de se déranger, en cours de route.*

Art. 254. — Les chargements de l'espèce doivent pouvoir

s'inscrire dans le gabarit représenté par le croquis A³ (voir page 135). — Leurs dimensions maxima sont déterminées dans le tableau ci-après :

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
3 ^m 23 et moins . . . . .	. . . . . 2 ^m 75
3 ^m 30 . . . . .	. . . . . 2 ^m 65
3 ^m 40 . . . . .	. . . . . 2 ^m 50
3 ^m 50 . . . . .	. . . . . 2 ^m 36
3 ^m 60 . . . . .	. . . . . 2 ^m 22
3 ^m 70 . . . . .	. . . . . 2 ^m 07
3 ^m 80 . . . . .	. . . . . 1 ^m 93
3 ^m 90 . . . . .	. . . . . 1 ^m 79
4 ^m 00 . . . . .	. . . . . 1 ^m 64
4 ^m 10 . . . . .	. . . . . 1 ^m 50

c) CHARGEMENTS AYANT UNE LONGUEUR DE PLUS DE 12^m20
JUSQU'A 27 MÈTRES.

Art. 255. — Les transports de l'espèce ne peuvent avoir une hauteur de plus de 3^m23. Leurs largeurs maxima sont déterminées dans le tableau ci-après :

Longueur des chargements.	Largeur maxima correspondante.
De plus de 12 ^m 20 jusqu'à 14 ^m.	. . . . . 2 ^m 85
» 14 ^m » 16 ^m.	. . . . . 2 ^m 79
» 16 ^m » 18 ^m.	. . . . . 2 ^m 72
» 18 ^m » 20 ^m.	. . . . . 2 ^m 65
» 20 ^m » 22 ^m.	. . . . . 2 ^m 56
» 22 ^m » 24 ^m.	. . . . . 2 ^m 47
» 24 ^m » 27 ^m.	. . . . . 2 ^m 32 (1)

(1) Les transports ayant une longueur de 24 mètres jusqu'à 27 mètres, continuent à être considérés comme transports extraordinaires (voir article 271), lorsqu'ils sont destinés à circuler, soit sur les raccordements privés reliés au réseau de l'Etat Belge, soit sur les lignes particulières auxquelles s'appliquent les gabarits B¹, B² et B³.

B. — Transports devant circuler sur les lignes de Fleurus à Ransart, Jamioulx à Vireux, Walcourt à Florennes (Sud) et La Planche à Charleroy (Rivages).

a) CHARGEMENTS NE DÉPASSANT PAS 9^m20 DE LONGUEUR.

1° *Transports ne pouvant se déranger en cours de route.*

Art. 256. — Les chargements effectués sur wagons dont la longueur de plancher ou de caisse ne dépasse pas 9^m20, doivent pouvoir passer sous la jauge représentée par le croquis B figurant à la page 183 du présent fascicule.

Cette jauge permet de donner aux chargements les largeurs maxima indiquées ci-dessous, en regard des diverses hauteurs considérées :

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
2 ^m 92 et moins . . . . .	. . . . . 3 ^m 15
3 ^m 00 . . . . .	. . . . . 3 ^m 14
3 ^m 10 . . . . .	. . . . . 3 ^m 13
3 ^m 20 . . . . .	. . . . . 3 ^m 10
3 ^m 30 . . . . .	. . . . . 3 ^m 06
3 ^m 40 . . . . .	. . . . . 3 ^m 00
3 ^m 50 . . . . .	. . . . . 2 ^m 93
3 ^m 60 . . . . .	. . . . . 2 ^m 84
3 ^m 70 . . . . .	. . . . . 2 ^m 74
3 ^m 80 . . . . .	. . . . . 2 ^m 62
3 ^m 90 . . . . .	. . . . . 2 ^m 47
4 ^m 00 . . . . .	. . . . . 2 ^m 30
4 ^m 10 . . . . .	. . . . . 2 ^m 09
4 ^m 20 . . . . .	. . . . . 1 ^m 85
4 ^m 30 . . . . .	. . . . . 1 ^m 53
4 ^m 40 . . . . .	. . . . . 1 ^m 10
4 ^m 50 . . . . .	. . . . . 0 ^m 00

2° *Transports susceptibles de se déranger, en cours de route.*

Art. 257. — Si les chargements sont susceptibles de se dé-

ranger, en cours de route, ils ne peuvent excéder les dimensions maxima suivantes :

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
2m92 et moins . . . . .	. . . . . 2m85
3m00 . . . . .	. . . . . 2m76
3m10 . . . . .	. . . . . 2m65
3m20 . . . . .	. . . . . 2m53
3m30 . . . . .	. . . . . 2m42
3m40 . . . . .	. . . . . 2m31
3m50 . . . . .	. . . . . 2m19
3m60 . . . . .	. . . . . 2m08
3m70 . . . . .	. . . . . 1m96
3m80 . . . . .	. . . . . 1m85
3m90 . . . . .	. . . . . 1m73
4m00 . . . . .	. . . . . 1m62
4m10 . . . . .	. . . . . 1m50

*b) CHARGEMENTS AYANT UNE LONGUEUR DE PLUS DE 9^m20
JUSQU'À 12^m20.*

1° Transports ne pouvant se déranger, en cours de route.

Art. 258. — Les chargements de l'espèce ne peuvent dépasser les limites maxima indiquées ci-après :

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
2m92 et moins . . . . .	. . . . . 3m05
3m00 . . . . .	. . . . . 3m04
3m10 . . . . .	. . . . . 3m03
3m20 . . . . .	. . . . . 3m00
3m30 . . . . .	. . . . . 2m96
3m40 . . . . .	. . . . . 2m90
3m50 . . . . .	. . . . . 2m83
3m60 . . . . .	. . . . . 2m74
3m70 . . . . .	. . . . . 2m64
3m80 . . . . .	. . . . . 2m52
3m90 . . . . .	. . . . . 2m37
4m00 . . . . .	. . . . . 2m20
4m10 . . . . .	. . . . . 1m99
4m20 . . . . .	. . . . . 1m75
4m30 . . . . .	. . . . . 1m43
4m40 . . . . .	. . . . . 1m00
4m50 . . . . .	. . . . . 0m00

2° *Transports susceptibles de se déranger, en cours de route.*

Art. 259. — Les chargements de l'espèce ne peuvent excéder les dimensions indiquées dans le tableau ci-après :

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
2 ^m 92 et moins . . . . .	. . . . . 2 ^m 75
3 ^m 00 . . . . .	. . . . . 2 ^m 67
3 ^m 10 . . . . .	. . . . . 2 ^m 57
3 ^m 20 . . . . .	. . . . . 2 ^m 46
3 ^m 30 . . . . .	. . . . . 2 ^m 36
3 ^m 40 . . . . .	. . . . . 2 ^m 25
3 ^m 50 . . . . .	. . . . . 2 ^m 14
3 ^m 60 . . . . .	. . . . . 2 ^m 04
3 ^m 70 . . . . .	. . . . . 1 ^m 93
3 ^m 80 . . . . .	. . . . . 1 ^m 82
3 ^m 90 . . . . .	. . . . . 1 ^m 71
4 ^m 00 . . . . .	. . . . . 1 ^m 61
4 ^m 10 . . . . .	. . . . . 1 ^m 50

c) CHARGEMENTS AYANT UNE LONGUEUR DE PLUS DE 12^m20 JUSQU'À 27 MÈTRES.

Art. 260. — Les transports de l'espèce ne peuvent avoir une hauteur de plus de 2^m92. — Leurs largeurs maxima sont déterminées dans le tableau figurant sous l'article 255.

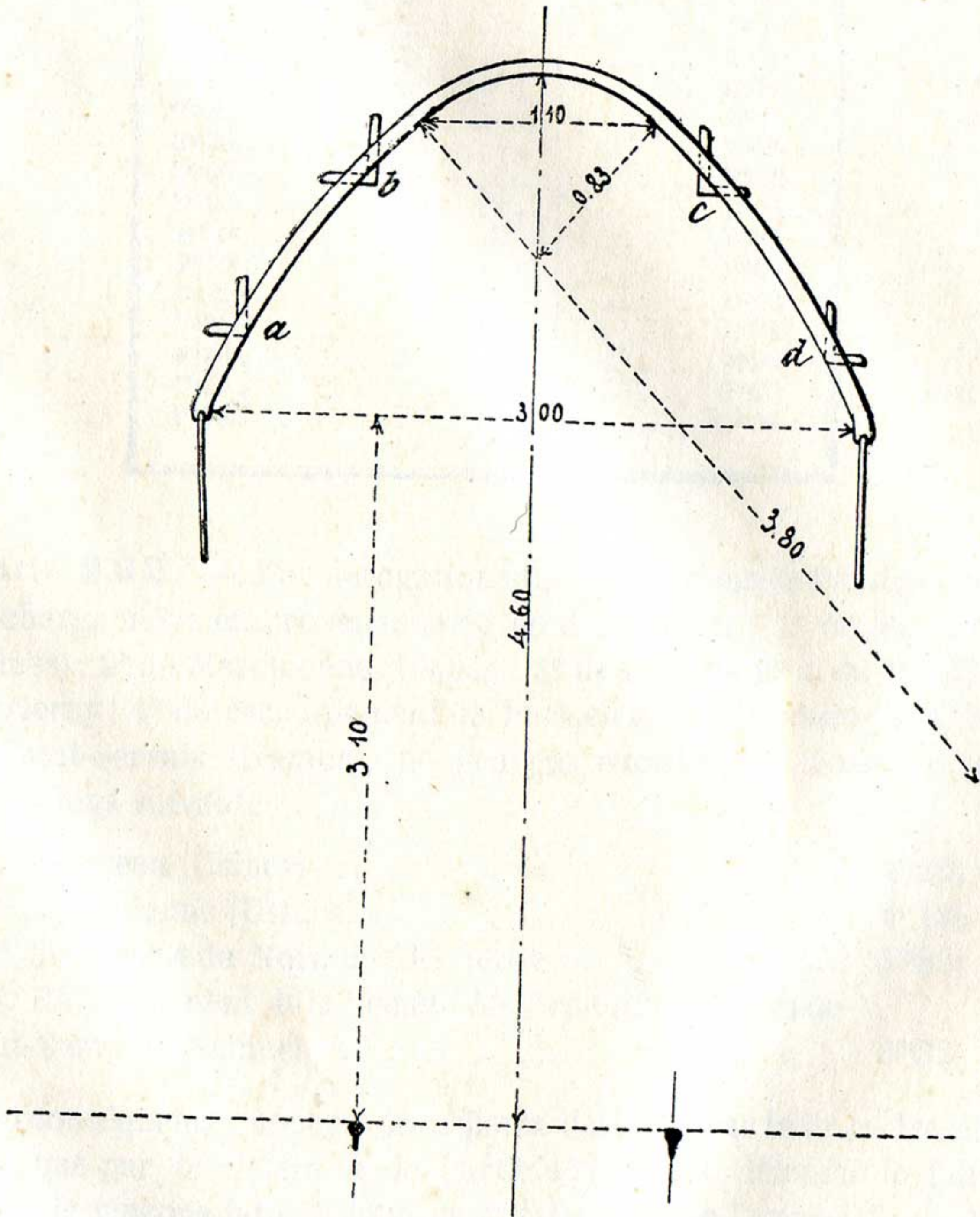
C. — Transports devant circuler sur les raccordements privés reliés au réseau de l'Etat Belge et sur certaines lignes industrielles.

a) CHARGEMENTS NE DÉPASSANT PAS 8^m50 DE LONGUEUR.

1° *Transports ne pouvant se déranger, en cours de route.*

Art. 261. — Les chargements effectués sur wagons dont la longueur de plancher ou de caisse ne dépasse pas 8^m50, doivent pouvoir passer sous une jauge figurée par le croquis B ci-après :

Croquis B.



Cette jauge permet de donner aux chargements, les largeurs maxima indiquées ci-dessous, en regard des diverses hauteurs considérées :

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
3 ^m 10 et moins . . . . .	. . . . . 3 ^m 00
3 ^m 20 . . . . .	. . . . . 2 ^m 90
3 ^m 30 . . . . .	. . . . . 2 ^m 80
3 ^m 40 . . . . .	. . . . . 2 ^m 70
3 ^m 50 . . . . .	. . . . . 2 ^m 55
3 ^m 60 . . . . .	. . . . . 2 ^m 40
3 ^m 70 . . . . .	. . . . . 2 ^m 25
3 ^m 80 . . . . .	. . . . . 2 ^m 10
3 ^m 90 . . . . .	. . . . . 1 ^m 95
4 ^m 00 . . . . .	. . . . . 1 ^m 80
4 ^m 10 . . . . .	. . . . . 1 ^m 60
4 ^m 20 . . . . .	. . . . . 1 ^m 40
4 ^m 30 . . . . .	. . . . . 1 ^m 20
4 ^m 40 . . . . .	. . . . . 0 ^m 90
4 ^m 50 . . . . .	. . . . . 0 ^m 60
4 ^m 60 . . . . .	. . . . . 0 ^m 00

Art. 262. — Par dérogation aux dispositions de l'article 261, les chargements en provenance ou en destination : 1° de Monceau (Usines); 2° de Marchienne (Usines); 3° de la fosse n° 4 du Nord de Charleroy; 4° du raccordement de la Société des Produits émaillés de Saint-Servais (Namur), ne peuvent excéder en *hauteur* les dimensions suivantes :

- 1° Monceau (Usines) 4^m30;
- 2° Marchienne (Usines) 4^m18;
- 3° Fosse n° 4 du Nord de Charleroy 3^m80;
- 4° Raccordement de la Société des Produits émaillés de Saint-Servais (Namur) 3^m32.

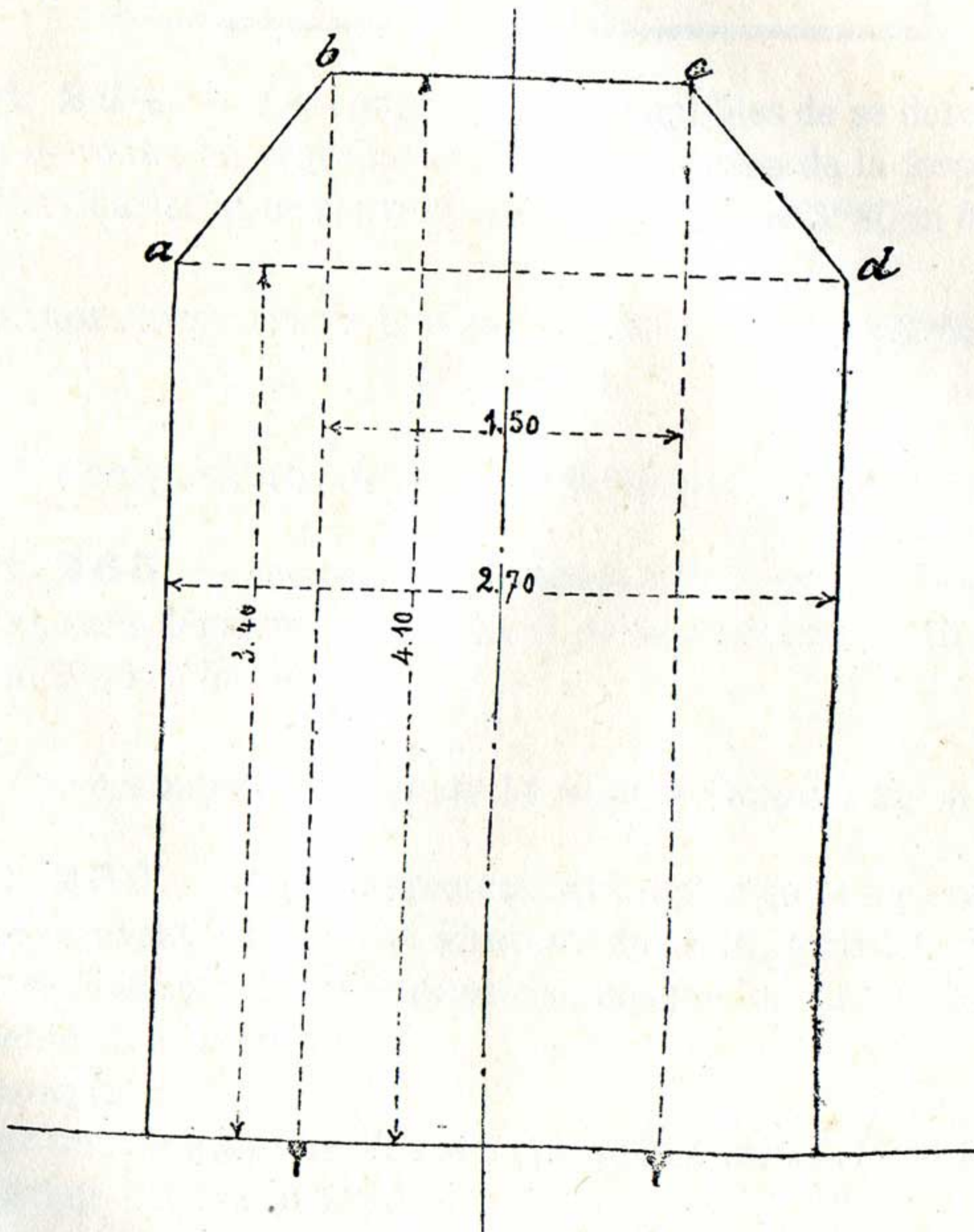
En conséquence, pour les transports désignés par le 3° ci-dessus, ainsi que par le littéra *b* de l'article 267, il est défendu de faire usage de wagons fermés dont la guérite dépasse l'impériale de la caisse, ainsi que des wagons à coke avec frein et guérite de la série 85544 à 85993.

Pour les transports destinés au raccordement dont il s'agit dans le 4° ci-dessus, il ne peut être employé que des véhicules dont la hauteur est inférieure à 3^m32.

2° *Transports susceptibles de se déranger, en cours de route.*

Art. 263. — Si les chargements sont susceptibles de se déranger, en cours de route, ils doivent rester inscrits dans le contour du croquis C ci-après, dont les sommets sont indiqués sur la jauge de chargement (croquis B ci-dessus) par les points a, b, c, d.

Croquis C.



Le gabarit figuré par le croquis C correspond aux principales dimensions maxima suivantes :

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
3 ^m 40 et moins . . . . .	. . . . . 2 ^m 70
3 ^m 50 . . . . .	. . . . . 2 ^m 50
3 ^m 60 . . . . .	. . . . . 2 ^m 35
3 ^m 70 . . . . .	. . . . . 2 ^m 18
3 ^m 80 . . . . .	. . . . . 2 ^m 00
3 ^m 90 . . . . .	. . . . . 1 ^m 84
4 ^m 00 . . . . .	. . . . . 1 ^m 65
4 ^m 10 . . . . .	. . . . . 1 ^m 50

Art. 264. — Les chargements susceptibles de se déranger, en cours de route, en provenance ou en destination de la fosse n° 4 du Nord de Charleroy, ne peuvent, toutefois, dépasser 3^m80 en *hauteur*.

b) CHARGEMENTS AYANT UNE LONGUEUR DE PLUS DE 8^m50 JUSQU'À 22 MÈTRES.

1° *Chargements de plus de 8^m50 jusqu'à 14 mètres.*

Art. 265. — Quand le chargement a une *longueur* supérieure à 8^m50, sans dépasser 14 mètres, il ne peut excéder 3^m10 en *hauteur* ni 2^m40 en *largeur*.

2° *Chargements de plus de 14 mètres jusqu'à 22 mètres.*

Art. 266. — Les chargements ayant plus de 14 mètres de *longueur*, peuvent atteindre la *hauteur* de 3^m10, mais leur *largeur* doit être diminuée de 30 centimètres, chaque fois que la *longueur* augmente de 2 mètres.

Exemples :

Pour une longueur de plus de 14 jusqu'à 16 mètres inclusivement, la largeur est fixée à 2^m10.

Pour une longueur de plus de 16 jusqu'à 18 mètres inclusivement, la largeur est fixée à 1^m80.

Pour une longueur de plus de 18 jusqu'à 20 mètres inclusivement, la largeur est fixée à 1^m50.

Pour une longueur de plus de 20 jusqu'à 22 mètres inclusivement, la largeur est fixée à 1^m20.

D. — Transports devant circuler sur certaines lignes du Flénu, etc.

a) CHARGEMENTS NE DÉPASSANT PAS 8^m50 DE LONGUEUR.

Art. 267. — Les chargements effectués sur wagons dont la longueur de caisse ou de plancher ne dépasse pas 8^m50 et en provenance ou en destination :

a) des sections de Frameries à Pâturages et de Warquignies, aux Rivages de Saint-Ghislain (Rive Nord) ;

b) des lignes du charbonnage de Saint-Placide, des puits n^{os} 1 et 2 du Rieu-du-Cœur, des ateliers de MM. Cammaerts frères et du magasin Attenelle, reliés à la gare de Sainte-Marie-Josèphe (Couchant de Mons), ne peuvent avoir une largeur supérieure à 2^m70.

Les chargements devant circuler sur les sections reprises sous le *littera a* du présent article, peuvent avoir une *hauteur* de 4^m20, dans l'axe de la voie, tandis que ceux qui doivent emprunter les lignes indiquées sous le *littera b* ne peuvent dépasser la *hauteur* de 3^m80 (gabarits B² et B⁵ figurés aux pages 185 et 186). — Voir, au sujet des chargements dont il s'agit dans le *littera b* ci-dessus, la recommandation faite par le pénultième alinéa de l'article 262.

b) CHARGEMENTS AYANT UNE LONGUEUR DE PLUS DE 8^m50 JUSQU'À 22 MÈTRES.

Art. 268. — Les prescriptions des articles 265 et 266 sont applicables aux chargements ayant une longueur de plus de 8^m50 jusqu'à 22 mètres et devant circuler sur les lignes indiquées dans l'article 267.

E. — Transports de bois originaires de l'Allemagne.

Art. 269. — Par dérogation à ce qui précède, les chargements de bois de houillères en provenance de l'Allemagne, par la voie de Welkenraedt, et en destination des charbonnages belges, peuvent

dépasser légèrement les limites des gabarits de l'Etat Belge et atteindre les dimensions indiquées ci-après, lorsqu'ils doivent emprunter les lignes de Welkenraedt à Verviers, Verviers à Beyne, Verviers à Liège, Liège à Angleur, à Huy et à Namur, Namur à Luttre, Luttre à Manage, Manage à Mons, Marchienne-au-Pont à Haine-Saint-Pierre, Piéton à Trazegnies et à Manage, Trazegnies à Courcelles, Leval à Sainte-Barbe, Piéton à Leval, Ecaussines à Erquelines, Bonne-Espérance à Mons, Braine-le-Comte à Quiévrain, Mons à Quiévrain par Dour, lignes industrielles de Warquignies aux charbonnages du Buisson et de l'Escouffiaux, lignes de Warquignies aux rivages de Saint-Ghislain, embranchements de Frameries à Pâturages, Frameries à Saint-Ghislain, lignes industrielles de Flénu (Central) à Jemappes et aux rivages de Jemappes et de Quaregnon.

1° *Chargements de 11 mètres et moins de longueur.*

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
2 ^m 90 et moins . . . . .	. . . . . 3 ^m 00
3 ^m 00 . . . . .	. . . . . 2 ^m 96
3 ^m 10 . . . . .	. . . . . 2 ^m 90
3 ^m 20 . . . . .	. . . . . 2 ^m 84
3 ^m 30 . . . . .	. . . . . 2 ^m 75
3 ^m 40 . . . . .	. . . . . 2 ^m 66
3 ^m 50 . . . . .	. . . . . 2 ^m 57
3 ^m 60 . . . . .	. . . . . 2 ^m 47
3 ^m 70 . . . . .	. . . . . 2 ^m 35
3 ^m 80 . . . . .	. . . . . 2 ^m 25
3 ^m 90 . . . . .	. . . . . 2 ^m 12
4 ^m 00 . . . . .	. . . . . 1 ^m 97
4 ^m 10 . . . . .	. . . . . 1 ^m 78
4 ^m 15 . . . . .	. . . . . 1 ^m 69

2° *Chargements de 11 à 16 mètres de longueur.*

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
2m60 et moins . . . . .	. . . . . 3m00
2m70 . . . . .	. . . . . 2m96
2m80 . . . . .	. . . . . 2m89
2m90 . . . . .	. . . . . 2m83
3m00 . . . . .	. . . . . 2m76
3m10 . . . . .	. . . . . 2m69
3m20 . . . . .	. . . . . 2m61
3m30 . . . . .	. . . . . 2m53
3m40 . . . . .	. . . . . 2m44
3m50 . . . . .	. . . . . 2m35
3m60 . . . . .	. . . . . 2m25
3m70 . . . . .	. . . . . 2m13
3m80 . . . . .	. . . . . 2m02
3m90 . . . . .	. . . . . 1m85
4m00 . . . . .	. . . . . 1m72
4m10 . . . . .	. . . . . 1m53
4m15 . . . . .	. . . . . 1m40

Art. 270. — Les chargements de même espèce et de même provenance, devant circuler sur la ligne de Sainte-Marie-Josèphe, peuvent atteindre les dimensions suivantes :

1° *Chargements de 11 mètres et moins de longueur.*

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
2m90 et moins . . . . .	. . . . . 3m00
3m00 . . . . .	. . . . . 2m96
3m10 . . . . .	. . . . . 2m90
3m20 . . . . .	. . . . . 2m84
3m30 . . . . .	. . . . . 2m75
3m40 . . . . .	. . . . . 2m66
3m50 . . . . .	. . . . . 2m57
3m60 . . . . .	. . . . . 2m47
3m70 . . . . .	. . . . . 2m35
3m80 . . . . .	. . . . . 2m25
3m90 . . . . .	. . . . . 1m85
4m00 . . . . .	. . . . . 1m50
4m10 . . . . .	. . . . . 0m90
4m15 . . . . .	. . . . . 0m00

2° *Chargements de 11 à 16 mètres de longueur.*

Hauteur à partir du niveau des rails.	Largeur correspondante.
2 ^m 60 et moins . . . . .	. . . . . 3 ^m 00
2 ^m 70 . . . . .	. . . . . 2 ^m 96
2 ^m 80 . . . . .	. . . . . 2 ^m 89
2 ^m 90 . . . . .	. . . . . 2 ^m 83
3 ^m 00 . . . . .	. . . . . 2 ^m 76
3 ^m 10 . . . . .	. . . . . 2 ^m 69
3 ^m 20 . . . . .	. . . . . 2 ^m 61
3 ^m 30 . . . . .	. . . . . 2 ^m 53
3 ^m 40 . . . . .	. . . . . 2 ^m 44
3 ^m 50 . . . . .	. . . . . 2 ^m 35
3 ^m 60 . . . . .	. . . . . 2 ^m 25
3 ^m 70 . . . . .	. . . . . 2 ^m 13
3 ^m 80 . . . . .	. . . . . 2 ^m 02
3 ^m 90 . . . . .	. . . . . 1 ^m 85
4 ^m 00 . . . . .	. . . . . 1 ^m 50
4 ^m 10 . . . . .	. . . . . 0 ^m 90
4 ^m 15 . . . . .	. . . . . 0 ^m 00

TITRE III.

Transports extraordinaires.

Définition.

Art. 271. — Doit être considéré comme **transport extraordinaire** :

1° tout chargement dont le poids ou les dimensions dépassent les limites indiquées dans les articles précédents et dans l'article 276 ou qui ne répond pas aux conditions déterminées dans l'article 249 ;

2° tout chargement qui ne peut être effectué au moyen du matériel ordinaire (1) ;

3° toute expédition de matériel de transport neuf ou ne portant

(1) Tels sont les transports — de toutes dimensions — faits sur les wagons nos 83198 et 83199 appropriés pour les chargements de cuvelages.

Il en est de même des chargements effectués sur les wagons nos 83193, 83194, 83195 et 83196 « Etat Belge », ainsi que sur les wagons pupitres nos 100272, 100498, 100533, 100534, 100535, 100561, 100721 et 100722 appartenant à des particuliers et agréés par l'Etat Belge, lorsque leurs dimensions dépassent les limites indiquées à l'art. 150 du fascicule I, 4^e partie, du R.G.E.

pas de marque d'une administration de chemin de fer et toute expédition de matériel de traction, roulant sur essieux, lorsque ces expéditions sont adressées à des compagnies de chemins de fer ou à des particuliers. — Voir, toutefois, à ce sujet, l'art. 274 ;

4° tout chargement **divisible**, dont le poids est supérieur à 25,000 kg, à effectuer au moyen des wagons plats à trains fixes de la série 83118 à 83190 (1).

Autorisation préalable.

Art. 272. — Aucun transport extraordinaire ne peut être effectué sans une autorisation préalable émanant du chef de service de la Traction et du Matériel du district dont fait partie la station de départ.

Le chef de station sollicite l'autorisation nécessaire, **au moins 10 jours avant la date fixée pour l'expédition**. La demande est, le cas échéant, accompagnée d'un croquis, très exactement coté, de l'objet à transporter. — Le chef de station réclame, au besoin, à l'expéditeur, des exemplaires de ce croquis en nombre suffisant, pour qu'il soit possible d'en fournir aux administrations étrangères intéressées.

Aucun chargement extraordinaire ne peut être expédié qu'après avoir obtenu *l'autorisation définitive* du chef de service de la Traction et du Matériel, lorsque le chargement est effectué sur le véhicule.

Marche à suivre.

Art. 273. — Si le transport extraordinaire ne doit pas circuler sur des lignes étrangères ou si la gare d'échange appartient au district dont fait partie la station de départ, le chef de service de la Traction et du Matériel, — après s'être entendu, s'il y a lieu, avec l'administration ou les administrations étrangères en

(1) Doivent être considérés comme transports ordinaires :

1° les chargements **divisibles** d'un poids inférieur à 25,000 kilogrammes, } à effectuer au moyen
2° les chargements **indivisibles** dont le poids n'est pas supérieur à 35,000 kilogrammes. } des wagons de la série
83118 à 83190 ;

3° les chargements de 30,000 kilogrammes et moins à effectuer au moyen des wagons de 30 T., à châssis tubulaire, nos 95007 et 95008.

cause, — détermine et prescrit, d'accord, le cas échéant, avec ses collègues intéressés de l'Exploitation et des Voies et Travaux, les conditions de sécurité moyennant lesquelles le transport peut être effectué.

Toutefois, si les dimensions du transport dépassent de 10 centimètres, du côté de l'entrevoie, la limite du gabarit général (3^m15) de l'Etat Belge et si le transport doit emprunter des lignes ressortissant à plusieurs districts, le chef de service de la Traction et du Matériel en informe, par bulletin spécial, ses collègues intéressés de ces districts, en leur indiquant la date d'expédition, le numéro du train, etc.

Dans le cas où le transport extraordinaire doit circuler sur des lignes étrangères et si la station d'échange n'appartient pas au district dont fait partie la station de départ, le chef de service de la Traction et du Matériel s'adresse à son collègue du district auquel ressortit la dite station d'échange. Il incombe à celui-ci de se mettre en rapport avec les administrations étrangères en cause, pour que le transport soit autorisé et d'informer ensuite son collègue du district dont dépend la station de départ, de la suite à donner à la demande qui a été introduite. Ce dernier fonctionnaire règle alors le transport jusqu'à destination, d'accord, le cas échéant, avec les chefs de service intéressés, comme cela est indiqué ci-dessus.

Si les chefs de service ne croient pas devoir autoriser un chargement extraordinaire ou si des administrations étrangères s'opposent au transport, le chef du district dont fait partie la station de départ, en donne immédiatement connaissance à la Direction de la Traction et du Matériel, en indiquant les motifs du refus.

Lorsque, pour pouvoir être admis au transport, un chargement extraordinaire doit être détourné de la voie normale, la taxe est établie d'après la distance réelle à parcourir et avis en est donné à l'expéditeur, en même temps que lui est notifiée l'autorisation de transport.

Matériel de traction ou de transport neuf roulant sur essieux.

Art. 274. — Les expéditions de matériel de transport neuf ou ne portant pas de marque d'une administration de chemins de

fer, et les expéditions de matériel de traction, roulant sur essieux, ne font pas l'objet d'une entente préalable avec les administrations limitrophes intéressées; il suffit qu'aux feuilles de route accompagnant ces expéditions, il soit annexé un certificat rédigé comme suit :

« *Le soussigné, ingénieur en chef, directeur de service aux*
« *chemins de fer de, déclare que*
« *locomotive , tender , voiture , wagon , etc., portant*
« *les numéros, et les marques*
« *et construit par la société, en destina-*
« *tion de, ont été visité . . et graissé . .*
« *avant le départ de la station de et qu'*
« *se trouvent en bon état de circulation ».*

Ce certificat ne peut, toutefois, être délivré qu'après qu'il a été établi que le matériel se trouve bien dans les conditions prescrites par les règlements en vigueur, pour pouvoir circuler, sans inconvénient, sur les lignes à parcourir.

En ce qui concerne *les expéditions du matériel de traction*, le certificat précité doit renseigner, en outre, la longueur des machines, etc., de tampons à tampons, l'écartement des essieux entre eux et le poids sur chaque essieu.

Au surplus, ces dernières expéditions doivent être accompagnées d'un surveillant à fournir par le constructeur, afin d'assurer le graissage du matériel jusqu'à destination; les pièces du mouvement doivent, en outre, être démontées.

Les transports de matériel dont la construction offre des particularités exceptionnelles ou dont les dimensions dépassent les limites des gabarits admis sur les lignes à parcourir, continuent à faire l'objet d'une entente préalable entre les administrations en cause.

Transports de plaques tournantes (1).

Art. 275. — Les chefs de station sont dispensés d'en référer au chef de service de la Traction et du Matériel, pour les transports de plaques tournantes de 4^m30, effectués *en service intérieur* sur

(1) Le transport des plaques tournantes destinées à l'usage des chemins de fer de l'État Belge, doit faire l'objet d'une instruction spéciale.

wagons spéciaux et ne devant pas emprunter les lignes de Ramillies à Namur, de Ramillies à Gembloux, de Namur à Jemeppe-sur-Sambre, de Ciney à Arlon, du Flénu et de Saint-Ghislain (non compris les sections de Mons à Quiévrain par Dour, de Warquignies à Warquignies (Rivages), de Jemappes à Flénu (Central) et à Sainte Marie-Josèphe).

Les transports de plaques tournantes de 4^m30 devant circuler sur les lignes précitées ou sur les lignes étrangères, ainsi que les transports de plaques de plus de 4^m30 de diamètre, quelle que soit la destination, sont considérés comme des chargements extraordinaires et soumis aux conditions indiquées dans les articles 272 et 273.

Recommandations concernant les transports extraordinaires en général.

a) — RÉPARTITION DU POIDS DU CHARGEMENT SUR LES ESSIEUX.

Art. 276. — Pour tout transport extraordinaire, qu'il soit fait sur un ou deux wagons, comme d'ailleurs pour toute expédition en général, le poids du chargement doit, autant que possible, être réparti uniformément sur les essieux et les roues et il ne peut jamais, à moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, excéder de plus de 5 % le tonnage des véhicules employés (1).

b) — SURVEILLANCE DES CHEFS DE STATION.

Art. 277. — Les chefs de station sont tenus de surveiller personnellement les chargements de plus de 14 mètres de longueur et de requérir, au besoin, l'aide du service de la Traction et du Matériel.

c) — INTERVENTION DU PERSONNEL DE LA TRACTION ET DU MATÉRIEL.
RESPONSABILITÉ.

Art. 278. — En général, l'aide du personnel ouvrier du service de la Traction et du Matériel peut être requise, lorsque la nature des transports comporte son intervention, soit dans le but de donner

(1) Dans ce cas, l'expédition rentre dans la catégorie des transports extraordinaires. (Article 271).

aux chargements une fixité suffisante, pour les empêcher de se déplacer en cours de route, soit, pour les transports d'équipages, lorsqu'il y a nécessité, à cause de la hauteur du chargement, de démonter ou de remonter les roues et dans toutes les autres circonstances où la sécurité du service le nécessite.

Si la station ne possède pas les engins nécessaires, le Service de la Traction et du Matériel, à la demande du chef de station, doit fournir non seulement ces engins, mais encore, si cela est nécessaire, des ouvriers capables, en nombre suffisant, pour en assurer la manœuvre.

Le concours des agents du Service de la Traction et du Matériel n'est pas purement officieux; ces agents assument, au même titre que ceux de l'Exploitation, la responsabilité de la bonne exécution du travail qui leur est confié.

Le travail est, dans tous les cas, effectué sous la responsabilité du chef de station.

Art. 279. — Tout cas de mauvais chargement donne lieu à une enquête minutieuse de la part du chef de service que la chose concerne et il est réprimé avec sévérité. Le service de surveillance doit être mis en cause.

TITRE IV.

Transports de pièces longues.

Matériel à employer.

Art. 280. — Les chargements de pièces longues doivent se faire de préférence sur un seul wagon.

En cas d'emploi de deux wagons, les prescriptions indiquées ci-après, doivent être rigoureusement observées :

1° Chaque wagon doit être muni d'une plate-forme (traverse pivotante), avec bras en fer, sur laquelle repose le chargement. Celui-ci ne peut avoir aucun autre point de contact avec les véhicules.

Par exception, les chargements de perches présentés à l'échange par les chemins de fer néerlandais et effectués sur deux wagons de l'espèce pourvus de montants ou de piquets aux angles, peuvent

circuler sur les lignes de l'Etat belge; toutefois, il doit y avoir, de chaque côté, un jeu minimum de 30 centimètres entre le chargement et les susdits montants ou piquets, afin que, dans les courbes, il ne se produise aucun contact entre eux.

Ces chargements devront, à cette fin, être entourés d'une chaîne, au milieu et à chacune des extrémités.

2° Les deux wagons sont, selon la longueur du chargement, ou bien accrochés l'un à l'autre au moyen du tendeur et des chaînes de sûreté, ou bien reliés par le tendeur, les chaînes de sûreté et des barres d'attelage spéciales, ou bien réunis seulement par des barres d'attelage ou des allonges spéciales, ou, enfin, séparés l'un de l'autre par un ou deux wagons allonges, qui ne peuvent non plus avoir aucun point de contact avec le chargement; à cet effet, les wagons-allonges doivent toujours avoir leurs haussettes ou leurs ridelles rabattues.

3° Les allonges ou barres d'attelage, *de plus d'un mètre*, ne doivent être employées *qu'en cas de nécessité absolue*.

Dans ce dernier cas, on s'en rapporte à ce qui est stipulé dans les articles 293 et 294 du présent fascicule.

Art. 281. — Des wagons-allonges peuvent être accrochés, à l'avant, à l'arrière ou même des deux côtés du chargement, à la condition expresse qu'ils n'aient aucun point de contact avec ce chargement, non seulement dans la traversée des courbes, mais encore en ligne droite.

Il est interdit de faire porter un chargement sur trois wagons.

Art. 282. — Sont admis également, par exception, à circuler sur les lignes de l'Etat belge, *en provenance de l'étranger* :

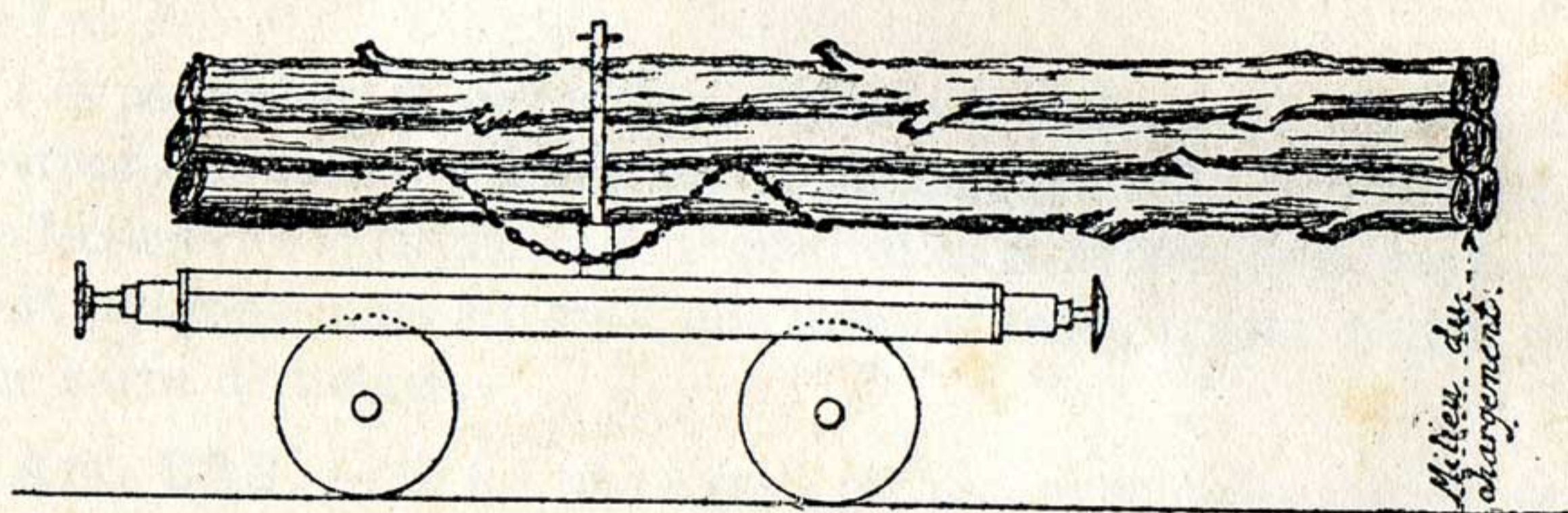
1° les wagons formés de deux trucks réunis par une prolonge centrale;

2° les wagons réunis par des allonges ou des barres d'attelage, *de plus d'un mètre*, fixées aux extrémités des véhicules;

3° les wagons dont le chargement forme lui-même allonge.

Art. 283. — Les wagons dont il s'agit au 3° de l'art. 282, c'est-à-dire sans prolonge ou barre d'attelage ou sans wagon intercalaire, ne sont tolérés, pour le transport de bois longs de fortes

dimensions, que lorsque les plates-formes (traverses à pivot) sont munies à la partie supérieure de pointes en fer (dents) pouvant entrer dans le bois, et à condition que le chargement de chaque véhicule, reposant sur la traverse, atteigne, pour le moins, un poids de 7500 kilog. Pour un poids inférieur, il est nécessaire que le tronc du milieu ou les deux troncs extérieurs de la rangée inférieure, soient entourés chacun de deux fortes chaînes fixées à la traverse pivotante et munies, au bout, d'un crochet solide; les chaînes sont placées et les crochets enfoncés dans le bois, de telle sorte que la distance entre les deux wagons à traverse pivotante, ne puisse se modifier pendant la marche (voir le croquis ci-dessous).



Art. 284. — Sont réputés « bois longs de fortes dimensions », ceux dont le plus petit diamètre, au petit bout, n'est pas inférieur à 120 millimètres.

Art. 285. — Les bois de faibles sections, perches à houblon et autres de l'espèce, ne peuvent être transportés sur des wagons à traverse pivotante, non accouplés, que lorsque la rangée reposant directement sur la traverse à pivot, se compose de bois longs de fortes dimensions (voir l'art. précédent) et que tout le chargement est entouré, au milieu, d'une chaîne.

Art. 286. — Des wagons à traverse pivotante qui ne sont pas accouplés, ne peuvent être affectés au chargement de fers longs, de longerons en fer pour ponts et autres objets de l'espèce, que si ceux-ci sont solidement attachés aux traverses, sur lesquelles ils reposent, ce qui doit être fait en y fixant des pièces de bois solides serrées contre les traverses ou en procédant de tout autre façon, répondant à la forme et à la nature des objets à transporter.

Les longerons de ponts et pièces semblables qui sont placés

debout sur les traverses à pivot, doivent être étançonnés sur ces dernières et y être attachés solidement pour qu'ils ne puissent se renverser.

Art. 287. — Pour le chargement des rails, fers longs et autres objets analogues, des dispositions doivent être prises pour que le chargement ne puisse se déranger et pour empêcher que des pièces isolées ne se détachent et ne tombent pendant le transport.

— Pour les rails et autres objets analogues, pourvus de trous ou d'aspérités, on évitera le glissement, dans le sens de la longueur, en les liant fortement ensemble au moyen de fils de fer passés dans les trous d'éclisses et attachés, avec le moins de jeu possible, aux bras de fer.

Les poutrelles et autres fers, dépourvus de trous ou d'aspérités, devront être entourés d'une chaîne fortement serrée; il n'est permis d'effectuer les chargements de poutrelles et autres fers longs, sur deux wagons plats à pivots, que lorsque ceux-ci sont réunis par une barre d'attelage.

Art. 288. — Si les traverses à pivot des véhicules sont en fer, ou si elles sont garnies de fer à la partie supérieure, on ne peut faire reposer fer sur fer, mais il est nécessaire de placer et d'attacher entre le fer de l'objet de transport et la traverse, un morceau de bois tendre, de la largeur de la traverse et d'une épaisseur d'au-moins 65 millimètres.

Art. 289. — Tous chargements sur wagons à traverse pivotante, doivent, de chaque côté, dépasser les traverses à pivot d'au moins 300 millimètres; quand il s'agit de transports de bois longs où l'accouplement des wagons est assuré par le bois même, celui-ci doit dépasser les traverses à pivot *d'au moins un mètre*.

Précautions à prendre.

Art. 290. — Outre ce qui est prescrit ci-dessus, l'arrimage des chargements effectués sur plusieurs wagons doit, autant que possible, réunir les pièces en un seul faisceau, de façon à ne pas entraver le jeu des tourillons des plates-formes ou traverses pivotantes, jeu indispensable dans les courbes.

Les chargements de l'espèce doivent être manœuvrés, dans les gares, avec de grandes précautions.

Art. 291. — Les wagons à plate-forme sur laquelle repose le chargement, ainsi que le ou les wagons intercalaires, doivent avoir leurs tendeurs serrés à fond, de manière à amener les buttoirs en contact, comme cela se pratique aux véhicules des trains de voyageurs.

Les chargements effectués sur des wagons se trouvant dans ces conditions, peuvent être transportés par tous les trains de marchandises, en simple ou en double traction, sans distinction de place.

Il en est de même pour les chargements effectués sur des wagons réunis seulement par des allonges ou des barres d'attelage dont la longueur ne dépasse pas *un mètre*. Dans le cas où des allonges ou des barres d'attelage dépassent un mètre de longueur, les transports s'effectueront par trains en simple traction.

A défaut de trains en simple traction, on s'en rapportera aux prescriptions faisant l'objet des articles 293 et 294 du présent fascicule.

Toutefois, sur les plans inclinés de Liège, à *la montée* des trains allégés en queue, les chargements dont il s'agit au 3^e alinéa du présent article, doivent être mis le plus près possible de la machine de tête, et, en tous cas, dans la partie du train tirée par cette locomotive.

Art. 292. — Les trains dans la composition desquels entrent des chargements effectués sur plusieurs wagons, doivent ralentir à une vitesse de 30 kilomètres à l'heure :

a) au passage des courbes d'un rayon inférieur à 1000 mètres, non seulement en pleine voie, mais aussi dans les stations;

b) aux changements de voie, où la ligne est ordinairement en courbe prononcée.

Le chef garde doit, à cet effet, prévenir le ou les machinistes de la présence au train des chargements de ce genre

Art. 293. — Le transport des véhicules, *en provenance de l'étranger*, réunis par une prolonge centrale ou par des allonges ou des barres d'attelage *de plus d'un mètre*, ou dont le chargement

forme lui-même allonge, ainsi que des wagons à prolonges ou à allonges dont le chargement, — à raison de son poids ou de sa nature, — est susceptible de se déranger en cours de route, est, en outre, soumis aux conditions indiquées ci-après :

a) *Sur les lignes desservies par les trains de marchandises*, ces véhicules ne peuvent être intercalés que dans les trains de l'espèce (trains mixtes exceptés), *non allégés en queue* ; ils doivent être placés immédiatement avant le fourgon de queue ou, le cas échéant, avant le ou les traîneaux des montées, en simple traction, sur les plans inclinés de Liège.

Toutefois, en cas d'impossibilité absolue d'en agir autrement, ils peuvent être transportés par des trains *allégés en queue*, à la condition qu'on les place derrière la machine d'allège et qu'on les fasse suivre d'un véhicule à frein desservi.

Le wagon ou le groupe de wagons doit, au surplus, être encadré de deux véhicules, vides ou chargés, sur lesquels nul ne peut prendre place. Le véhicule à frein desservi, dont il est question à l'alinéa précédent, ne suit donc pas immédiatement le chargement de pièces longues.

Il est fait choix, de préférence, des trains circulant pendant les heures de jour.

Le conditionnement du transport fait l'objet d'une vérification spéciale, avant le départ et d'une surveillance incessante, en cours de route.

b) *Sur les lignes ou sections dont le trafic des marchandises est exclusivement assuré par des trains mixtes*, les chargements dont il s'agit peuvent exceptionnellement entrer dans la composition de ces trains, moyennant les mesures suivantes :

1° les stations de formation des trains mixtes, font procéder à une nouvelle vérification spéciale du chargement par le service de la visite ou, à défaut de visiteurs, par le serre-frein principal du train ;

2° il est obligatoirement fait choix d'un train circulant pendant les heures de jour ;

3° le chargement est placé derrière le fourgon de queue et encadré de deux véhicules sur lesquels nul ne peut prendre place. Le train est donc composé dans l'ordre suivant : locomotive,

wagons, véhicule à frein (fourgon ou wagon chargé), voitures, fourgon ou véhicule à frein, véhicule vide ou chargé, chargement de pièces longues, véhicule vide ou chargé, wagon-frein à vis et à guérite, desservi par le serre frein principal du train;

4° le conditionnement du transport fait également l'objet d'une surveillance incessante, en cours de route.

Art. 294. — En cas de doute sur la bonne conformation et la solidité des chargements dont il s'agit à l'article 293 et, s'il y a lieu de craindre un accident, en cours de route, le chef de station en réfère au chef de service de la Traction et du Matériel. Celui-ci prescrit toutes les mesures nécessaires et fait, le cas échéant, transborder le chargement, sur un seul véhicule.

Démontage des allonges ou barres d'attelage. Renvoi à vide.

Art. 295. — Après déchargement, on doit avoir soin, pour la circulation à vide des wagons, de démonter ou de replier les allonges ou barres d'attelage.

Art. 296. — Sauf en ce qui concerne l'obligation de placer le chargement entre deux véhicules sur lesquels nul ne peut prendre place, les dispositions de l'article 293 sont applicables aux wagons désignés ci-après, lorsqu'ils circulent à vide :

1° wagons à prolonge centrale, dont les trucks ne peuvent être entièrement amenés en contact ;

2° wagons dont les allonges ne peuvent être démontées pour être remplacées par les appareils ordinaires de traction et de choc.

TITRE V.

Prescriptions spéciales à certaines marchandises d'un chargement ou d'un transport difficile.

Marchandises volumineuses.

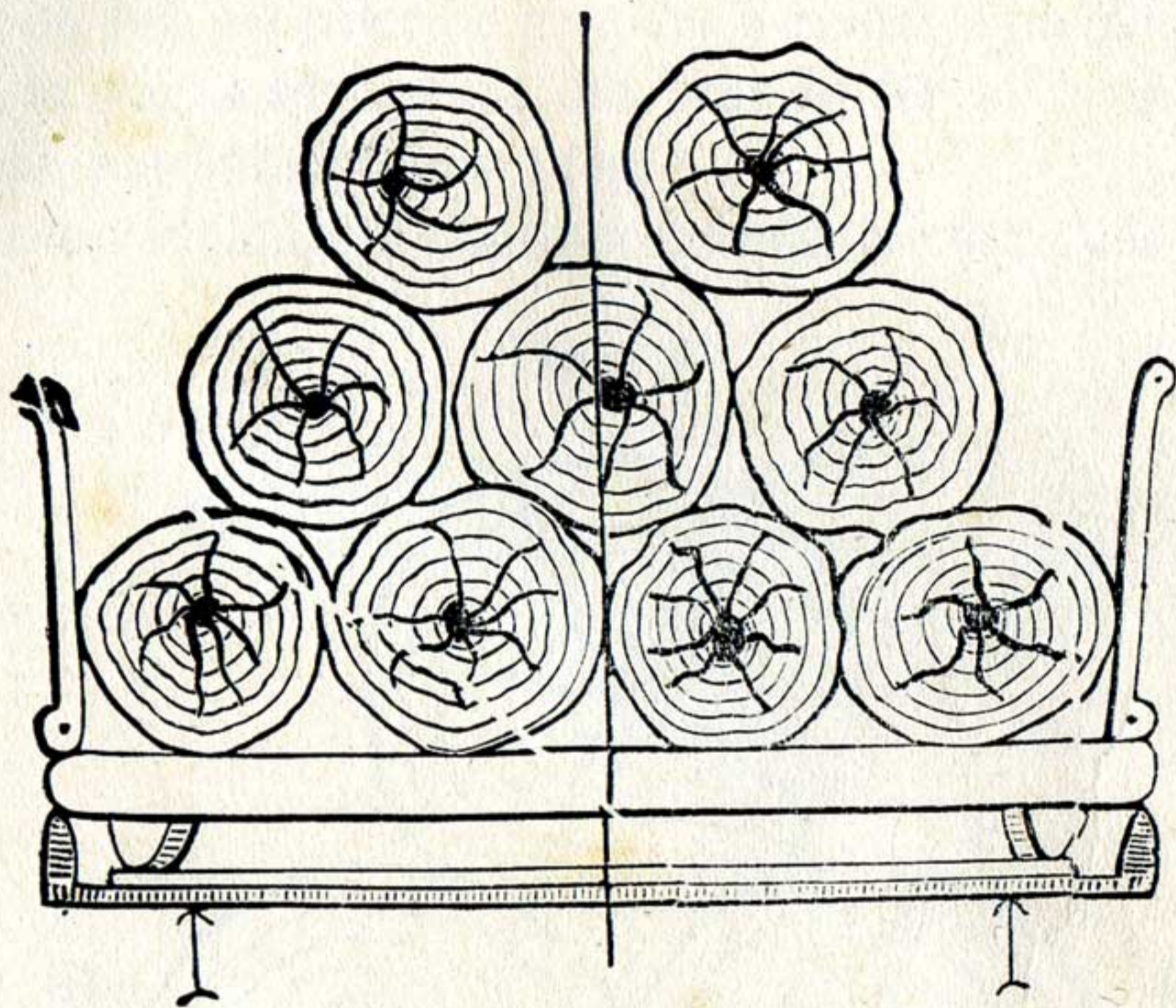
Art. 297. — Les chargements de marchandises volumineuses (laine, coton, paille, foin en bottes ou en vrac, lin, chanvre brut, etc.), s'effectuent de préférence sur des wagons à laine et à coton.

En cours de route, les transports de paille, de foin, etc., doivent faire l'objet d'une visite minutieuse, dans les stations ou l'arrêt de train le permet, et être remis en bon état chaque fois que, par suite de tassement, les cordes ou les chaînes se sont desserrées.

Arbres.

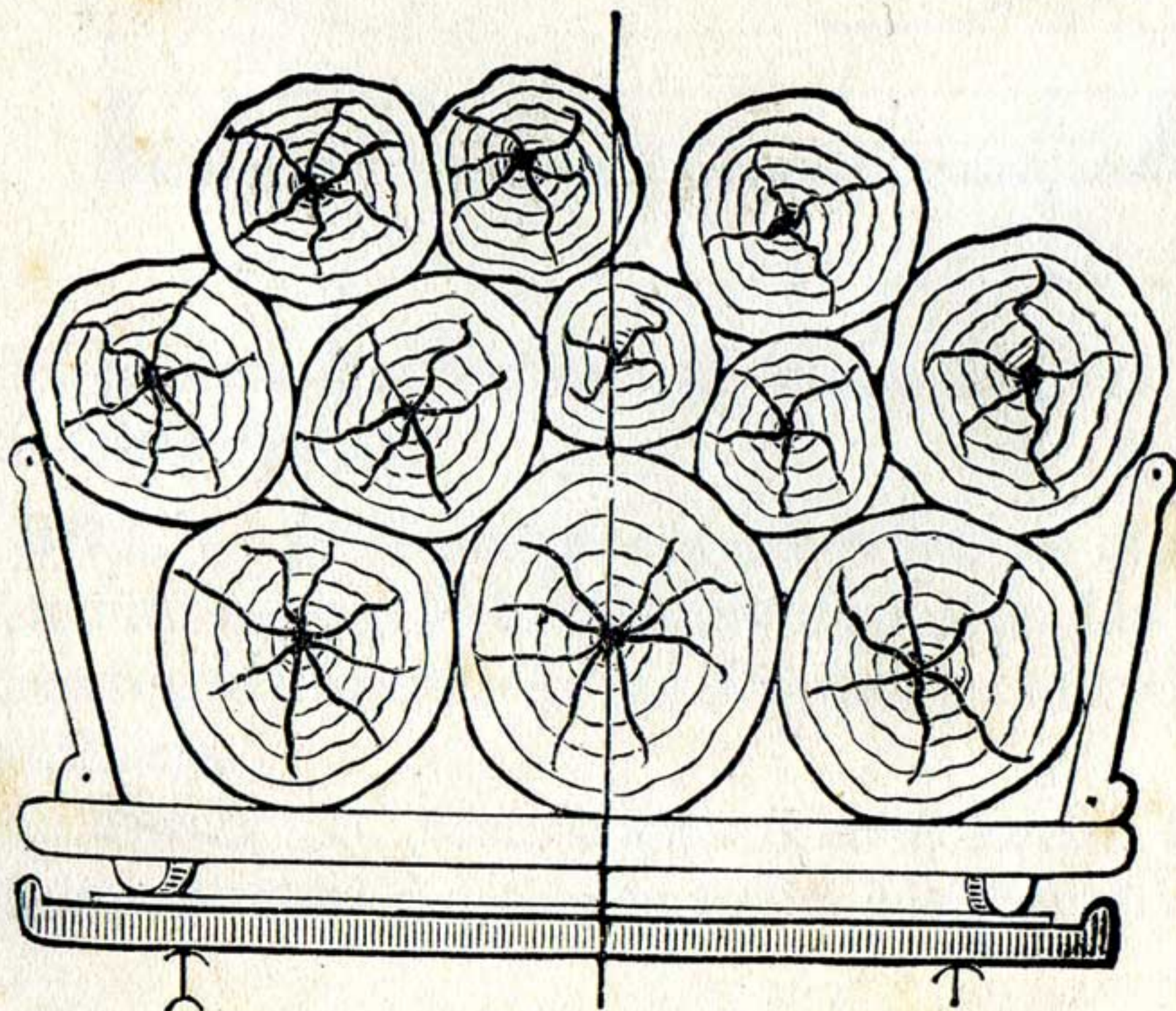
Art. 298. — Les arbres, chargés sur des wagons plats munis ou non de plates-formes (traverses pivotantes), quel que soit leur tonnage, doivent s'appuyer contre le bas des bras de fer, comme dans la figure 1 ci-après.

Figure 1.



Il faut éviter, par conséquent, de les faire porter sur le haut des bras de fer, ainsi que cela est montré dans la *figure 2* :

Figure 2.

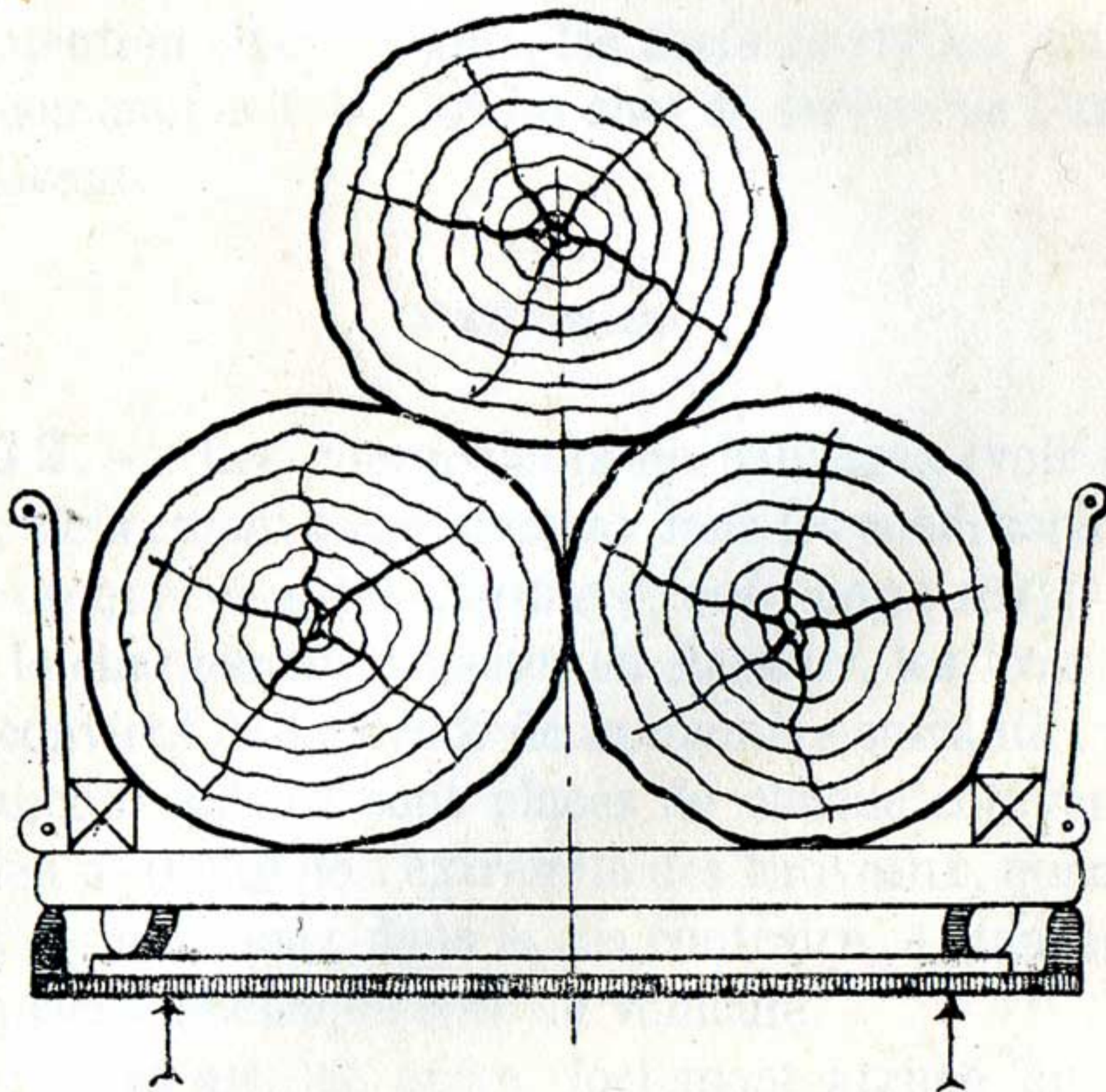


Art. 299. — Les chargements d'arbres dont le diamètre ne dépasse pas 35 centimètres, peuvent être assimilés aux transports de baliveaux et, par conséquent, être effectués de la manière indiquée à l'article 302 ci-après.

Art. 300. — Lorsque les arbres sont trop volumineux pour que la disposition indiquée dans le 1^{er} alinéa de l'article 298 puisse être observée, on doit les caler de manière à éviter, d'un côté, tout contact avec la partie supérieure des bras de fer et à ne laisser, de l'autre côté, absolument aucun jeu.

La *figure 3* indique un chargement effectué dans ces conditions.

Figure 3.



Les chargements d'arbres doivent être solidement arrimés au moyen de fortes chaînes.

Art. 301. — Le déchargement des arbres en grume, lorsque l'on fait tomber ceux-ci de la hauteur du plancher des wagons sur le sol, occasionne fréquemment des avaries au matériel et présente certains dangers.

En vue d'éviter ces inconvénients et bien qu'elle n'y soit pas tenue, l'administration a décidé de mettre à la disposition des desti-

nataires, dans les stations qui reçoivent habituellement des transports de l'espèce, des bouts de rails dont une extrémité forgée en bec recourbé s'applique sur le rebord du plancher des véhicules, l'autre extrémité reposant sur le sol.

Ces engins, qui doivent être employés en nombre et à des distances variant suivant les dimensions des pièces à décharger, permettent de laisser glisser les arbres sur un plan incliné, en pente plus ou moins douce, selon la longueur des bouts de rails.

Normalement, ces bouts de rails doivent avoir une longueur de 2 m. 70; des engins de l'espèce plus ou moins longs peuvent, toutefois, être fournis sur demande motivée des stations intéressées, lorsque ceux de 2 m. 70 ne conviennent pas, en raison de certaines circonstances locales.

Pour l'obtention de ces engins, les chefs de station transmettent un bon de commande T.M. 601 au chef de service de l'exploitation dont ils relèvent.

Baliveaux.

Art. 302. — Les chargements de baliveaux (voir également l'art. 299), s'effectuent généralement dans les conditions représentées par le croquis ci-après (*figure 4, voir page 164*).

Lorsque le chargement dépasse, en hauteur, les bras de fer du wagon, il convient de procéder de la manière suivante :

Deux étançons solides sont placés de chaque côté du wagon, à 1^m50 (au lieu de 0^m80) de l'extrémité des baliveaux, quand les baliveaux sont d'une venue ; dans le cas contraire, 4 étançons, au lieu de 2, sont placés de chaque côté du véhicule.

Le chargement est, en outre, fortement arrimé au moyen de deux chaînes au minimum.

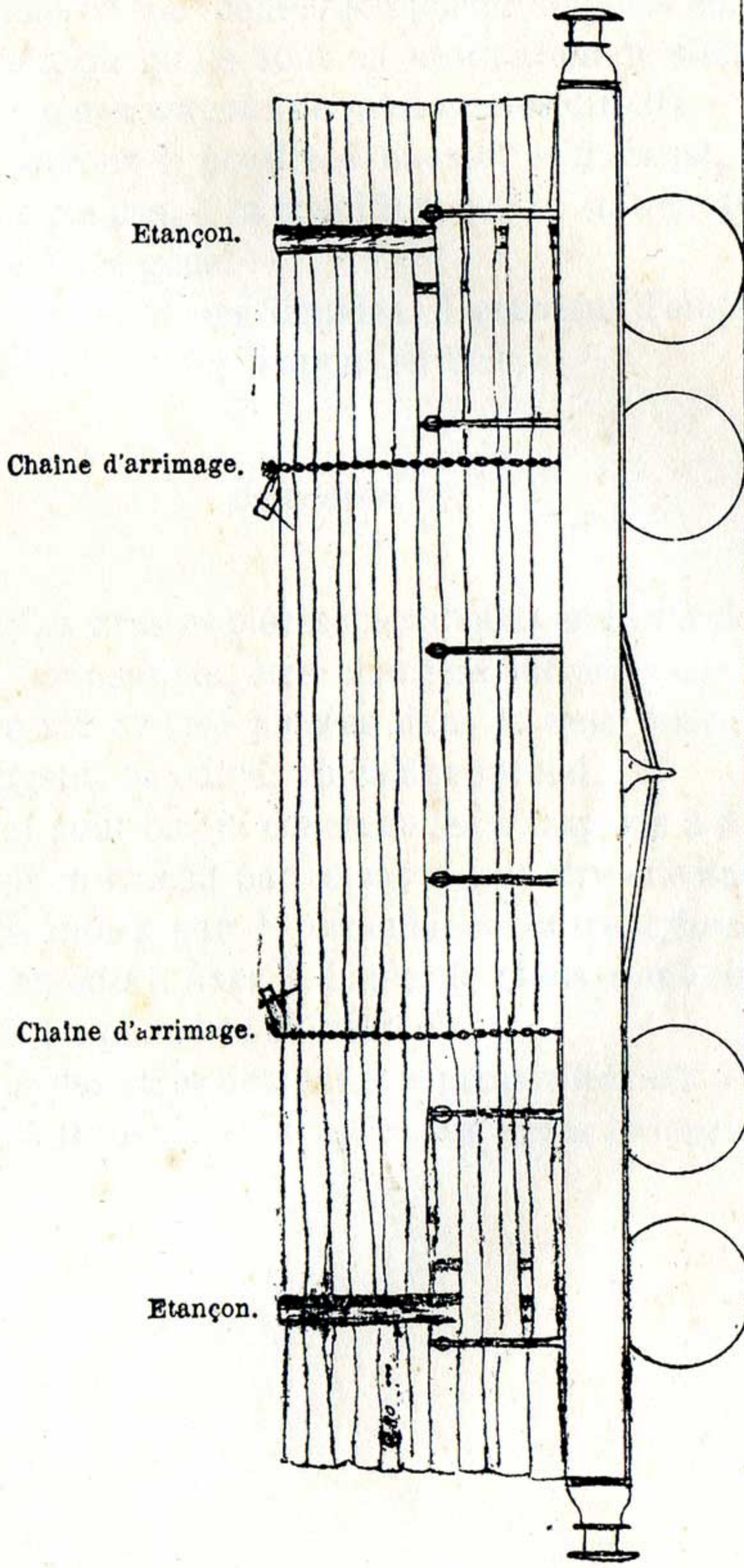
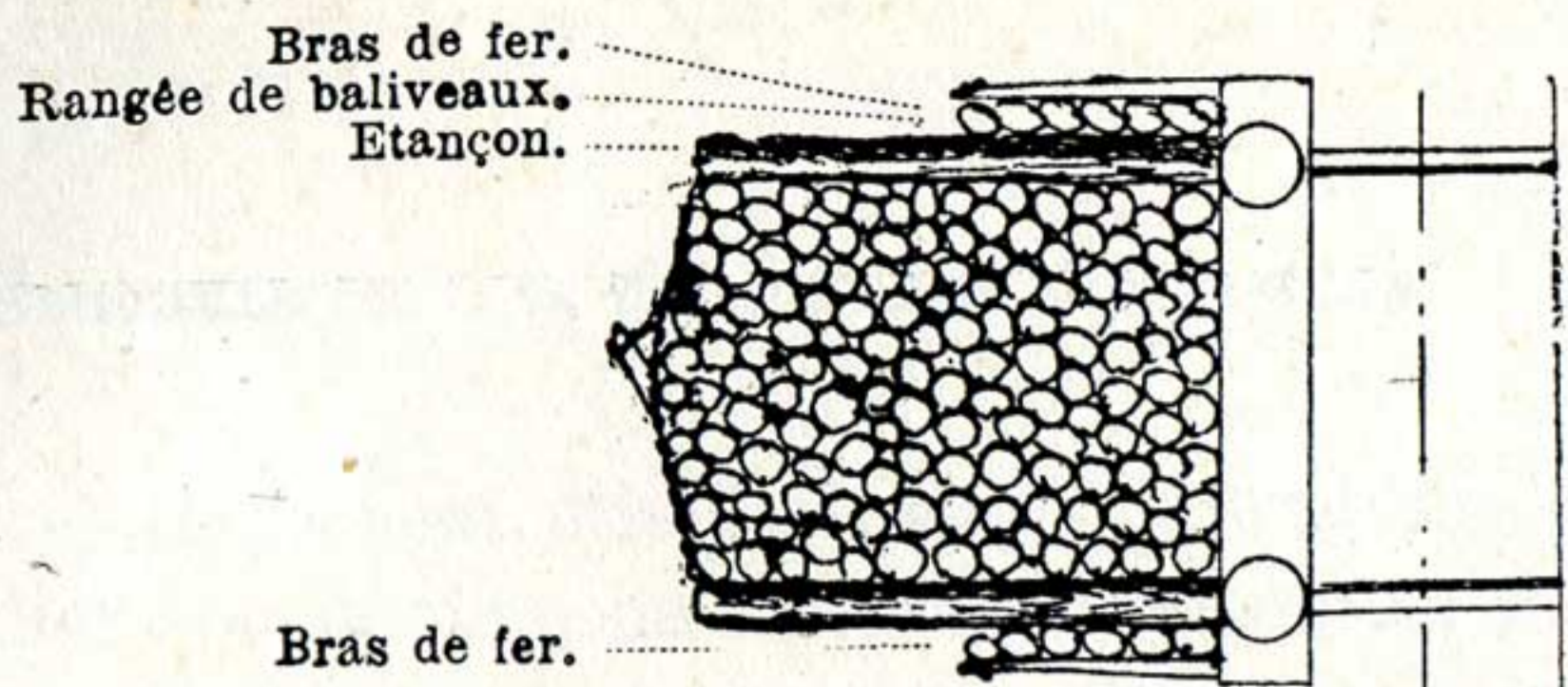


Figure 4.

Boucauts ou fûts de grandes dimensions.

Art. 303. — Il ne peut être fait usage de wagons fermés, de wagons cavaliers ou de wagons à houille à haussettes fixes, pour l'expédition des boucauts ou fûts de grandes dimensions, que lorsque les colis comportent ou sont censés comporter un poids minimum de 2000 kilogrammes, ou qu'ils sont en destination de stations pour lesquelles on forme des wagons de messageries directs.

L'emploi des wagons à houille à haussettes fixes est, en outre, subordonné, dans ces cas, à la condition que la station de destination soit pourvue d'une grue.

Pour les fûts contenant des liquides, il convient d'employer des wagons en fer plutôt que des wagons en bois.

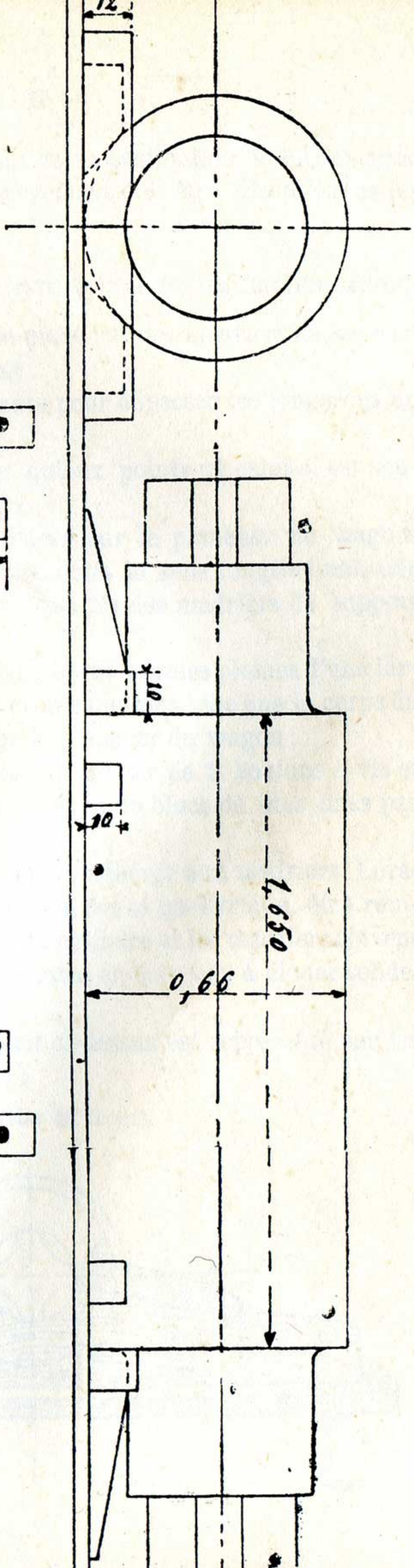
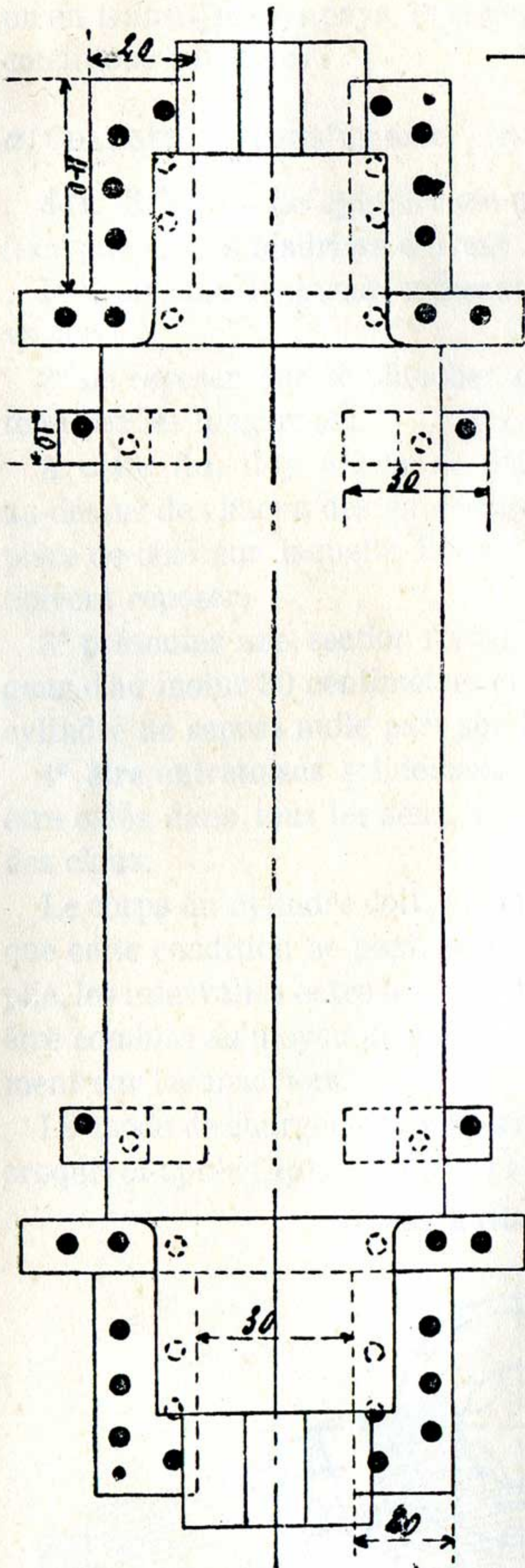
Cylindres.

Art. 304. — Les grosses pièces mécaniques en forme de cylindre doivent, autant que possible, être chargées sur des wagons plats à plancher transversal et être placées dans le sens longitudinal du wagon; elles exigent, en outre, un calage spécial.

Ce calage, sauf pour ce qui concerne les transports à destination de l'Allemagne ou en transit par ce pays, doit être effectué dans les conditions représentées par le croquis ci-contre (*figure 5*), au moyen de cales en bois à fixer à l'aide de clous s'enfonçant dans toute l'épaisseur des planches du véhicule.

Les dimensions des cales doivent être proportionnées aux dimensions des pièces à transporter, d'après les bases indiquées dans le croquis.

Figure 5.



Art. 305. — Pour les transports en destination de l'Allemagne ou en transit par ce pays, le chargement doit être effectué dans les conditions suivantes :

a) CHARGEMENT DANS LE SENS LONGITUDINAL DU WAGON (EN CANON).

Art. 306. — Le cylindre est placé sur des madriers de support (traverses); ces madriers doivent :

1° avoir une longueur suffisante pour dépasser les longerons du wagon;

2° ne reposer sur le plancher qu'aux points où celui-ci est soutenu par les longerons;

A cette fin, il y a lieu de placer sur le plancher du wagon, au-dessus de chacun des longerons, dans le sens longitudinal, une pièce de bois sur laquelle les extrémités des madriers de support doivent reposer;

3° présenter une section rectangulaire à arêtes pleines d'une largeur d'au moins 30 centimètres et une hauteur telle que le corps du cylindre ne repose nulle part sur le plancher du wagon;

4° être entretoisés solidement au moyen de 2 boulons à vis et être calés dans tous les sens, au moyen de blocs de bois fixés par des clous.

Le corps du cylindre doit, en outre, adhérer aux madriers. Lorsque cette condition ne peut, pour une cause quelconque, être remplie, les intervalles entre le corps du cylindre et les madriers doivent être comblés au moyen de pièces plates en bois dur, à clouer solidement sur les madriers.

Le mode de chargement prescrit ci-dessus est représenté par les croquis ci-après (*figures 6 et 7*) :

Figure 6 (vue de front).

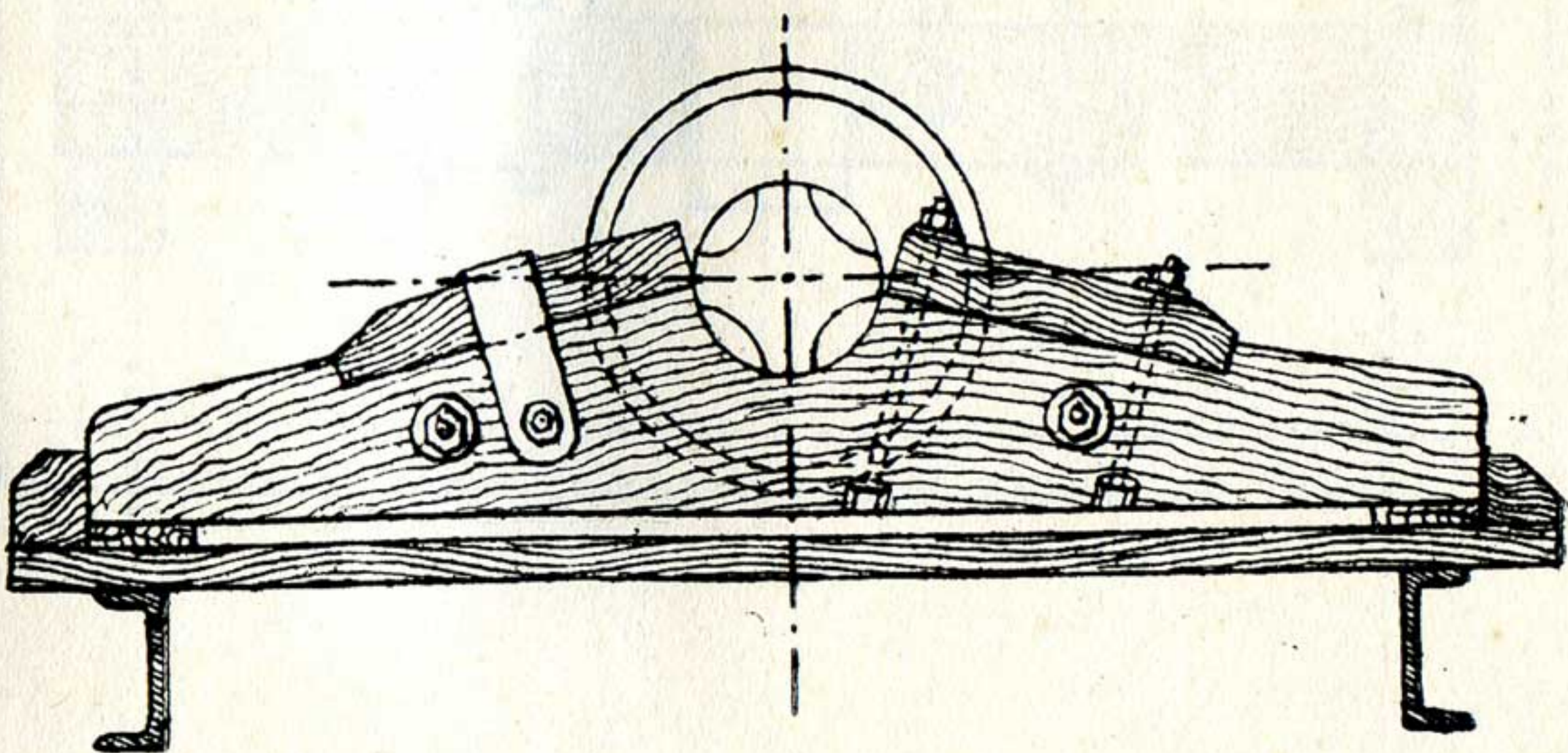
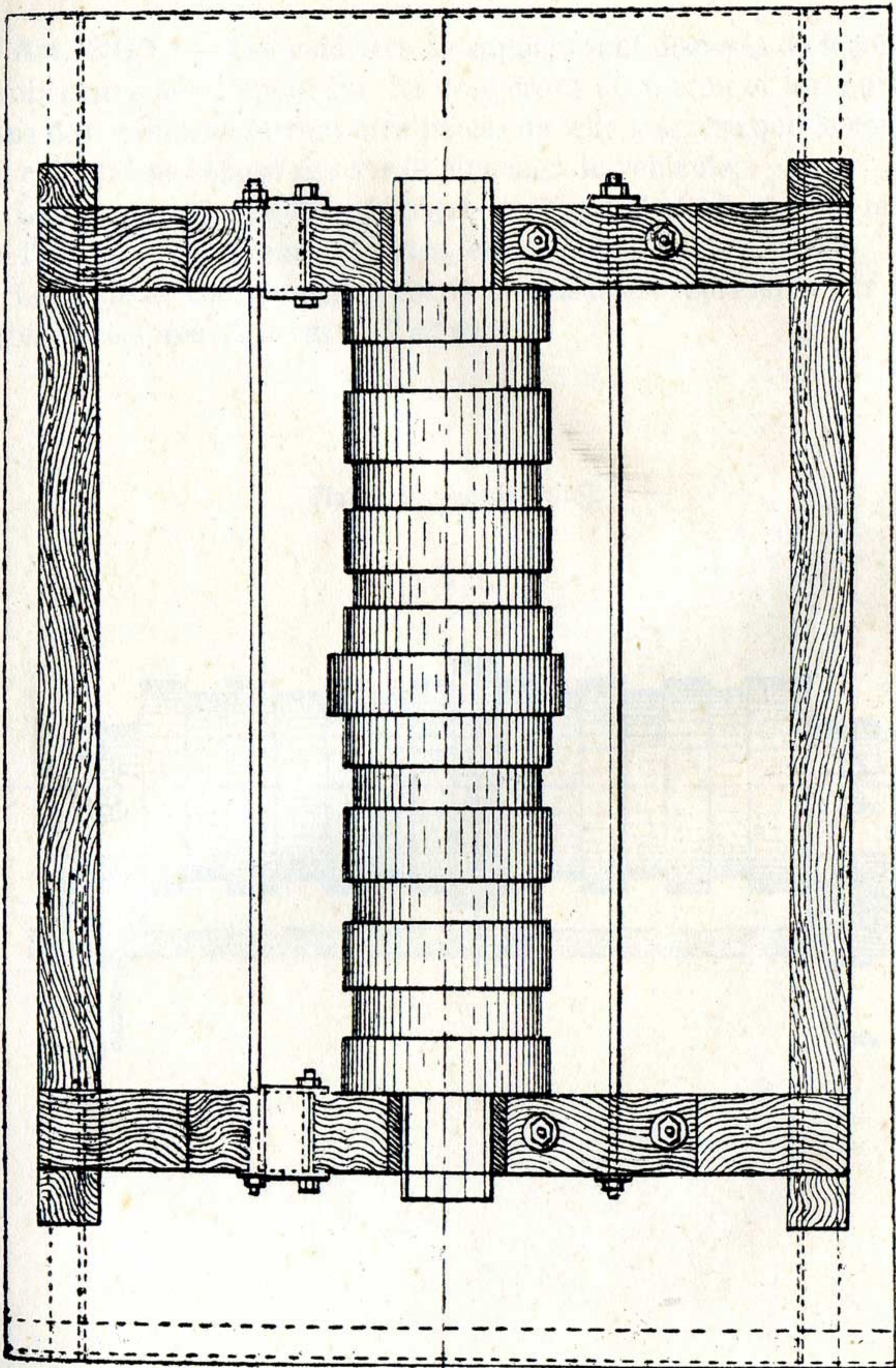


Figure 7 (plan).



b) CHARGEMENT EN TRAVERS DU WAGON (EN ROULE).

Art. 307. — Les madriers de support sont disposés de façon à avoir leur point d'appui sur les longerons du wagon et les tourillons des cylindres doivent être placés de telle manière que le corps du cylindre ne repose pas sur le plancher du véhicule.

Les prescriptions qui font l'objet du 4° et de l'alinéa qui suit le 4° de l'article 306 doivent, en outre, être observées.

Le mode de chargement prescrit ci-dessus est représenté par les croquis ci-après (*figures 8, 9 et 10*) :

Figure 8 (vue de côté).

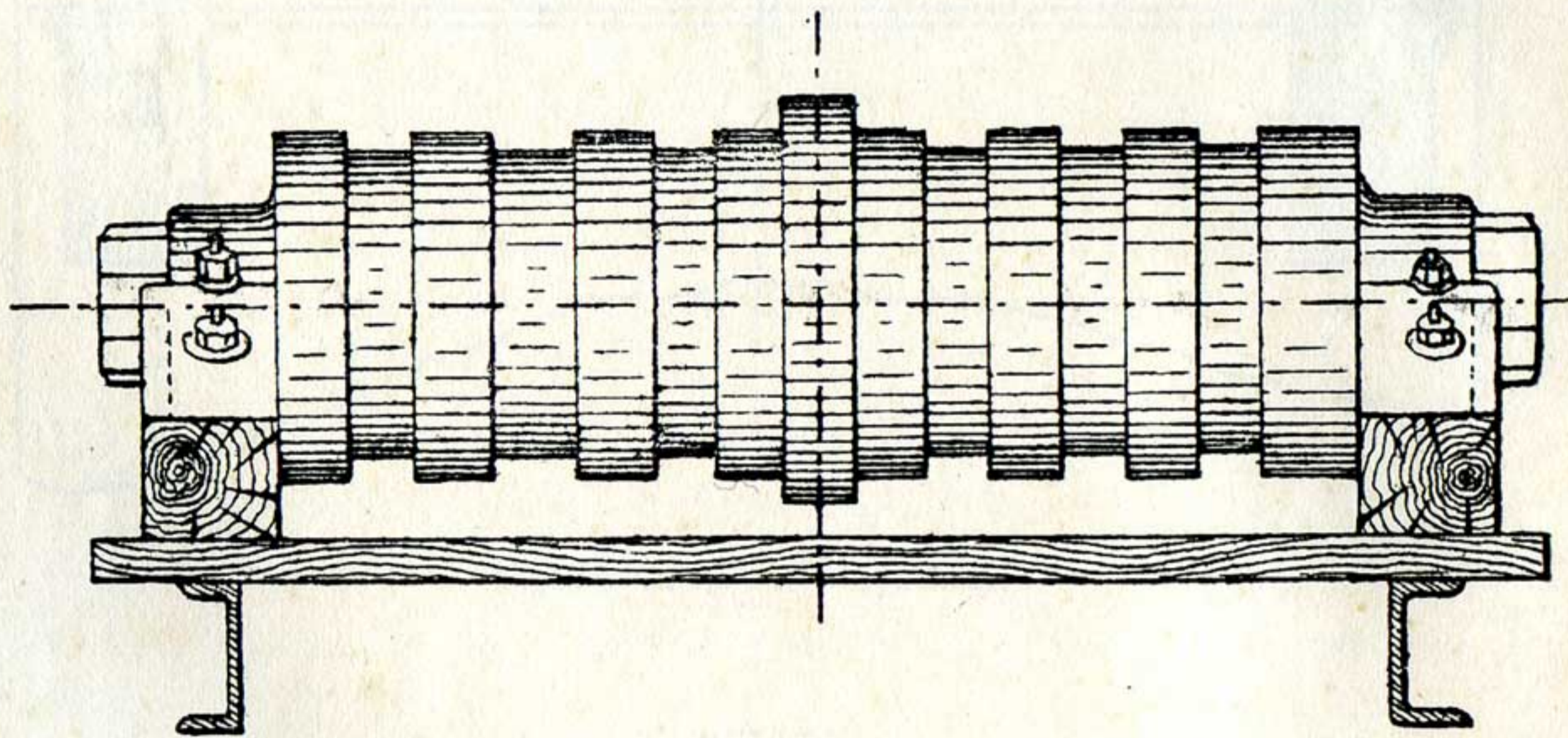


Figure 9 (plan).

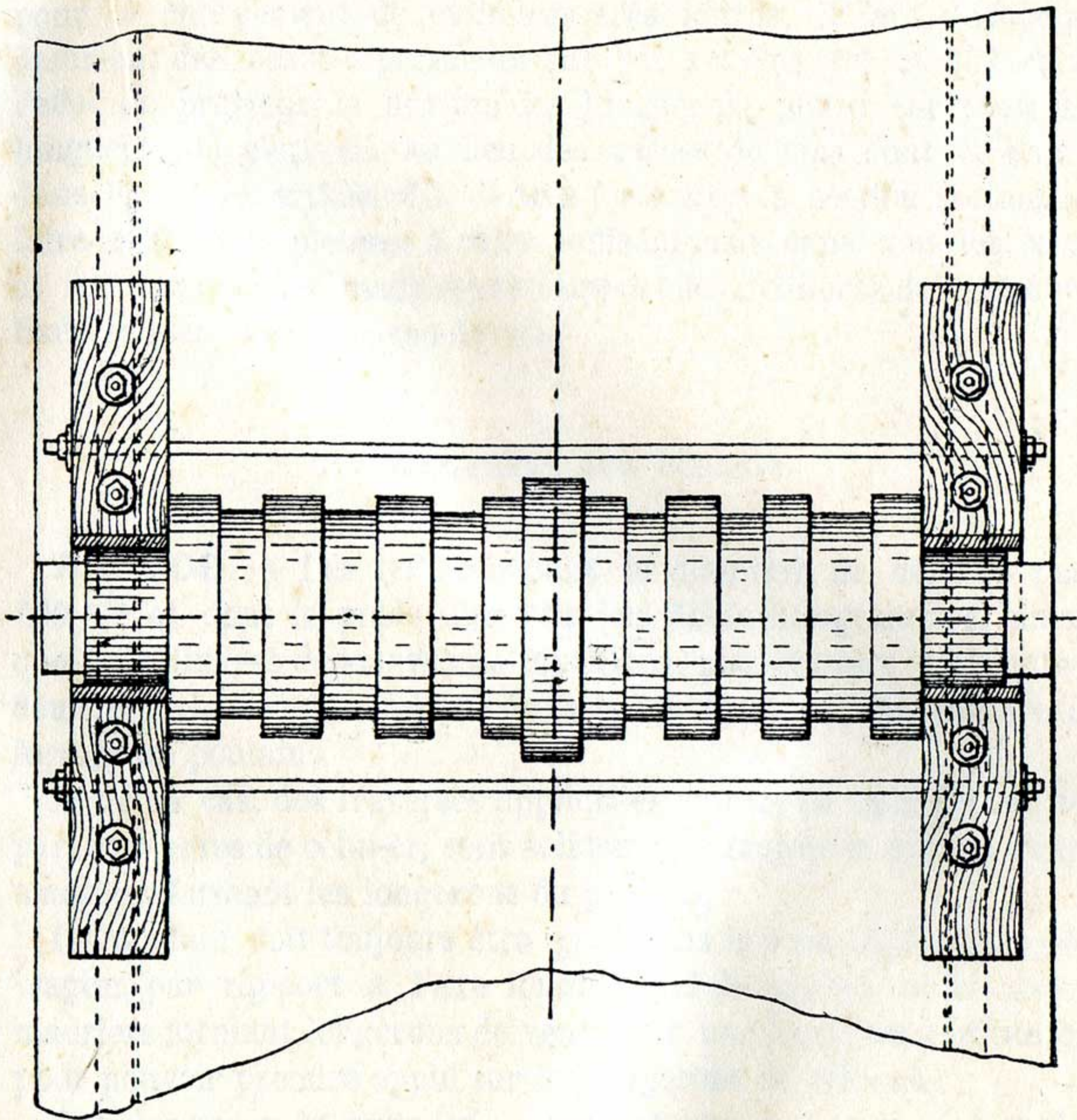
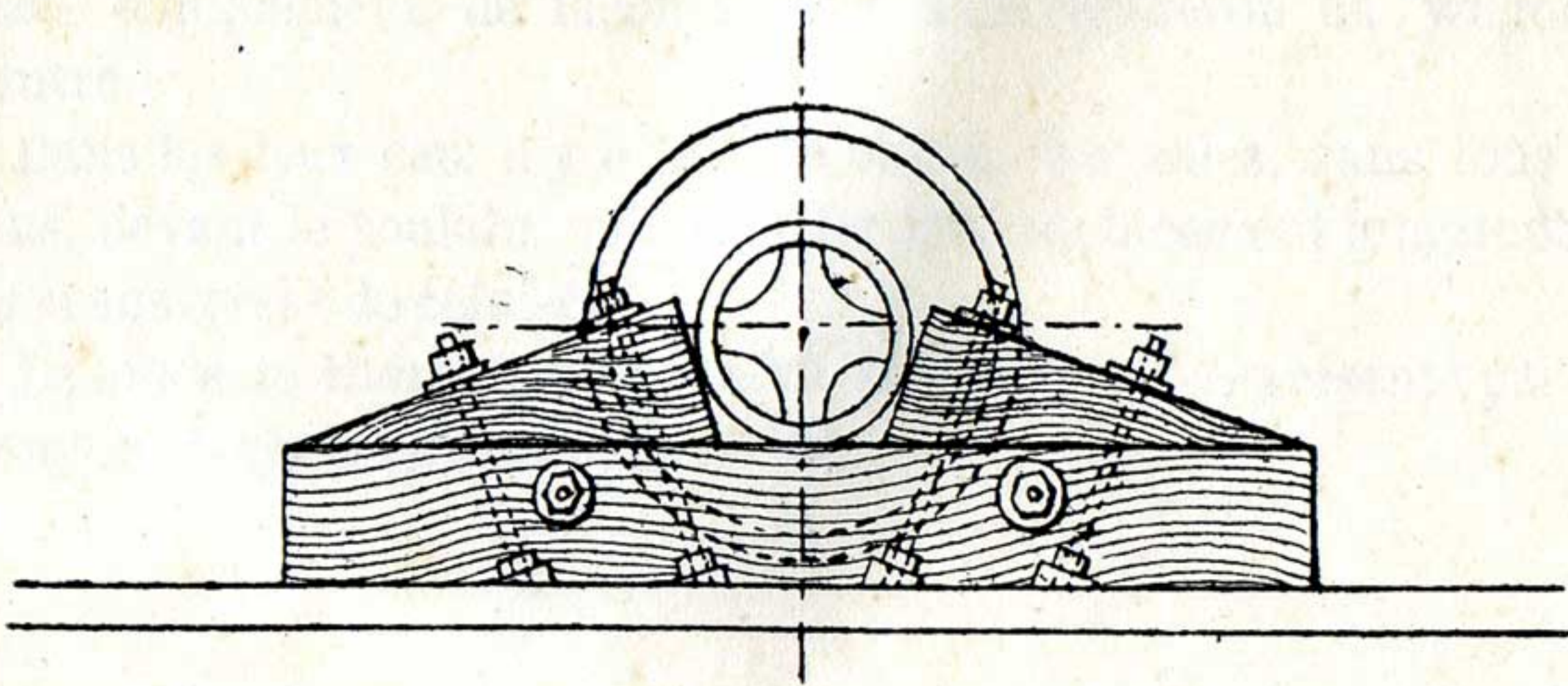


Figure 10 (vue de front).



Art. 308. — Lorsque des wagons plats à 4 essieux sont utilisés pour le chargement de cylindres très lourds, il faut, indépendamment des mesures prescrites par les articles 306 et 307 et à l'effet de prévenir la flexion des longerons, placer sur toute la longueur de ceux-ci, au lieu des pièces de bois dont il s'agit dans le 2° de l'article 306, de très forts gîtes à section rectangulaire et à arêtes pleines, à caler suffisamment dans tous les sens et sur lesquels les madriers de support des cylindres doivent être fixés solidement au moyen de vis.

c) CHARGEMENT SUR POULAIN.

Art. 309. — Les cylindres dont le diamètre ne dépasse pas 600 ^m/_m et dont le poids n'excède pas 5000 kilogrammes, ainsi que les cylindres dépourvus de tourillons, peuvent être gîtés entre deux madriers maintenus par de forts boulons à vis, de manière à former un poulain.

Dans ce cas, des traverses appliquées contre le cylindre et de part et d'autre de celui-ci, sont solidement assujetties sur les deux madriers formant les longerons du poulain.

Le poulain doit toujours être posé dans le sens transversal du wagon, par rapport à l'axe longitudinal de celui-ci, et les deux madriers formant longerons doivent avoir une longueur suffisante, pour pouvoir prendre appui sur les longerons du véhicule.

Si la longueur du cylindre ne permet pas le placement à angle droit, par rapport à l'axe longitudinal du wagon, le poulain est placé obliquement, de façon à aller d'un longeron du wagon à l'autre.

Dans les deux cas, il y a lieu de clouer des cales, dans tous les sens, devant le poulain, afin d'éviter tout déplacement longitudinal ou transversal de celui-ci.

Le mode de chargement prescrit ci-dessus est représenté par les croquis ci-après (*figures 11 et 12*).

Figure 11 (vue de dessus).

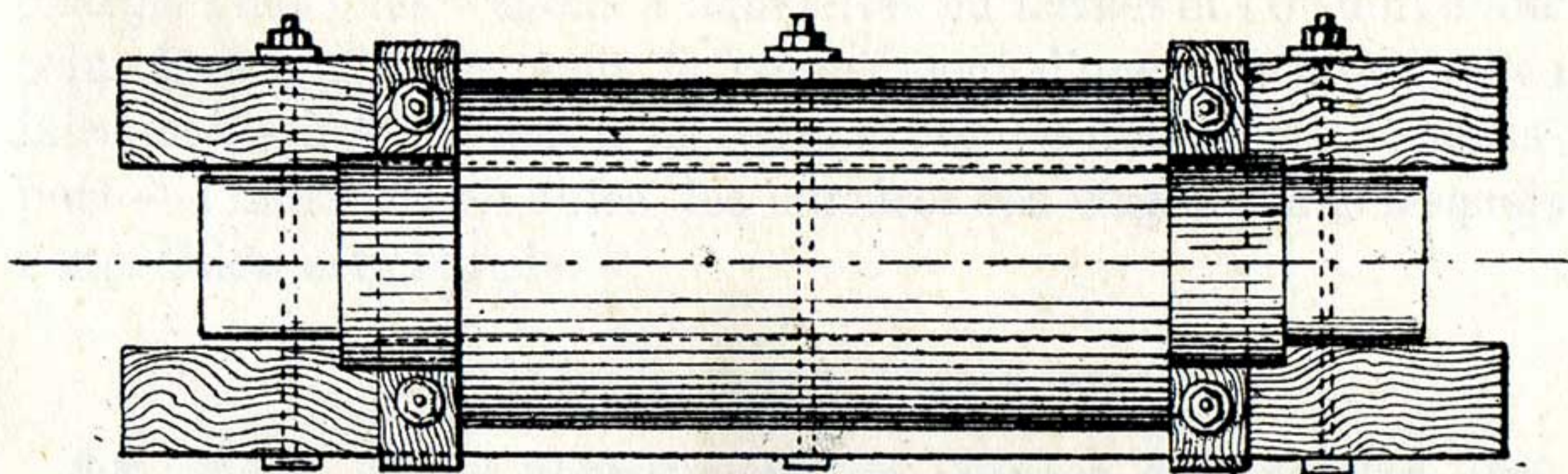
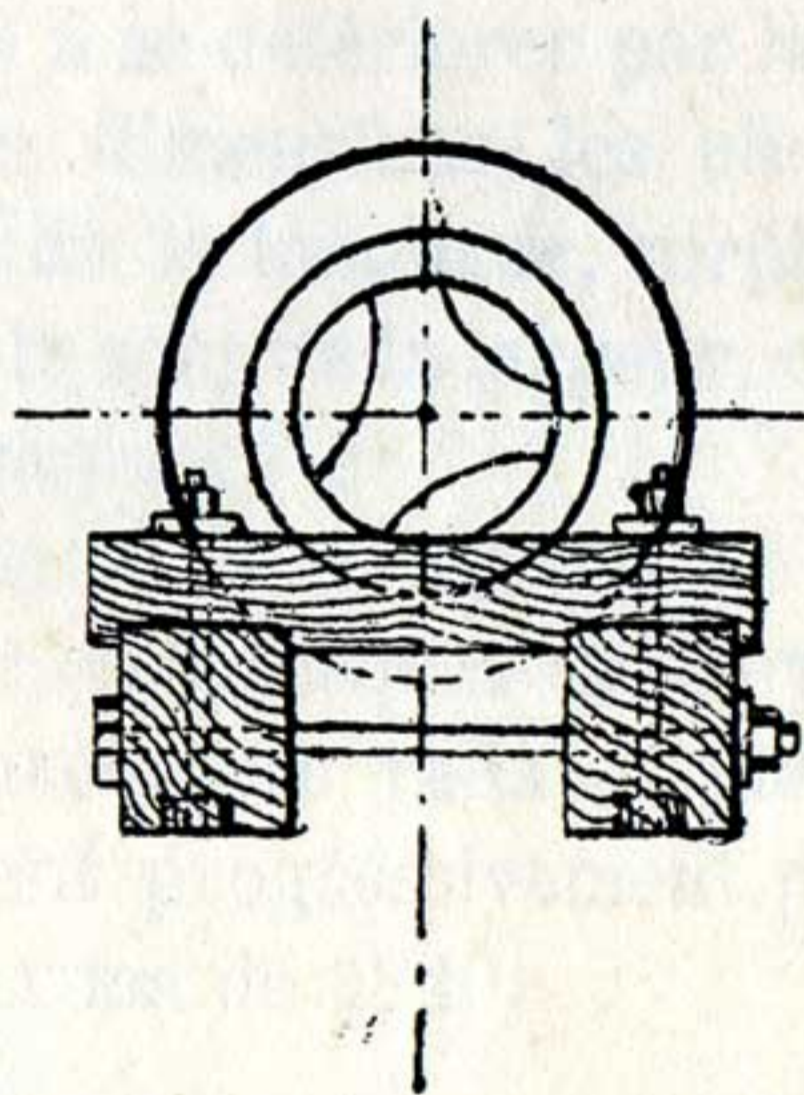


Figure 12 (vue de côté).



d) CHARGEMENTS COMPOSÉS DE FRAGMENTS DE CYLINDRES.

Art. 310. — Les chargements de cylindres brisés, lesquels sont généralement déclarés en lettre de voiture comme mitraille, ne peuvent être acceptés au transport que si les fragments sont convenablement gîtés et arrimés sur des madriers, dans les conditions stipulées dans l'article 309.

Art. 311. — En règle générale, la charge des cylindres doit être uniformément répartie sur les essieux du wagon.

Eclisses.

Art. 312. — Le chargement d'éclisses sur des wagons plats, alors même qu'elles feraient partie d'une expédition de rails chargés sur des wagons de cette catégorie, est interdit d'une façon absolue.

Les éclisses, comme tous les autres objets de petites dimensions, pouvant facilement tomber en cours de transport, doivent être chargées dans des wagons à haussettes ou fermés et l'on doit avoir soin, lorsqu'elles forment le complément d'une expédition, d'en faire mention sur la feuille de route et sur les documents de transport et d'indiquer, en outre, les numéros des wagons dans lesquels l'expédition est chargée.

Ecorces, balais, fagots, etc.

Art. 313. — Les chargements de l'espèce doivent être arri-més et consolidés d'une manière tout-à-fait irréprochable.

Le bâchage n'est obligatoire que pour les écorces, cette marchandise étant sujette à se détériorer par la mouille.

Au point de vue des dimensions, les chargements d'écorces ne peuvent, dans le sens de la longueur, surplomber les parties fixes des buttoirs, ni, dans le sens de la largeur, dépasser l'axe du wagon de plus de 1^m50 de chaque côté.

La largeur maxima de 1^m50 de chaque côté de l'axe du wagon n'est admise, en outre, que jusqu'à concurrence d'une hauteur de 2^m90 au-dessus du niveau des rails. A partir de cette limite, elle doit aller en décroissant progressivement pour ne plus être que de 0^m45 à la hauteur maxima de 4^m40.

Marbres.

A. — Marbres en caisses.

Art. 314. — Les marbres en caisses sont chargés dans les conditions prescrites par l'article 739 de l'instruction générale concernant le transport des marchandises, etc. (ordre de service n° 215 de 1900).

B. — Marbres en blocs.

Art. 315 — En règle générale, les transports de cette nature s'effectuent sur des wagons découverts.

Il peut, toutefois, être fourni des wagons fermés quand l'expéditeur en fait la demande. Dans ce cas, il convient, s'il y a lieu, d'attirer son attention sur l'augmentation de taxe que l'emploi des wagons fermés peut entraîner.

On doit veiller d'une manière toute spéciale à ce que les chargements de l'espèce soient toujours placés dans les wagons, de manière à ne pas occasionner d'avaries au matériel pendant le trajet.

C. — *Marbres en tranches non emballés.*

Art. 316. — Pour les marbres en tranches, qui doivent de rigueur être placés sur champ, il y a lieu d'employer des wagons plats de 10 tonnes, à chevalets.

Art. 317. — Les transports de l'espèce peuvent également être effectués dans des wagons fermés ou des wagons cavaliers ; dans ce cas, il y a lieu de se conformer aux prescriptions suivantes :

Charges incomplètes.

1° Clouer deux cales de 10 à 15 centimètres de largeur, contre la paroi longitudinale du véhicule ;

2° Placer la première tranche obliquement, la base contre les cales susdites et l'extrémité supérieure contre la paroi garnie préalablement de paille ou de ramilles ; placer la deuxième tranche contre la première et ainsi de suite ;

3° Consolider le chargement à sa base, sur les côtés, ainsi que contre la face de la dernière tranche, au moyen de cales à clouer dans le plancher du wagon ;

4° Appliquer sur la face du chargement, deux planches solides atteignant l'impériale du wagon et les fixer à la base au moyen de cales et, à leur extrémité supérieure, au moyen de clous ;

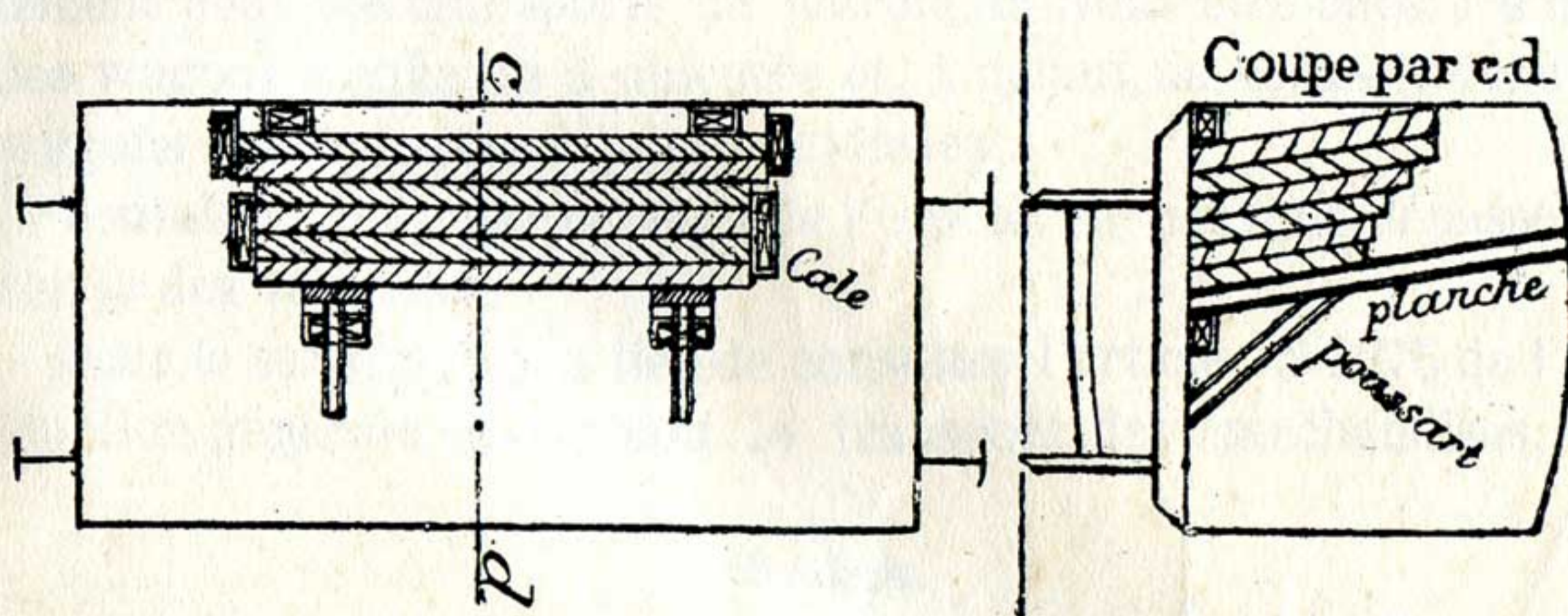
5° Maintenir chacune de ces planches au moyen d'un poussart solide taillé en biseau aux deux bouts et cloué fortement aux $\frac{2}{3}$ de la hauteur des tranches et sur le plancher du wagon.

Les croquis ci-après indiquent un chargement effectué dans ces conditions (*figures 13 et 14*).

Lorsque la sécurité du service exige que le poids d'une expédition, par charge incomplète, soit réparti sur les essieux du wagon, les tranches de marbre sont placées, autant que possible, par parties égales de chaque côté, contre les parois longitudinales, et chaque

partie est, en ce cas, consolidée dans les conditions prescrites ci-après pour les chargements par charge complète.

Figures 13 et 14.

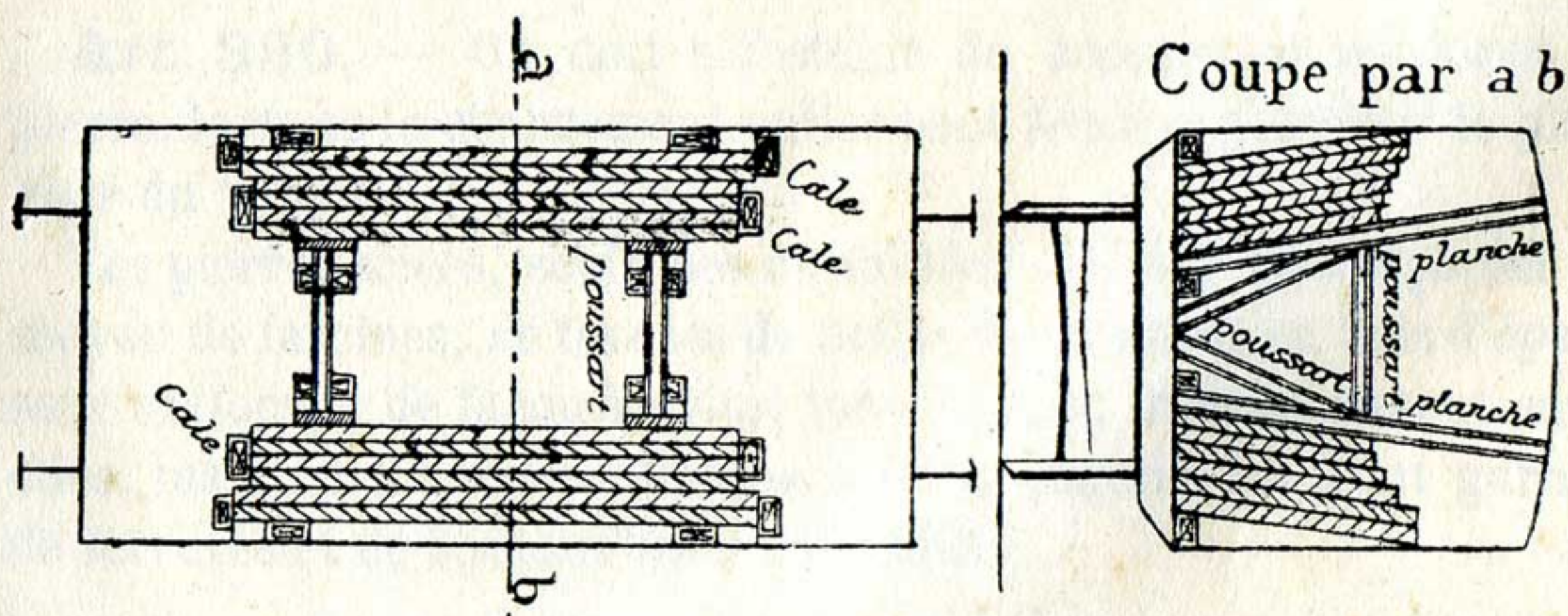


Charges complètes (1).

Le chargement est divisé en deux parties et consolidé de chaque côté du wagon, dans les conditions prescrites pour les charges incomplètes.

Chaque partie du chargement est maintenue, en outre, par deux poussarts placés horizontalement contre les planches dont il est question dans le 4° ci-dessus, ainsi que l'indiquent les croquis ci-après (figures 15 et 16).

Figures 15 et 16.



(1) Lorsqu'il s'agit de charges complètes, les prescriptions susdites ne sont obligatoires que dans le cas où le chargement est effectué par les soins de l'Administration ou sous sa surveillance spéciale. (Article 36 des conditions réglementaires pour les transports de marchandises). Dans le cas contraire, les chefs de station intéressés ne peuvent agir auprès des expéditeurs que par voie de persuasion.

Pétrole, schiste et naphte.

Art. 318. — Les chargements de pétrole ou d'autres liquides renfermés dans des fûts semblables à ceux dont on se sert habituellement pour les transports de pétrole, doivent être effectués dans des wagons à coke ou à chicorée et, à défaut de ceux-ci, dans des wagons charbonniers à portes latérales.

Toutefois, les chargements de l'espèce ne peuvent dépasser la caisse des véhicules.

Pour le surplus, il y a lieu de consulter l'article n° 1275 de l'instruction générale concernant le transport des marchandises, etc.

Pierres.

A. — Pierres de taille.

Art. 319. — A moins que l'expéditeur ne demande expressément l'emploi de wagons à houille, il doit toujours être fait usage de wagons plats pour le transport de ces pierres.

Pour les pierres lourdes, on utilise de préférence des wagons plats à plancher renforcé de la série 75883 à 75982 ou des wagons plats avec traverses sur le plancher.

B. — Pierres sciées, sculptées ou taillées.

Art. 320. — On doit s'abstenir de superposer les blocs de pierre, lorsque le chargement entier peut trouver place sur le plancher du wagon.

Les pierres sciées, sculptées ou taillées doivent être séparées au moyen de fascines, de torches de paille ou de lattes en bois d'épaisseur uniforme, de façon à éviter tout contact, non seulement entre elles, mais aussi avec les haussertes des wagons qui sont garnies de ferrures et de boulons formant saillie.

C. — Pierres en tranches.

Art. 321. — Les pierres en tranches sont chargées dans les mêmes conditions que les marbres en tranches. (Articles 316 et 317.)

Planches.

Art. 322. — Les transports de planches ne peuvent être effectués que sur des wagons plats de 20 tonnes ordinaires, sur des wagons plats de 10 et de 15 tonnes, à haussettes rabattantes, ou sur des wagons à houille, à haussettes surélevées, selon la longueur des planches.

Lorsque des wagons à haussettes doivent être employés, les chargements ne peuvent dépasser la partie fixe des buttoirs ; ils doivent, en outre, aller en s'arrondissant en dos d'âne, à partir des haussettes et être arrimés au moyen de chaînes, à moins que l'expéditeur ne place debout, contre les parois du wagon, des planches destinées à prolonger les haussettes, ce qui rendrait l'arrimage inutile et permettrait de ne pas adopter la forme en dos d'âne.

S'il s'agit de planches rabotées, façonnées ou avec rainures, il convient, afin d'éviter des avaries, de les protéger contre le frottement des chaînes d'arrimage, par des bouchons de paille ou par des morceaux de planches brutes, à fournir par les expéditeurs, lorsque le chargement est effectué par leurs soins.

Les croquis ci-après (*figures 17, 18 et 19*) indiquent les différents modes de chargement :

Figure 17.

(Élévation.)

(Vue par bout.)

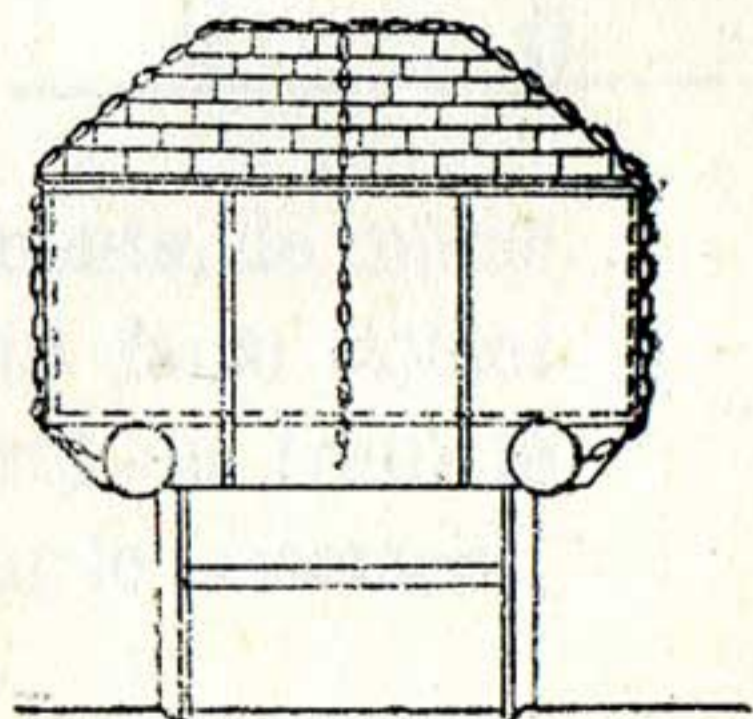
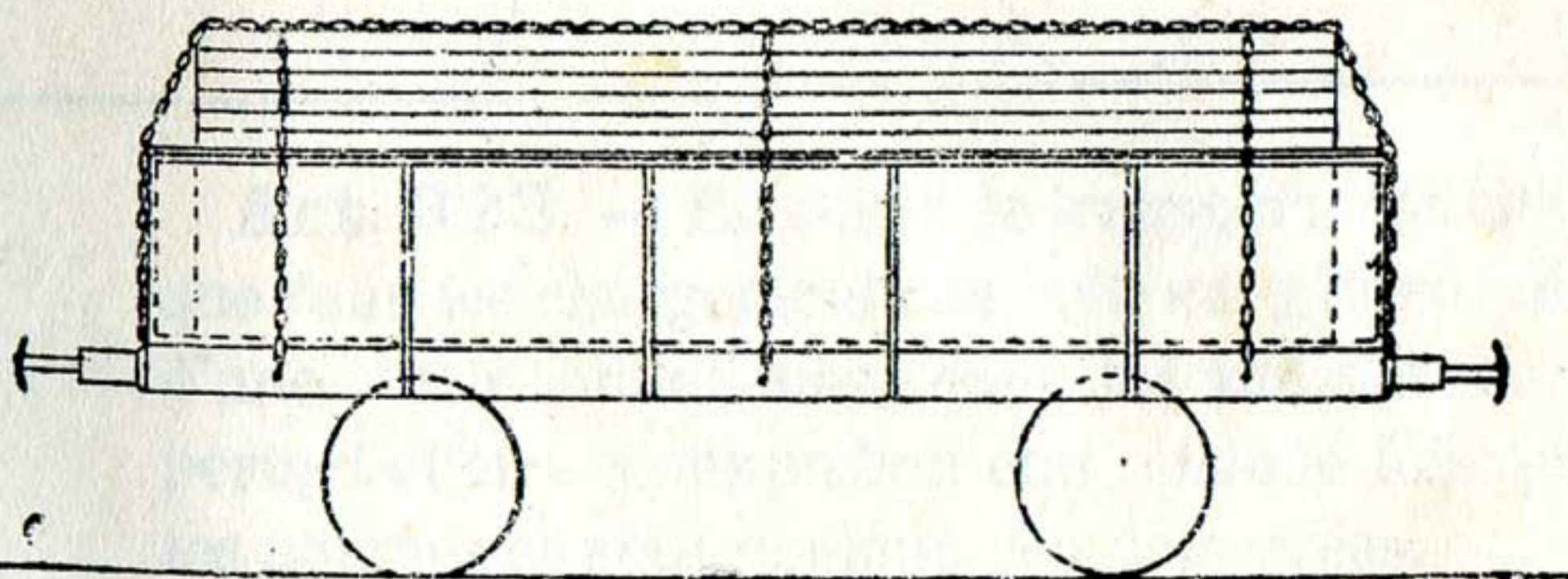
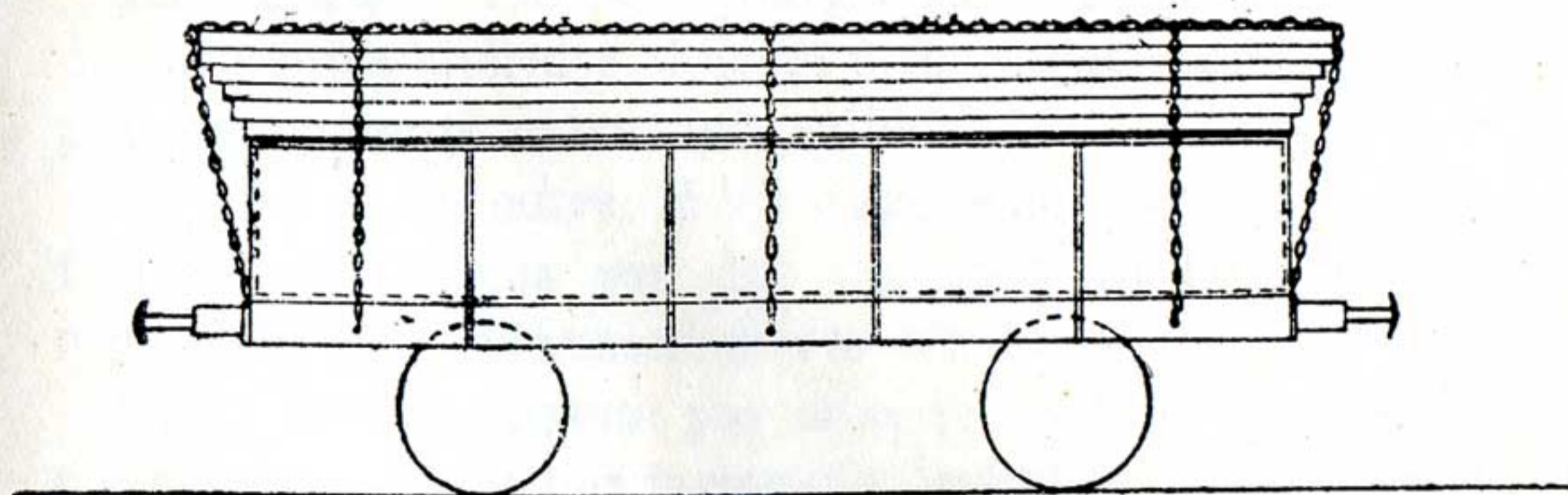


Figure 18.

(Élévation.)



(Plan.)

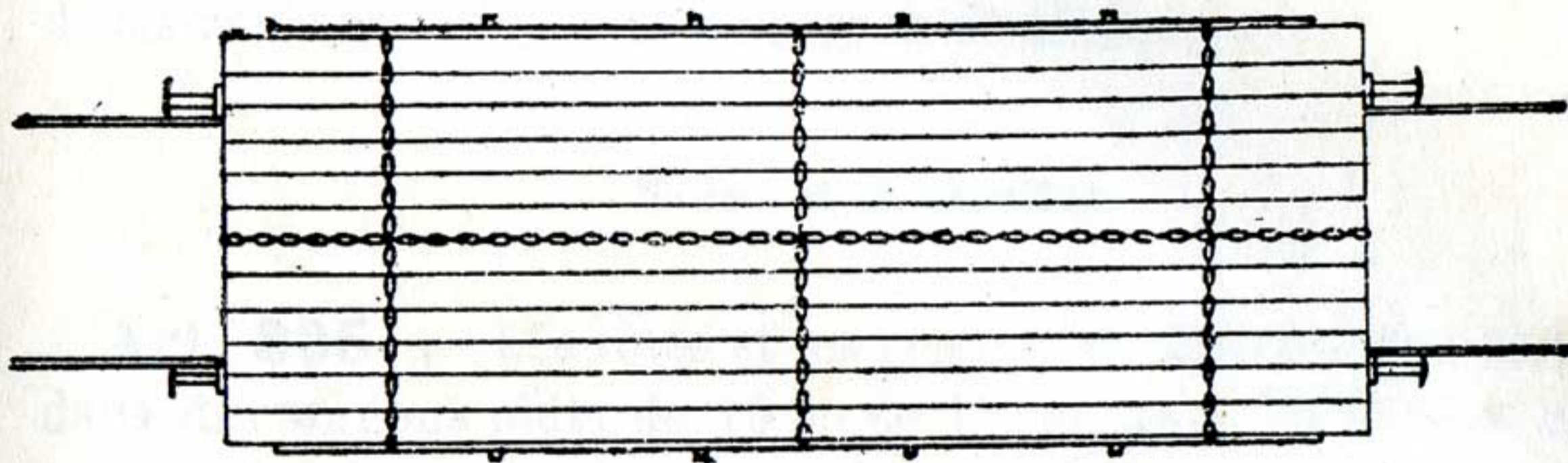
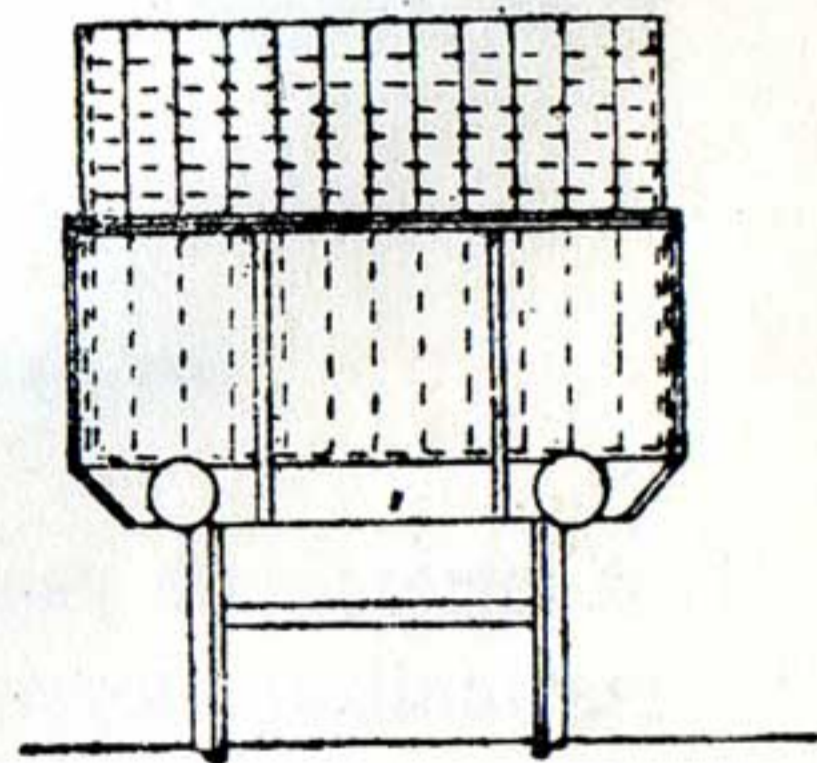
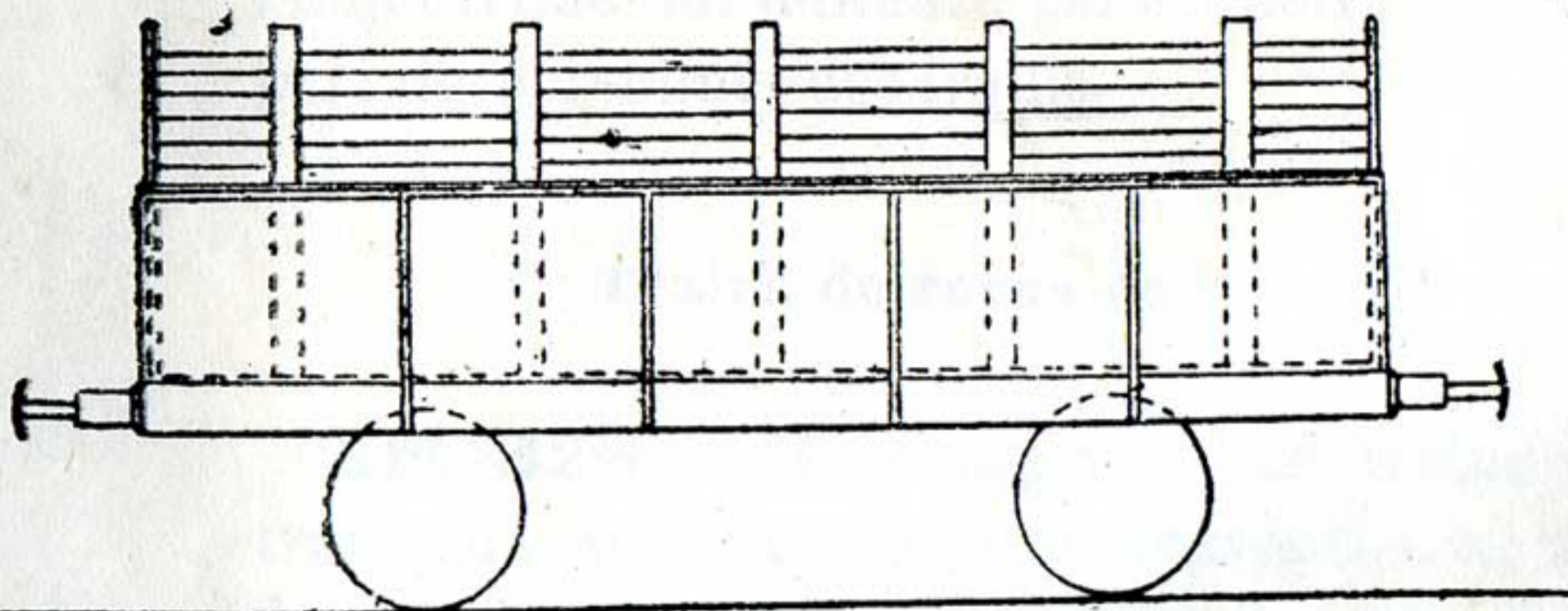


Figure 19.

(Élévation.)

(Vue par bout.)



Art. 323 — En cours de transport, ces chargements, de même que tous les chargements de bois en général, doivent faire l'objet d'une visite minutieuse, dans les stations où l'arrêt du train le permet et être remis en bon état, chaque fois que, par le tassement, les chaînes se sont quelque peu desserrées.

Rails.

Art. 324. — Les rails chargés sur des wagons plats dépourvus de haussertes latérales, doivent être retenus par des bras de fer ou par des montants en bois très solides.

Ils doivent, en outre, si les wagons ne sont pas munis de plates-formes, être placés sur des traverses en bois, afin de ne pas reposer sur l'encadrement de ces véhicules.

Pour qu'ils ne glissent pas dans le sens de la longueur, il est recommandé de les lier fortement ensemble, au moyen de fils de fer passés dans les trous d'éclisses et attachés, avec le moins de jeu possible, aux bras de fer des wagons.

Quand cette dernière prescription n'a pas été remplie, il y a lieu de les arrimer solidement au moyen de chaînes.

Tôles et poutrelles.

Art. 325. — Les tôles et les poutrelles doivent être chargées dans des wagons plats de 10 ou de 15 tonnes à haussertes rabattantes; le chargement ne peut dépasser le niveau des haussertes qui sont tenues relevées.

Les tôles et les poutrelles se déplaçant facilement, surtout celles de petites dimensions, les chargements de l'espèce doivent faire l'objet d'une surveillance particulière, en cours de transport, de la part du personnel des trains.

Trains de roues de voitures et de wagons.

Art. 326. — Le chargement des trains de roues du matériel de transport, sur wagons plats appropriés ou sur wagons ordinaires, doit être effectué conformément aux dispositions des croquis ci après (*figures 20 à 28*).

Ces croquis représentent des chargements de 1 à 5 et de 7 à 10 paires de roues.

Pour 6 paires de roues, on forme 2 groupes de trois trains disposés comme l'indique la *figure 22*.

Ces dispositions rendent inutile l'emploi de chaînes d'arrimage.

Figure 20.

Chargement d'un train.

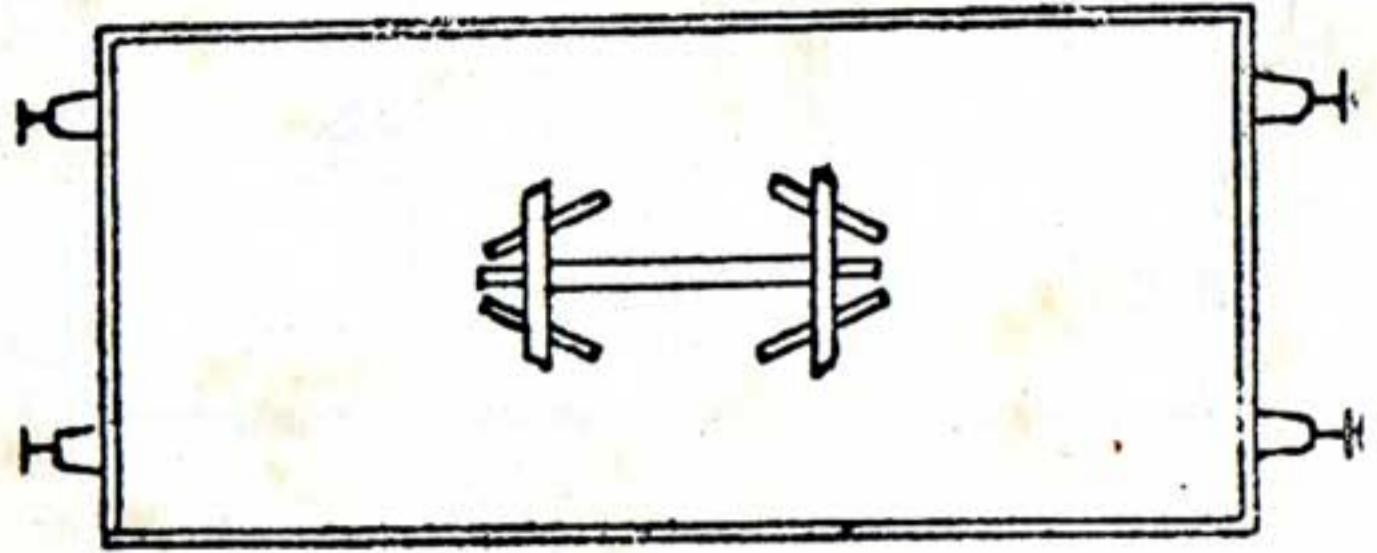


Figure 21.

Chargement de 2 trains.

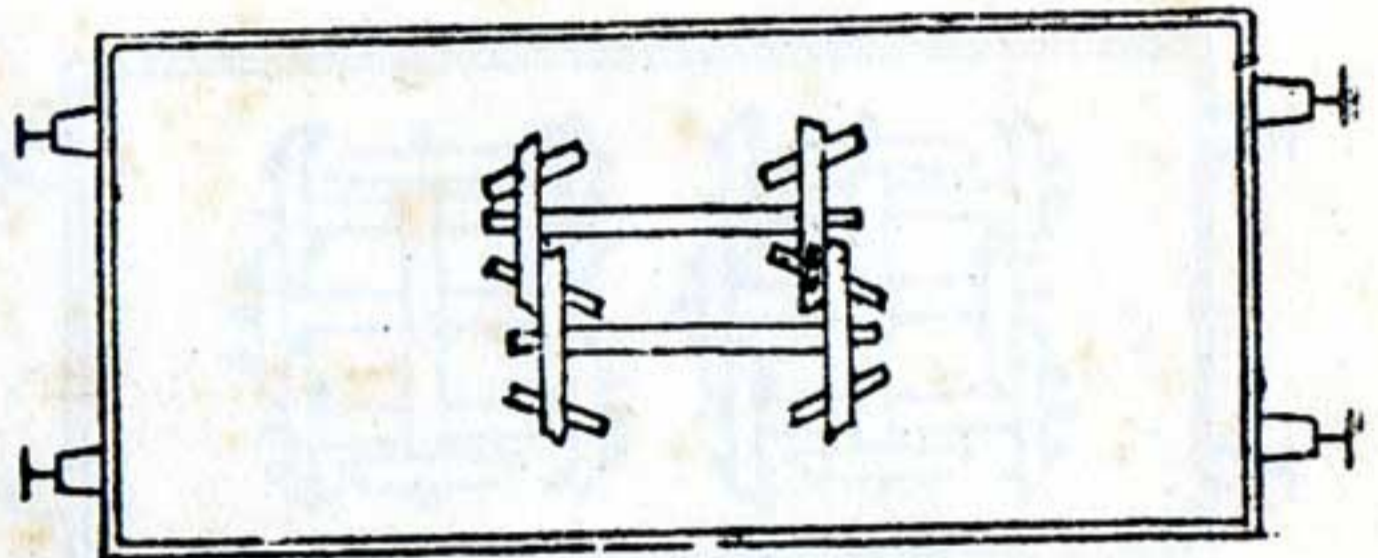


Figure 22.

Chargement de 3 trains.

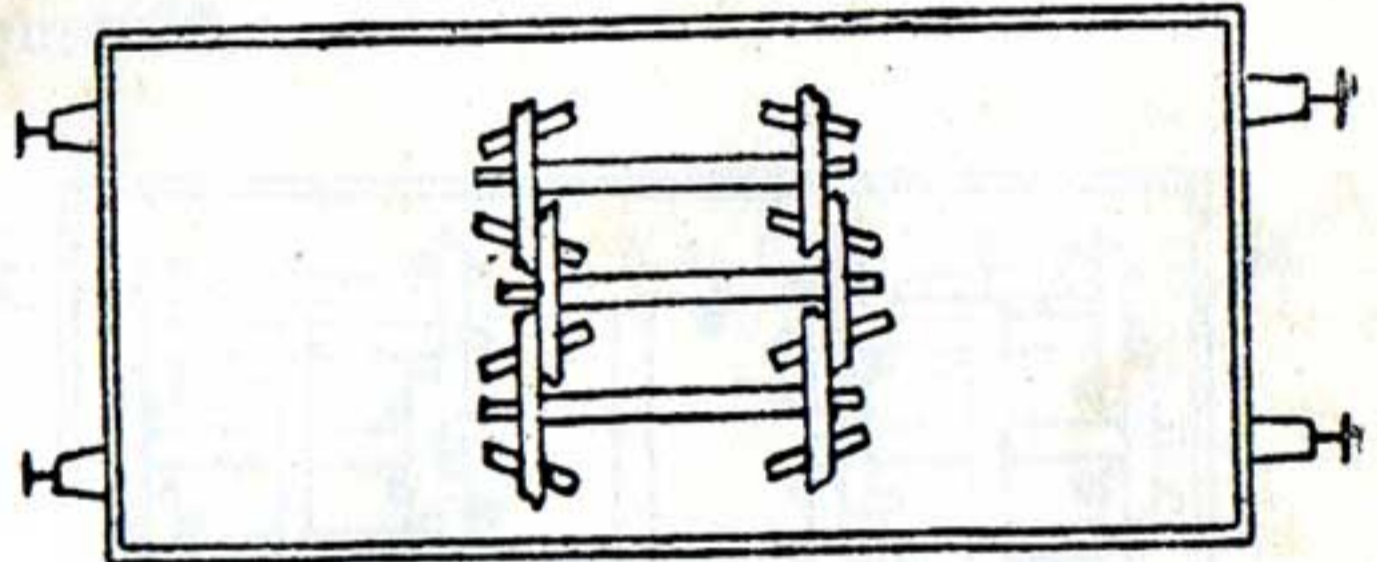


Figure 23.

Chargement de 4 trains.

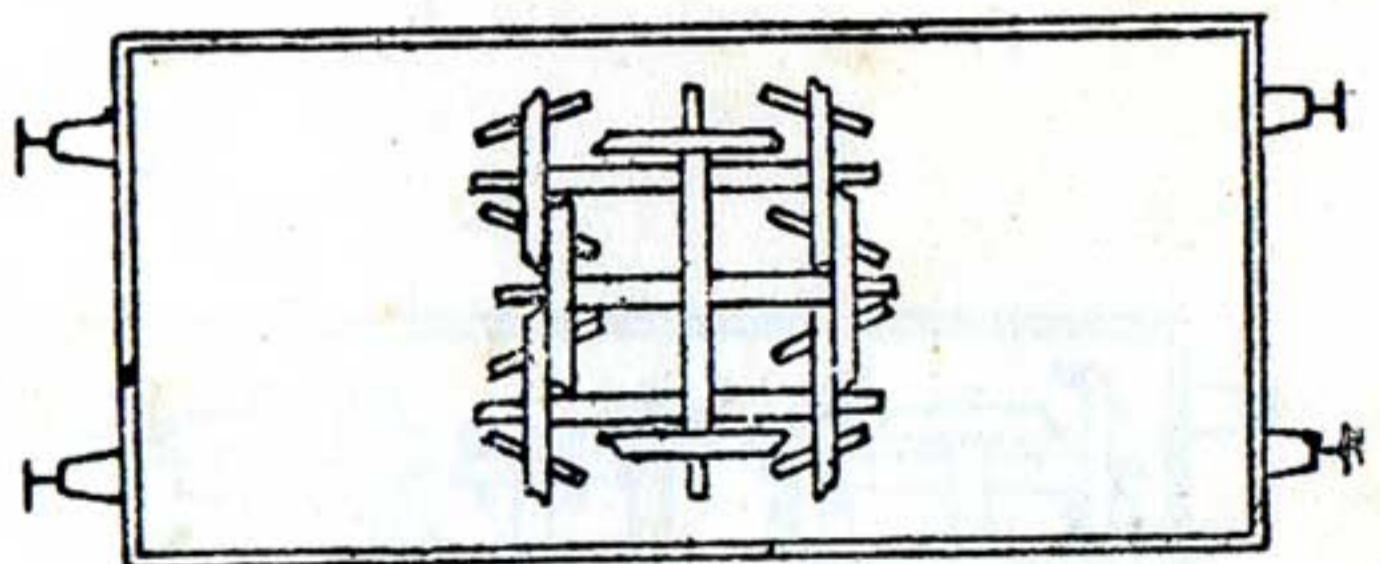


Figure 24.

Chargement de 5 trains.

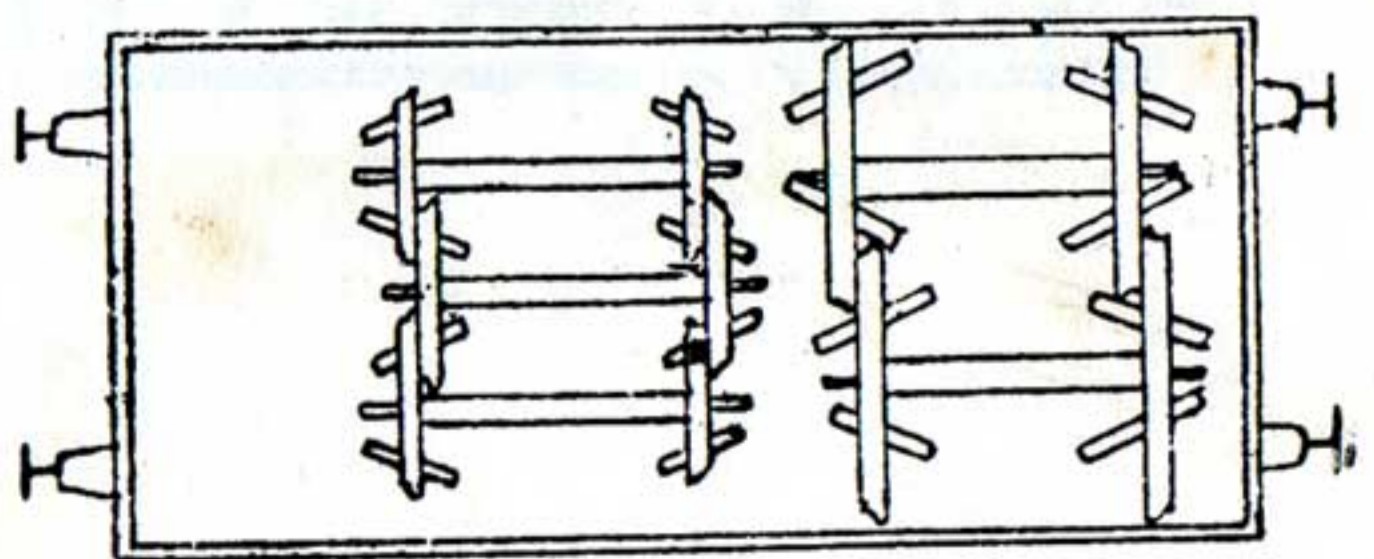


Figure 25.

Chargement de 7 trains.

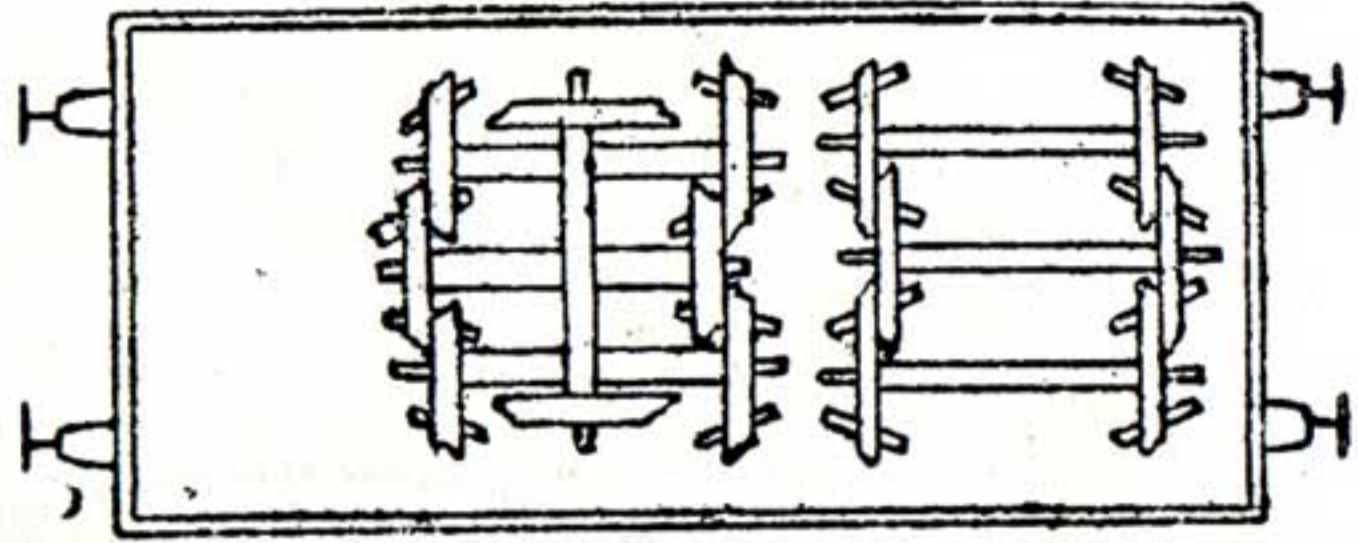


Figure 26.

Chargement de 8 trains.

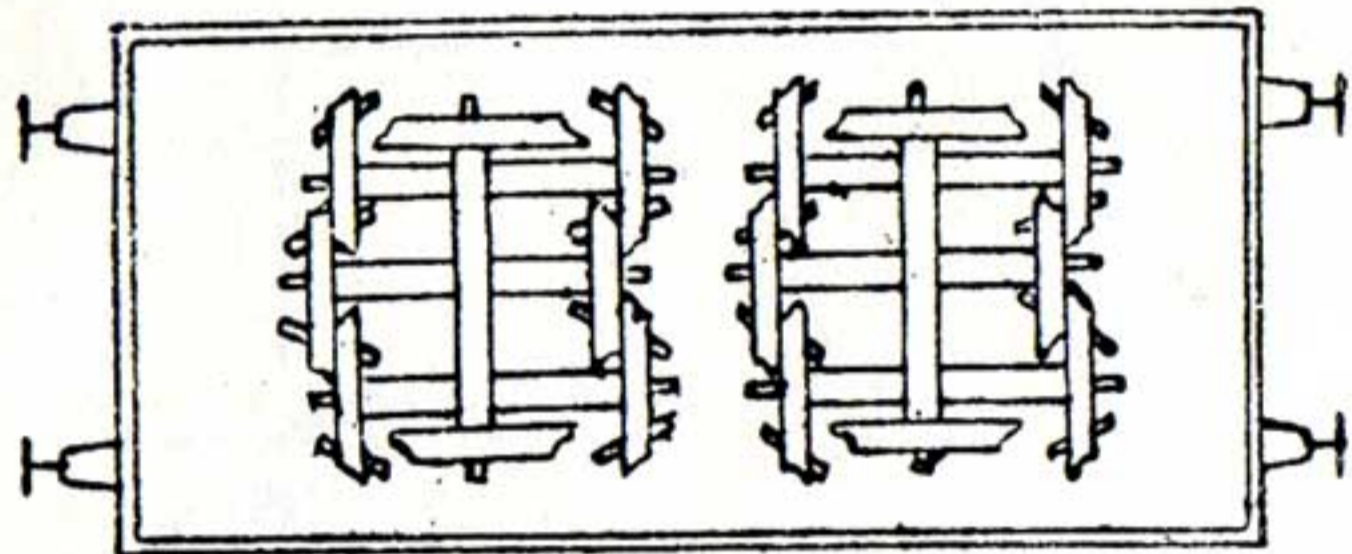


Figure 27.

Chargement de 9 trains.

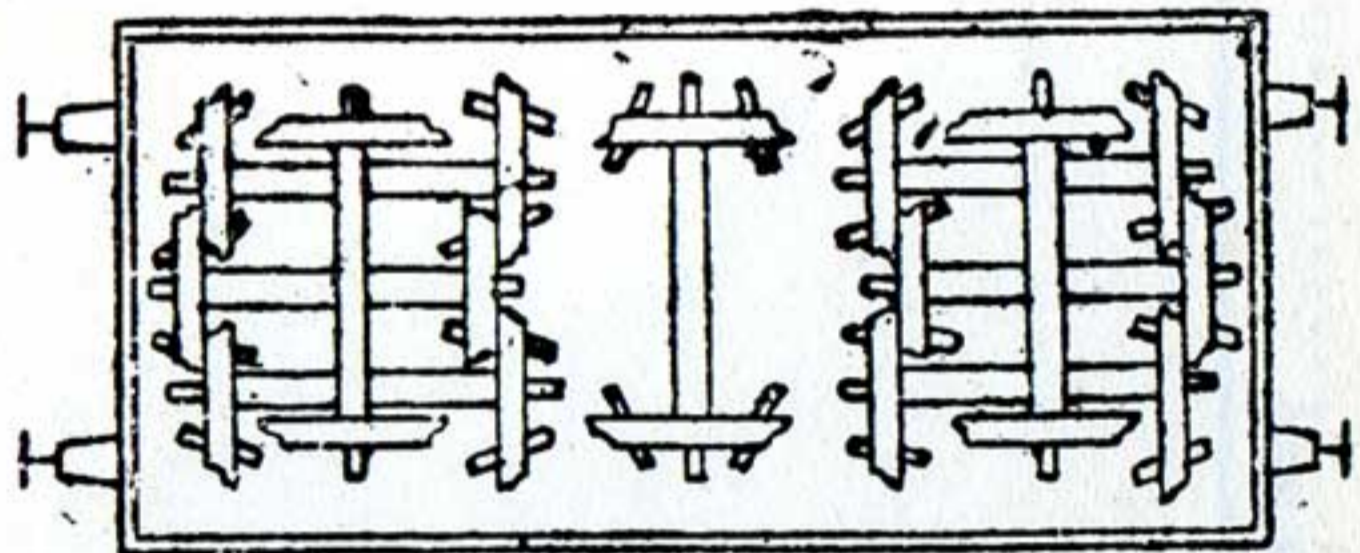
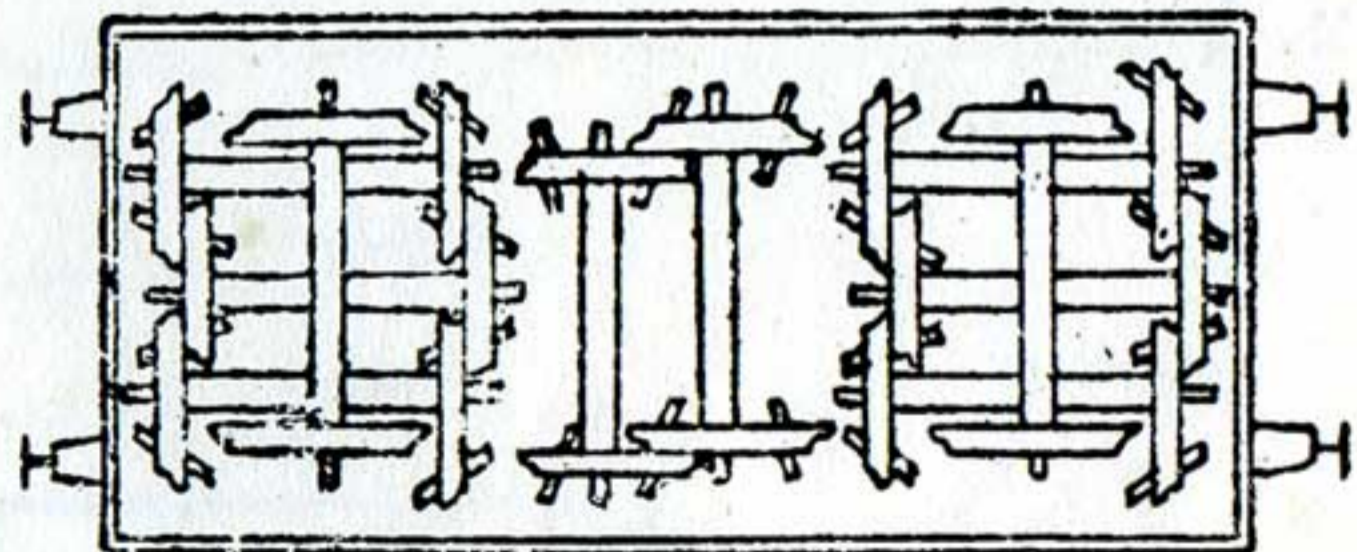


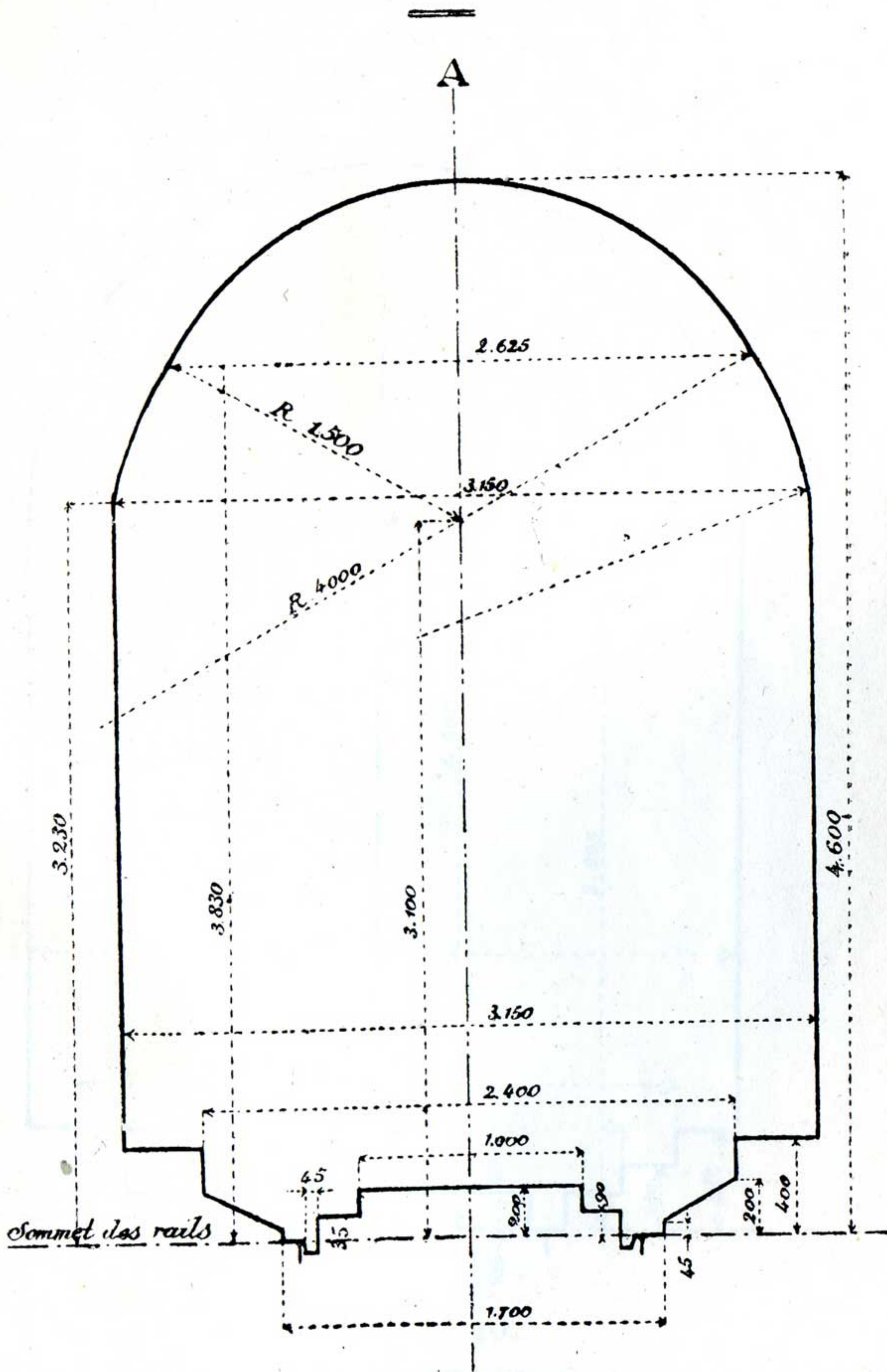
Figure 28.

Chargement de 10 trains.



GABARITS.

Etat Belge.



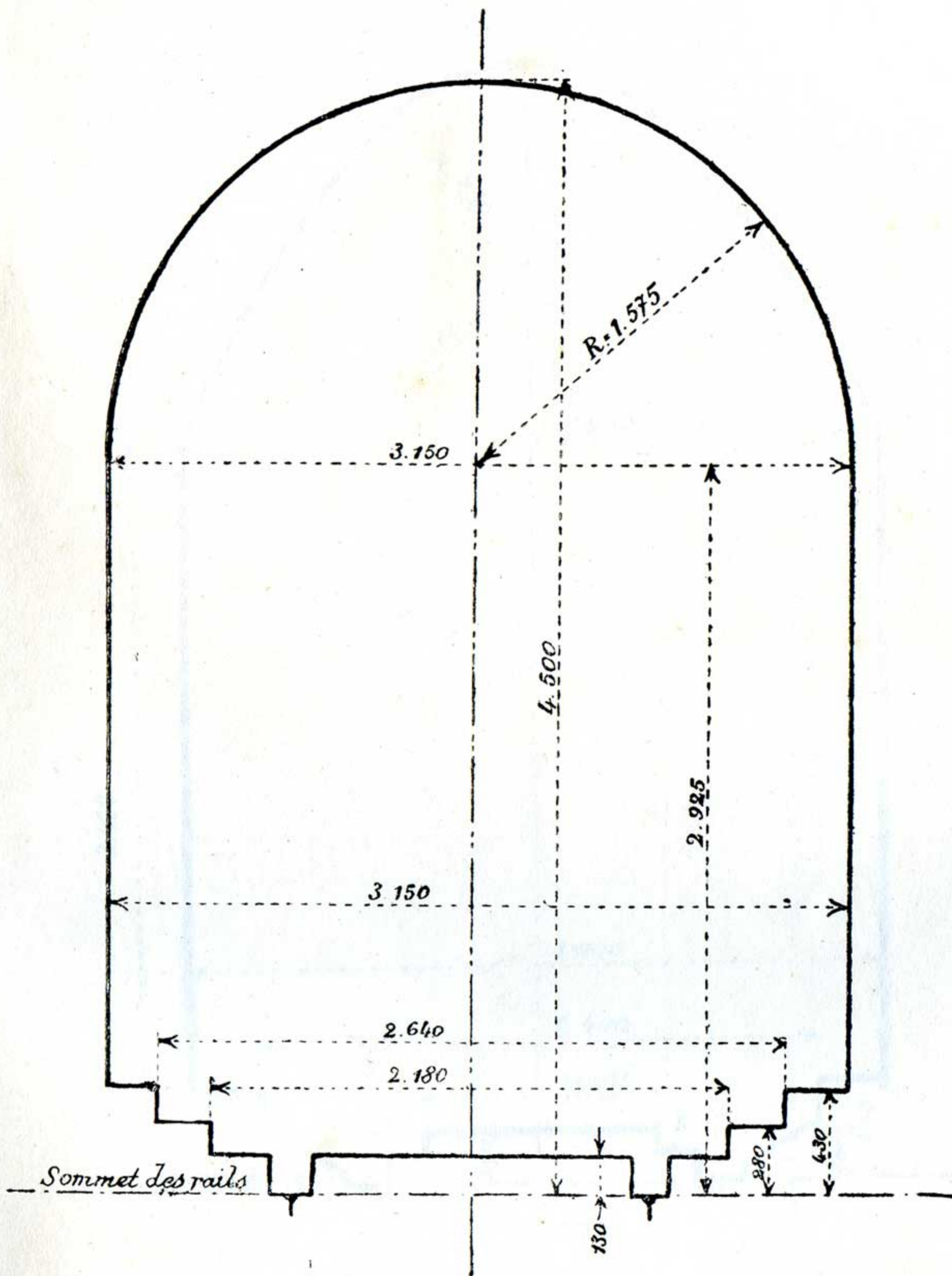
Échelle de 1 : 40.

Gabarit admissible sur le réseau de l'Etat Belge, à l'exception des lignes sur lesquelles les gabarits B, B¹, B² et B³ sont applicables.

La dimension de 35 m/m indiquée ci-dessus, concernant le bourrelet des bandages, est portée à 36 m/m.

Etat Belge.

B

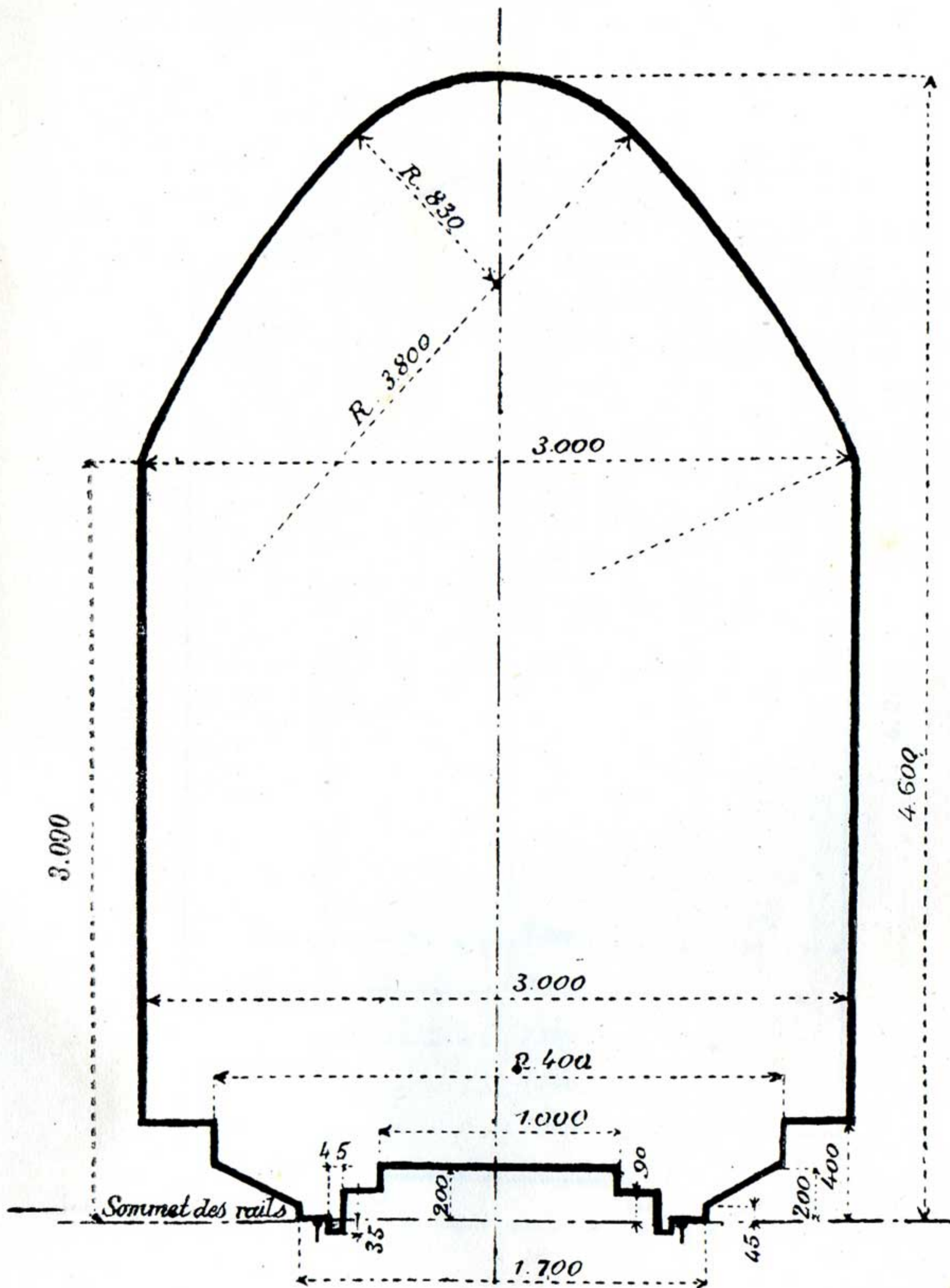


Échelle de 1 : 40.

Gabarit admissible sur les lignes de Fleurus à Ransart, Jamioux à Vireux, Walcourt à Florennes (Sud) et La Planche à Charleroy (Rivages).

Etat Belge.

B 1



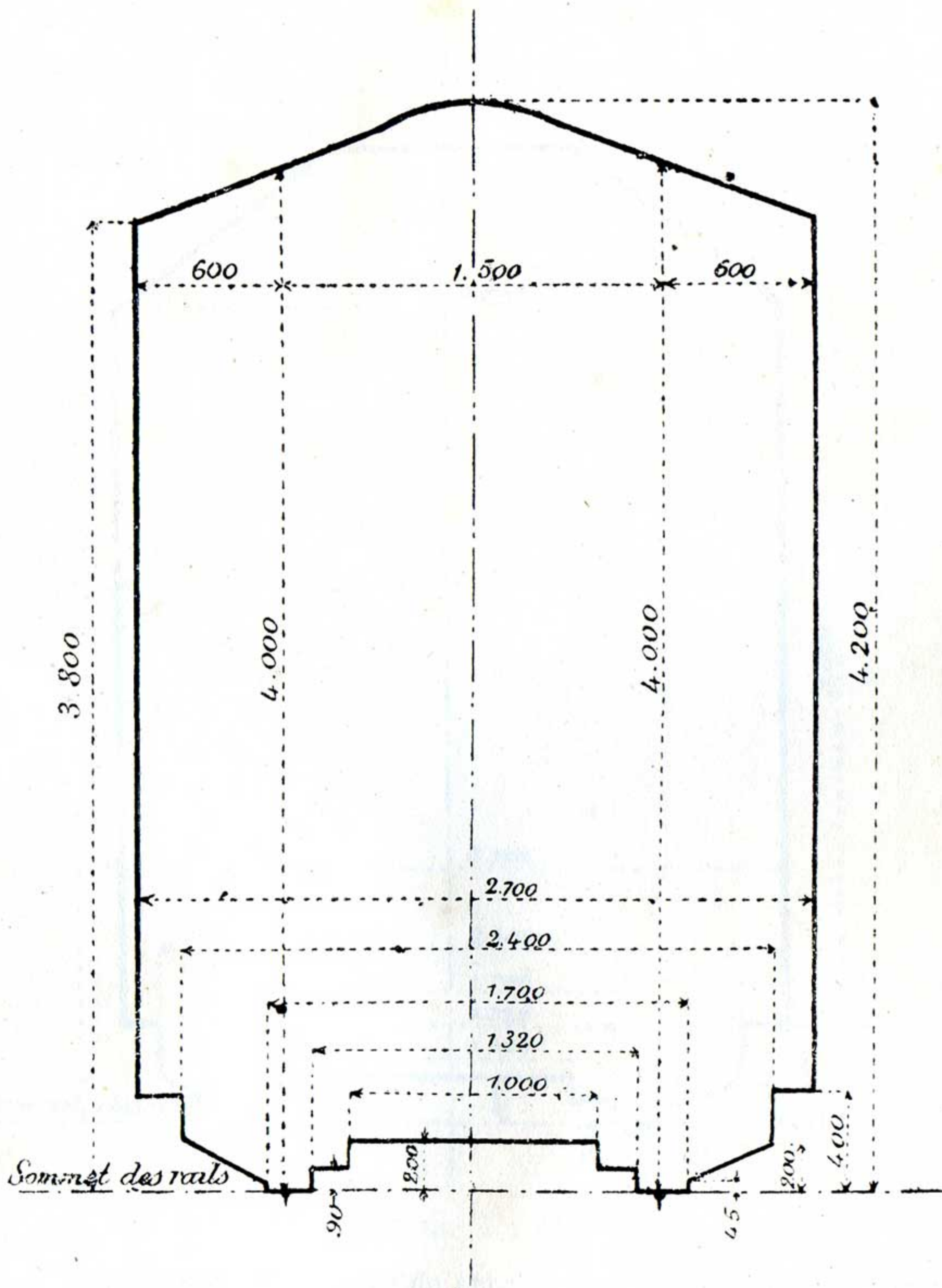
Échelle de 1 : 40.

Gabarit admissible sur les raccordements privés reliés au réseau de l'Etat Belge (1), à l'exception de ceux sur lesquels le gabarit B³ est applicable.

(1) Voir, toutefois, l'article 261 du présent fascicule, pour ce qui concerne les hauteurs maxima des chargements devant circuler sur certains raccordements.

Etat Belge.

B ?

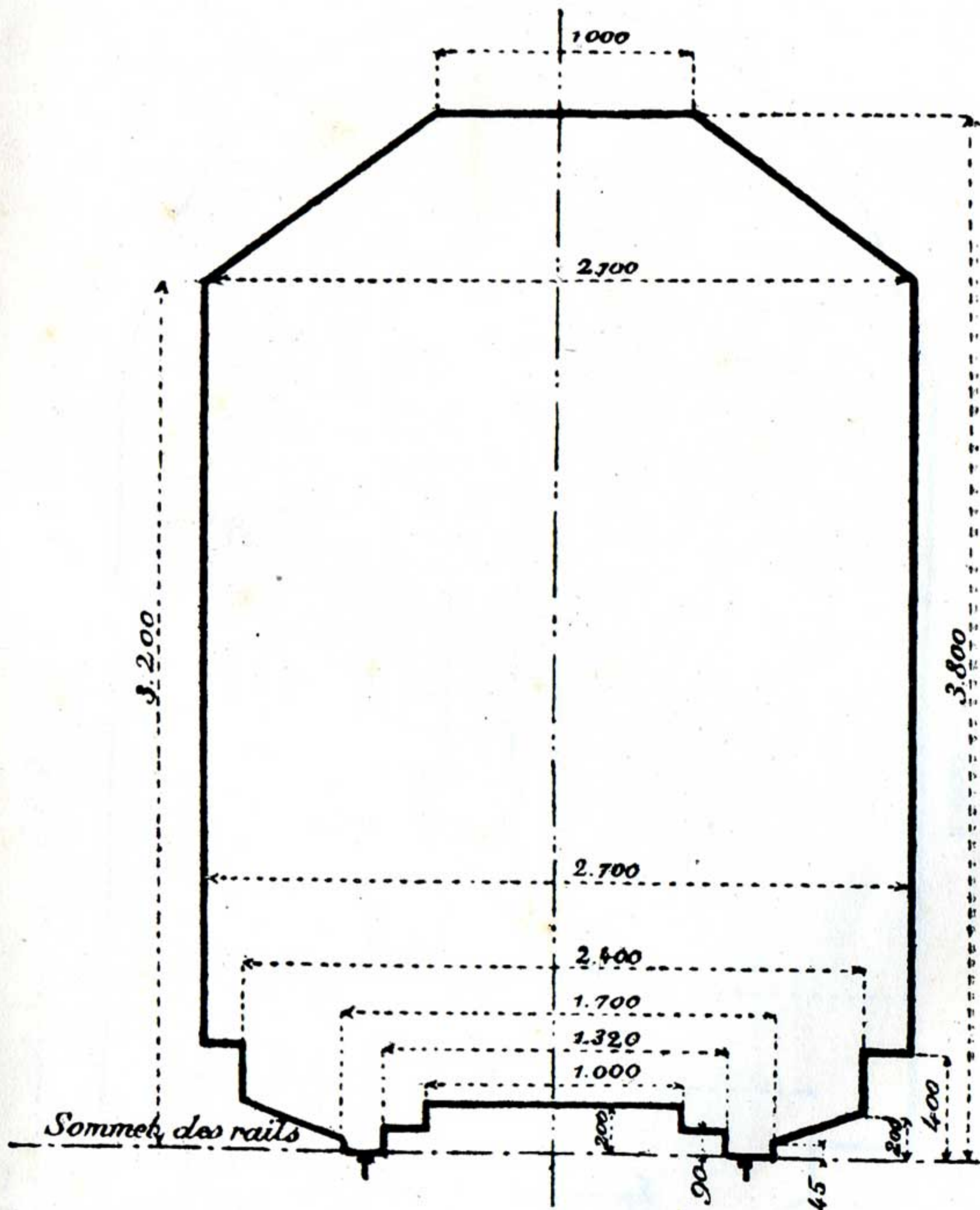


Échelle de 1 : 40.

Gabarit admissible sur les sections de Frameries à Pâturages et de Warquignies aux Rivages de Saint-Ghislain (Rive Nord).

Etat Belge.

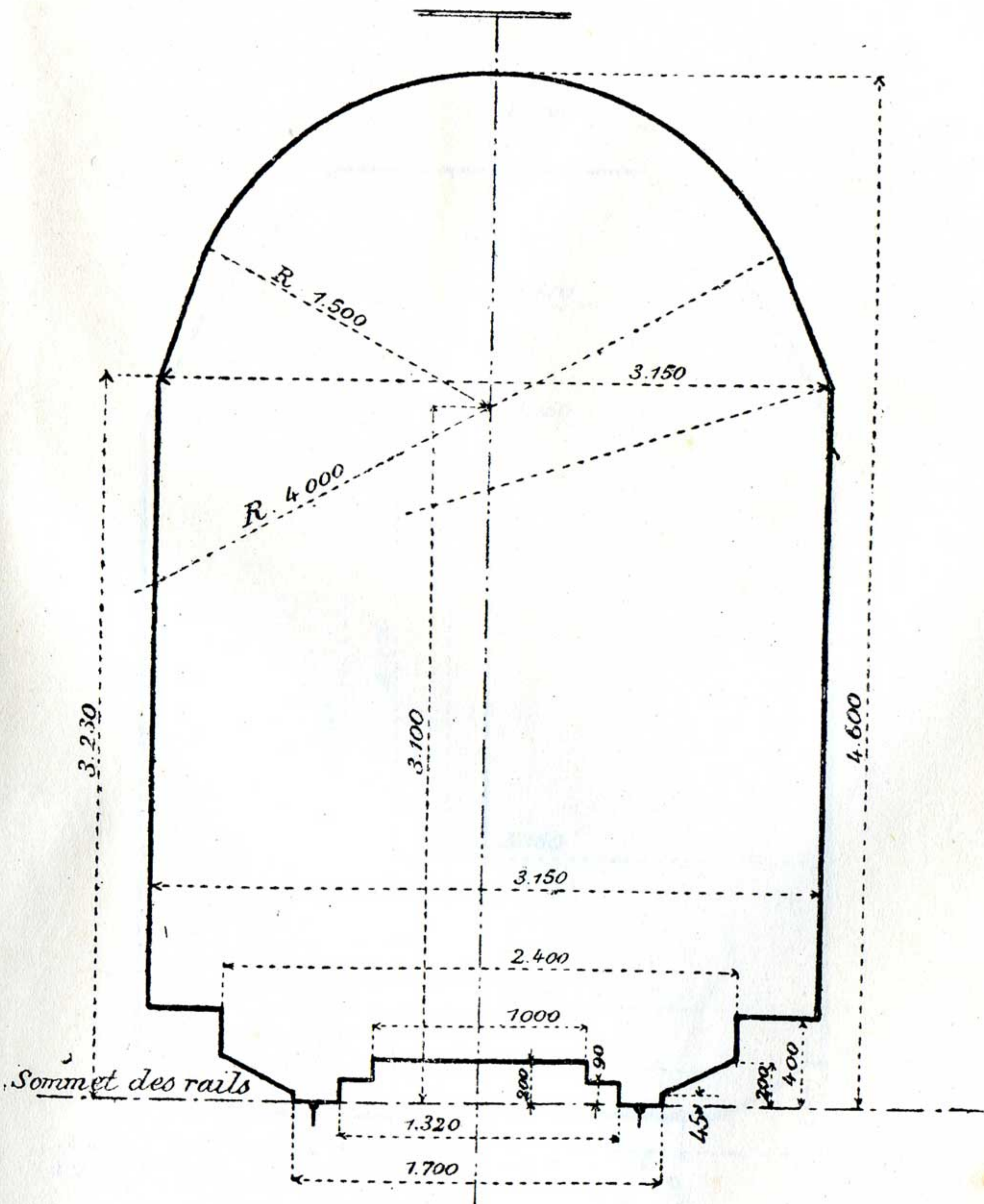
B 3



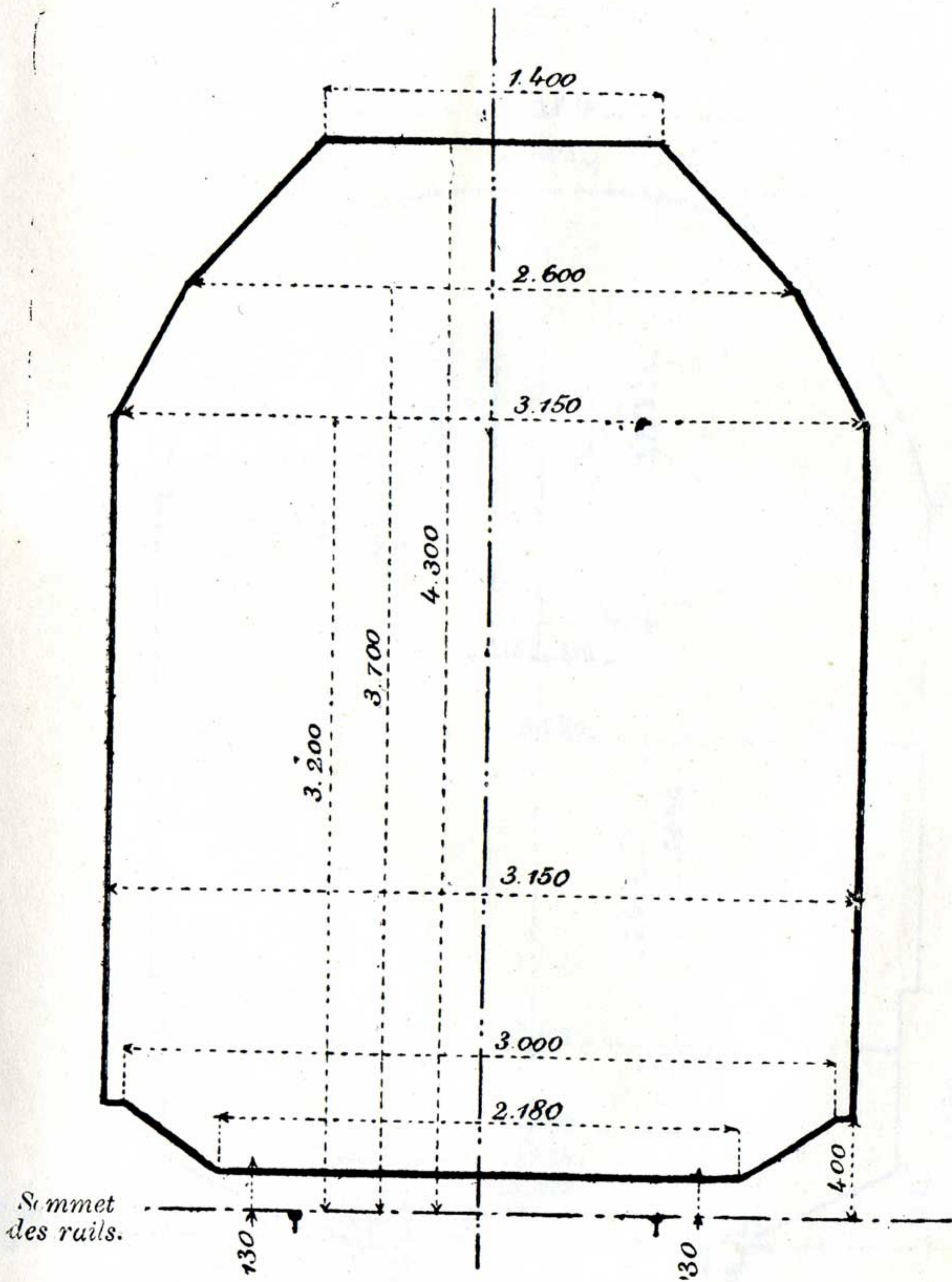
Échelle de 1 : 40.

Gabarit admissible sur les lignes du charbonnage de Saint-Placide, des puits nos 1 et 2 du Rieu-du-Cœur, des ateliers de MM. Cammaerts frères et du magasin Attenelle, reliés à la gare de Sainte-Marie-Josèphe (Couchant de Mons).

Flandre-Occidentale, Gand-Terneuzen, Hasselt-Maeseyck,
Malines-Terneuzen, Termonde-Saint-Nicolas.

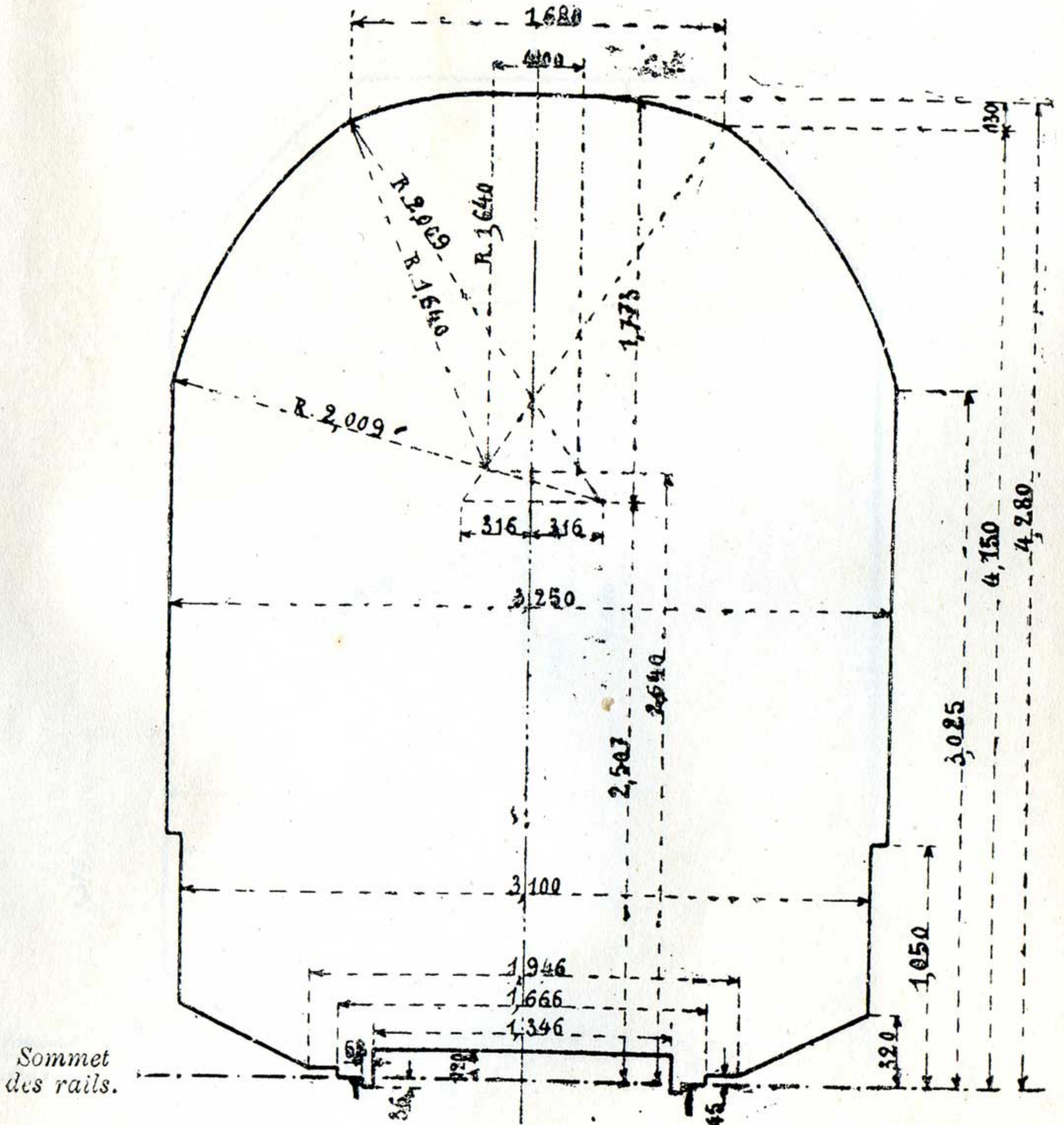


Chimay.

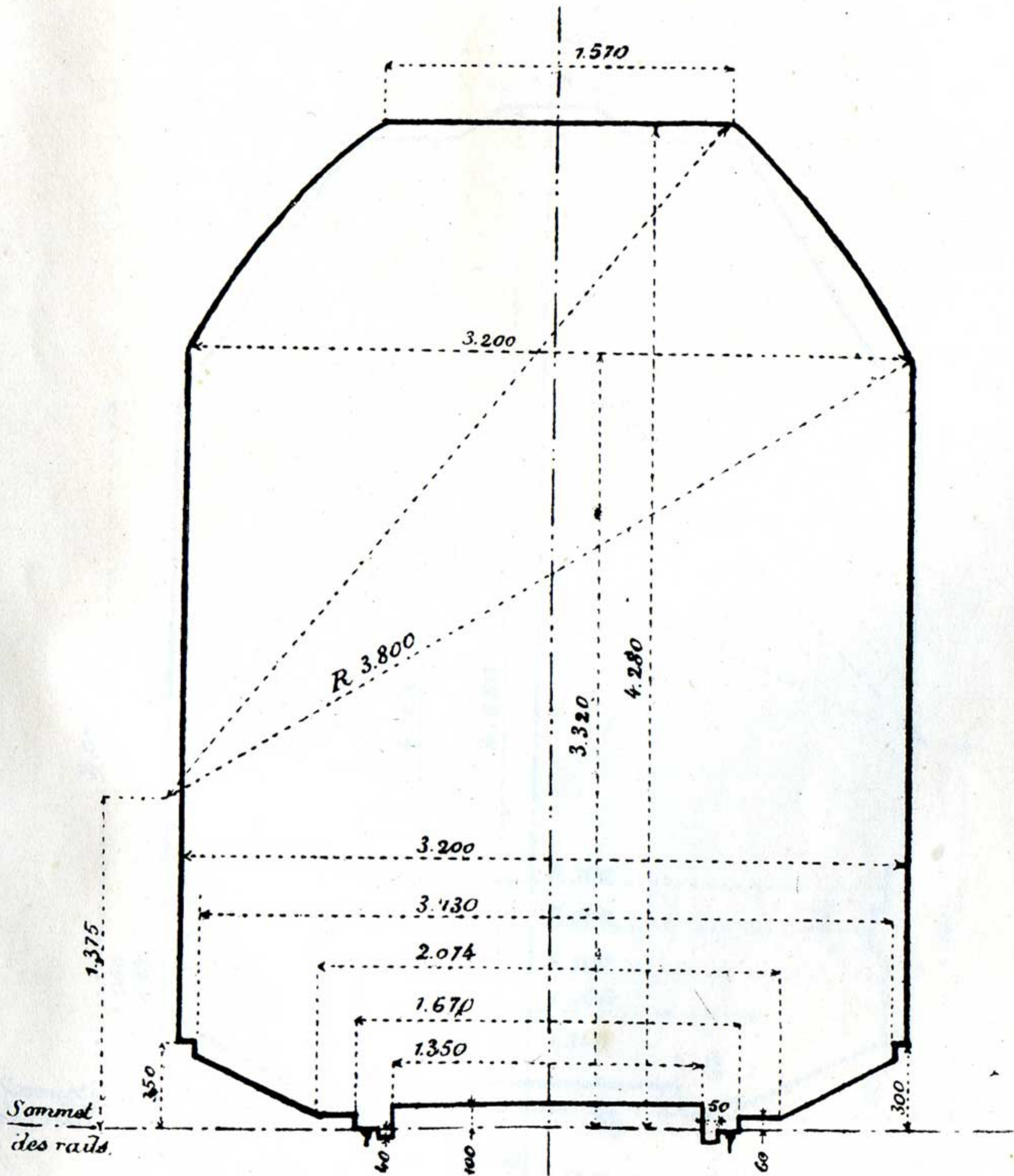


Échelle de 1 : 40.

Nord Belge.

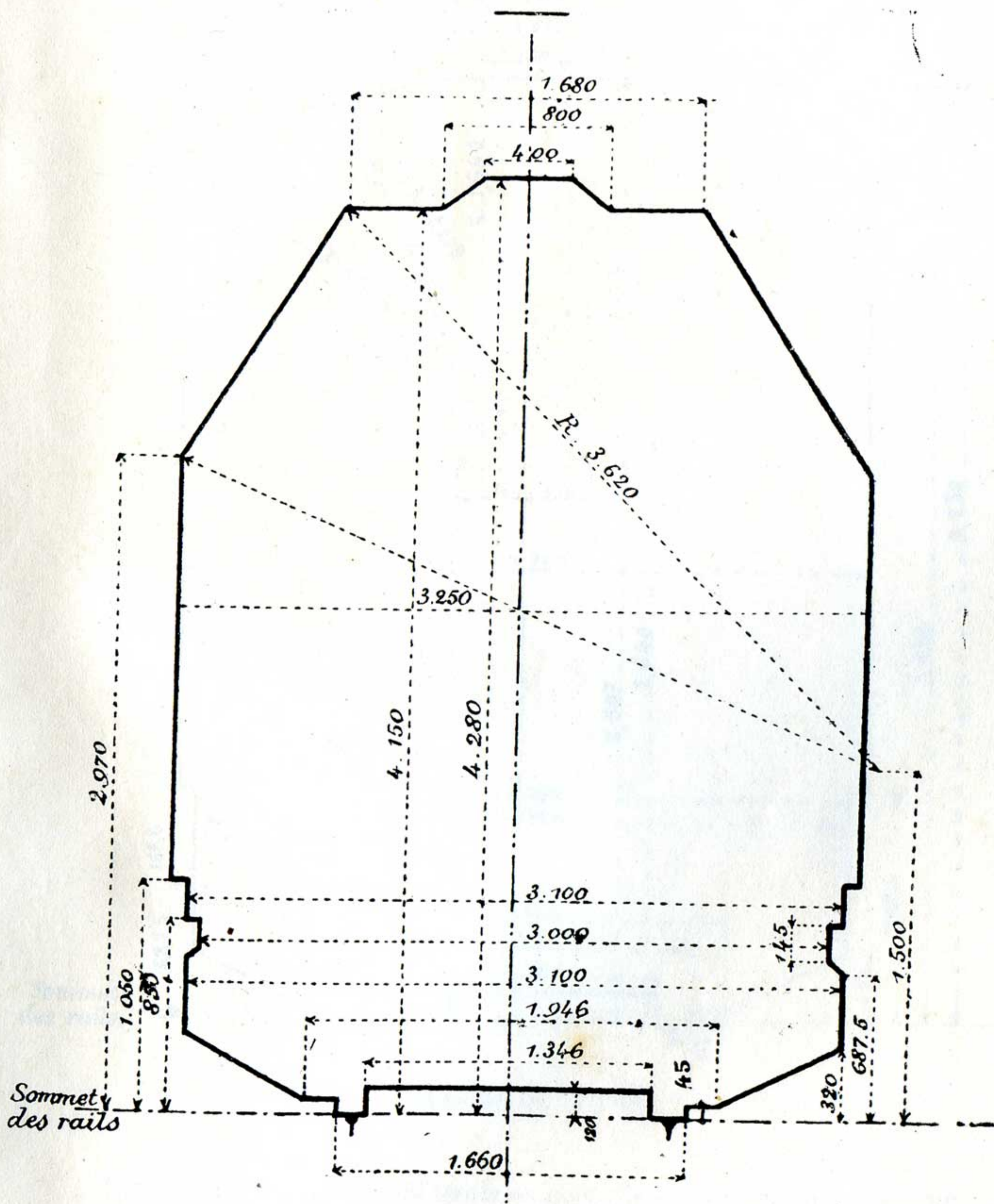


Est Français.



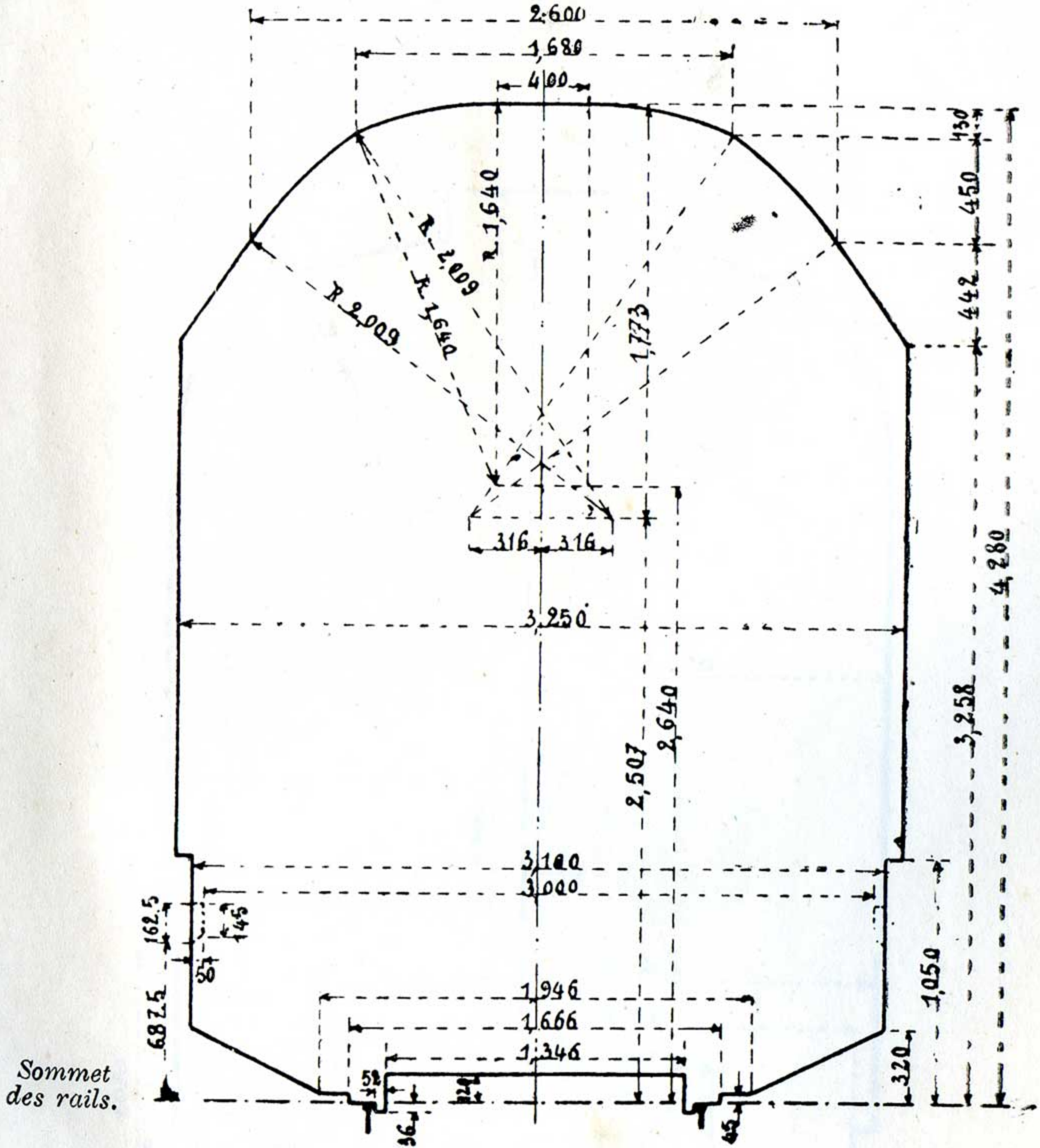
Échelle de 1 : 40.

Mines d'Anzin.



Échelle de 1 : 40.

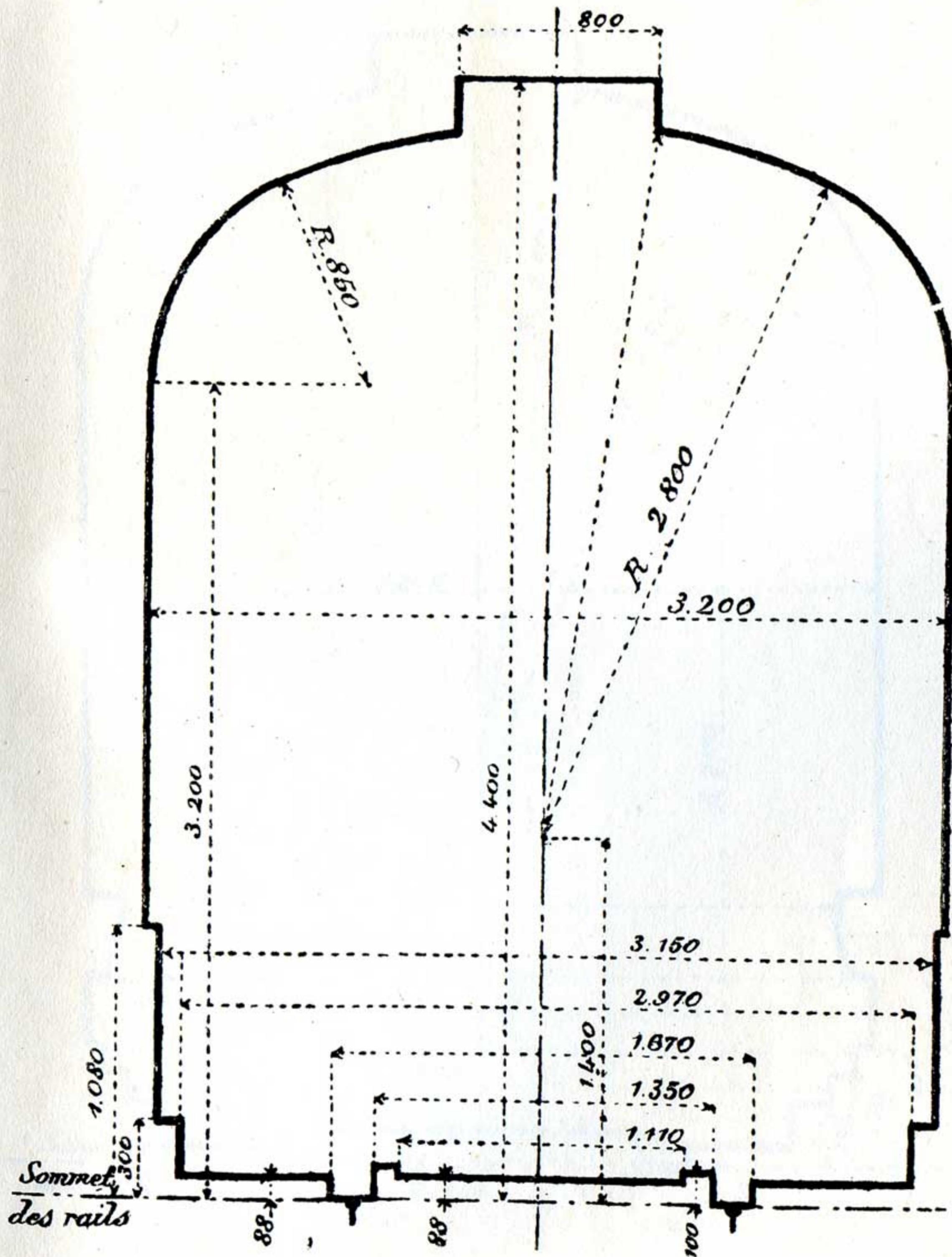
Nord. Français.



Échelle de 1 : 40.

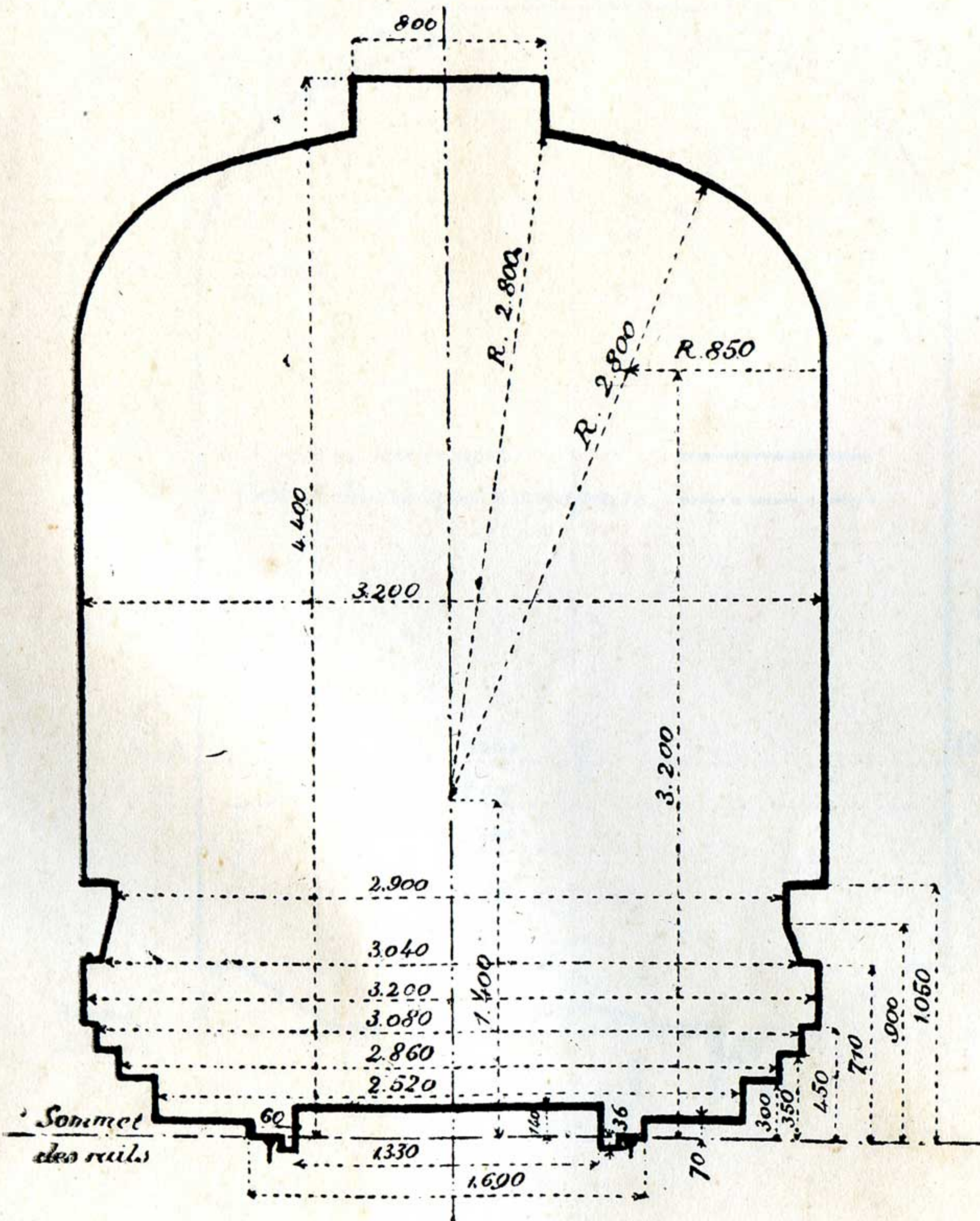
NOTA. — La partie du profil tracée en pointillé se rapporte aux quais sur-élevés des gares à voyageurs de Lille et de Paris-ceinture. Il n'y a lieu d'en tenir compte que pour les véhicules ou chargements devant entrer dans ces gares.

Etat Français.



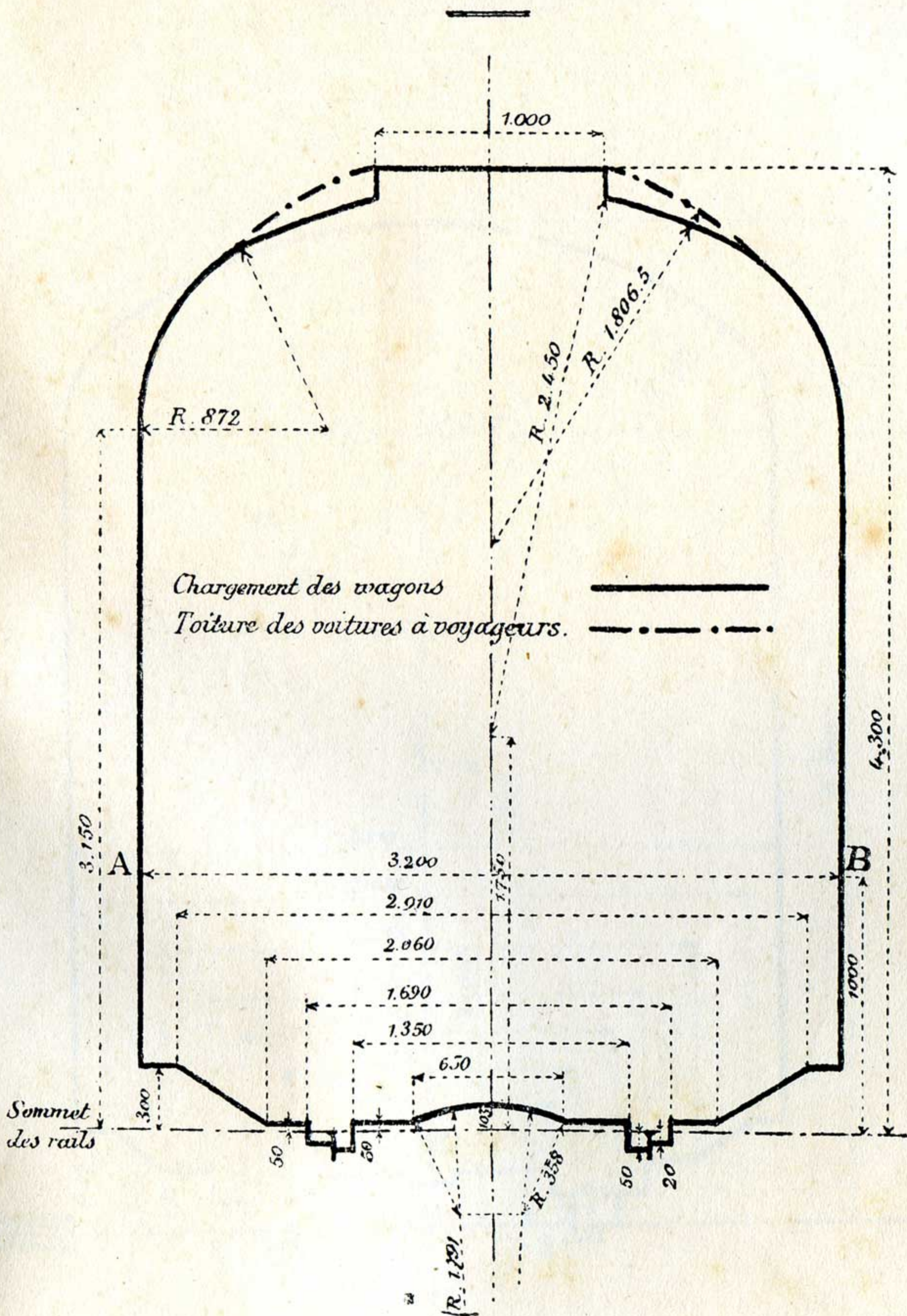
Échelle de 1 : 40.

Paris-Orléans.



Échelle de 1 : 40.

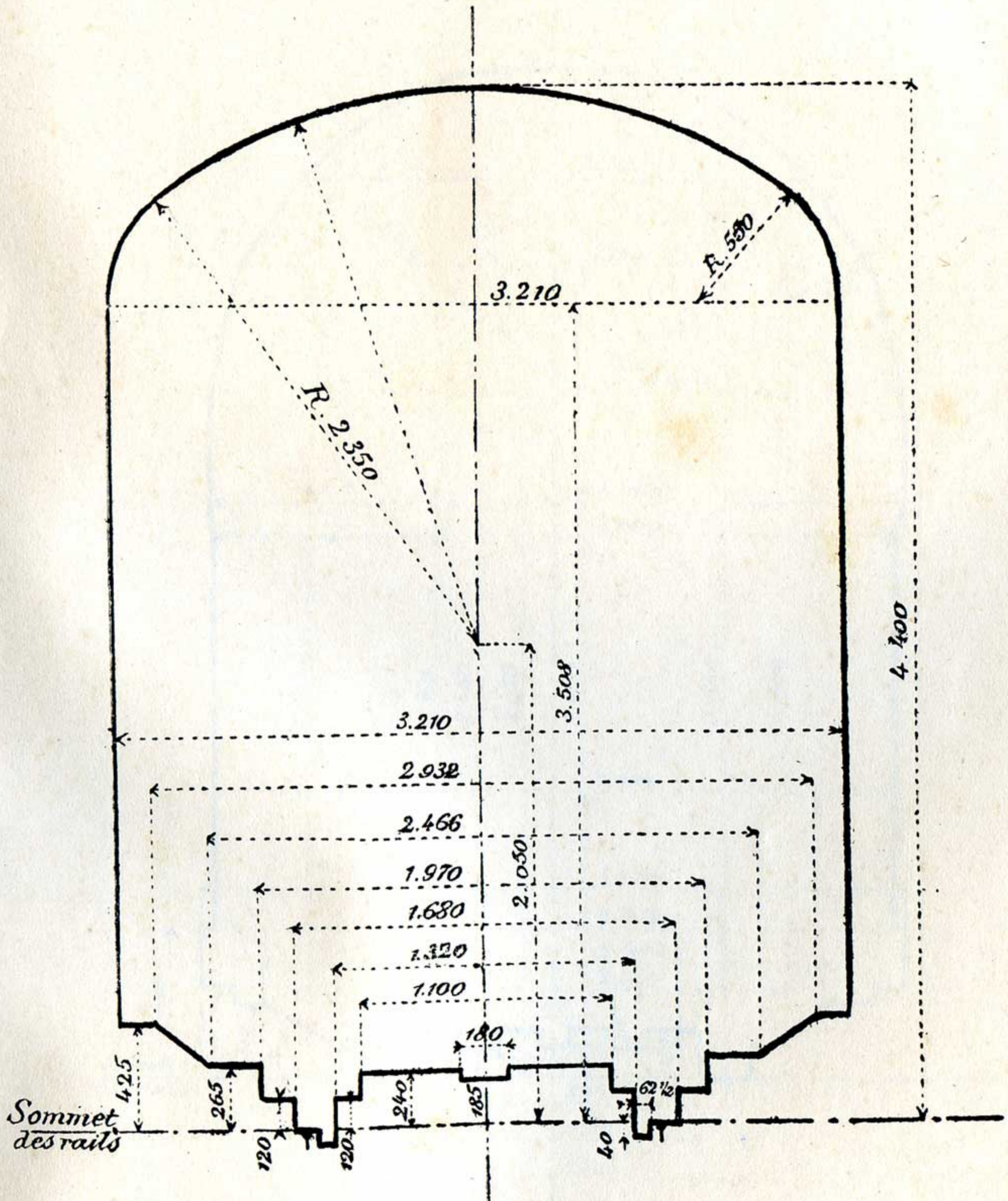
Paris-Lyon-Méditerranée.



Échelle de 1 : 40.

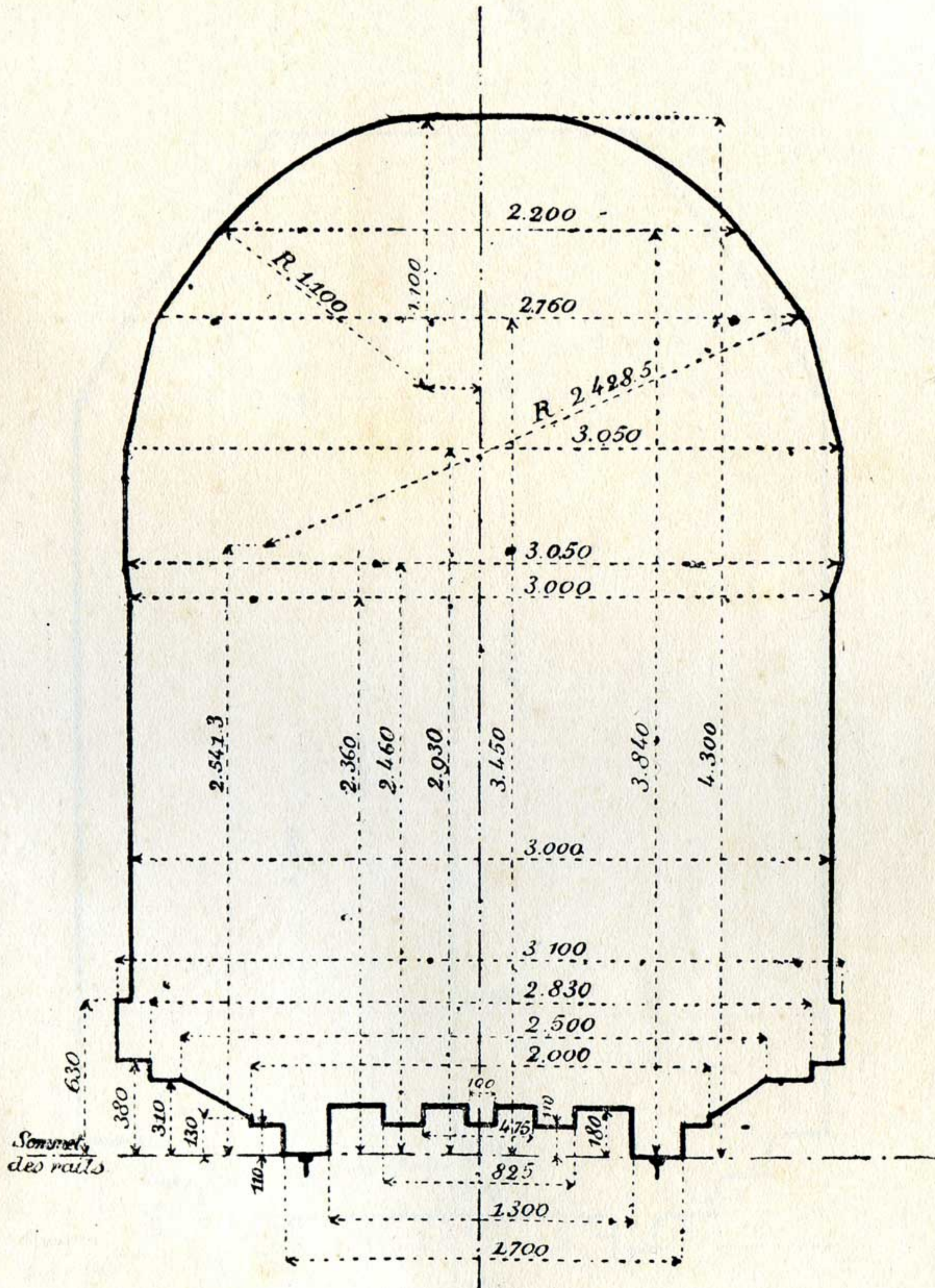
Au-dessous de la ligne AB, ce dessin donne le gabarit-limite de construction des travaux.

Midi Français.



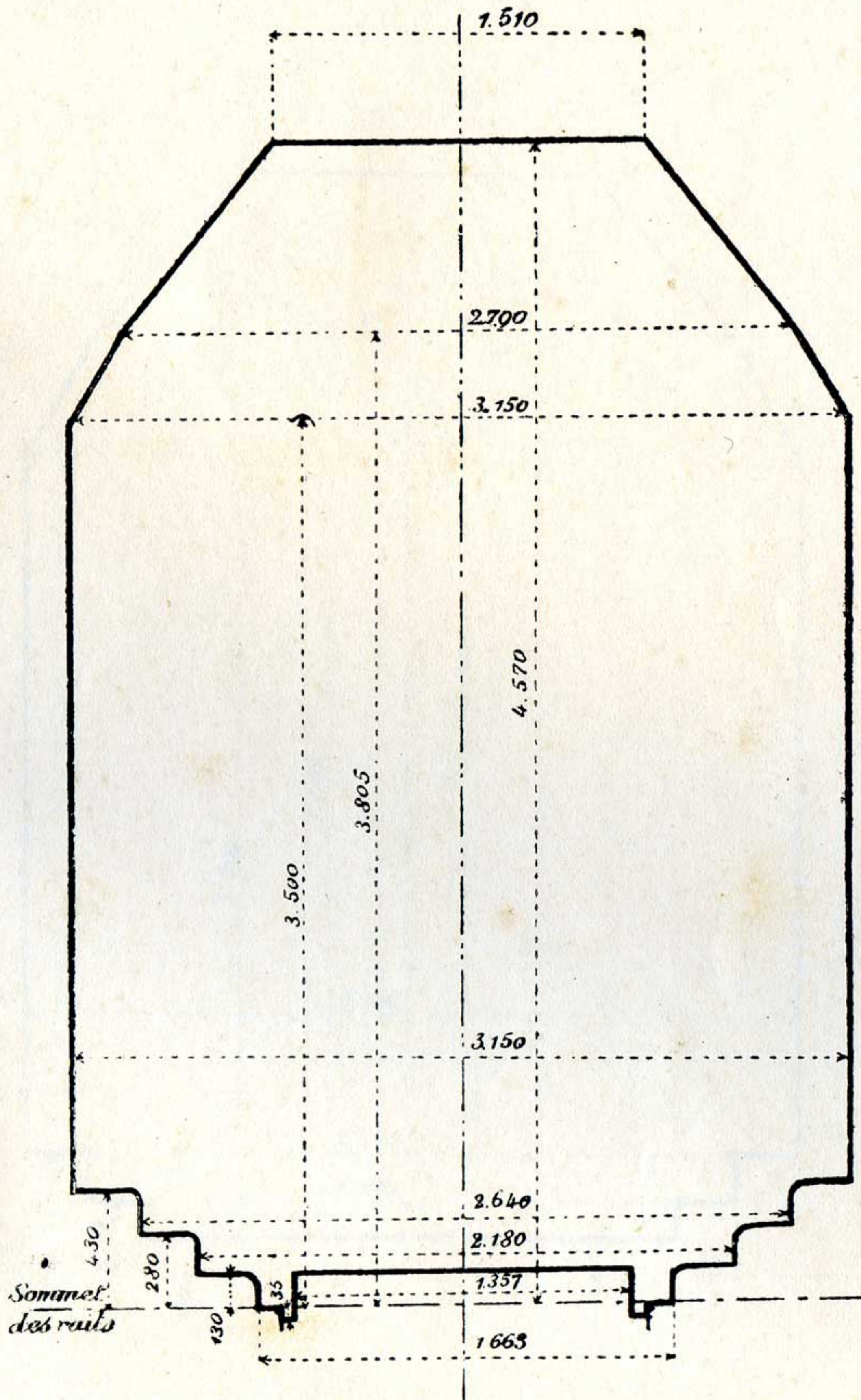
Échelle de 1 : 40.

Ouest Français.



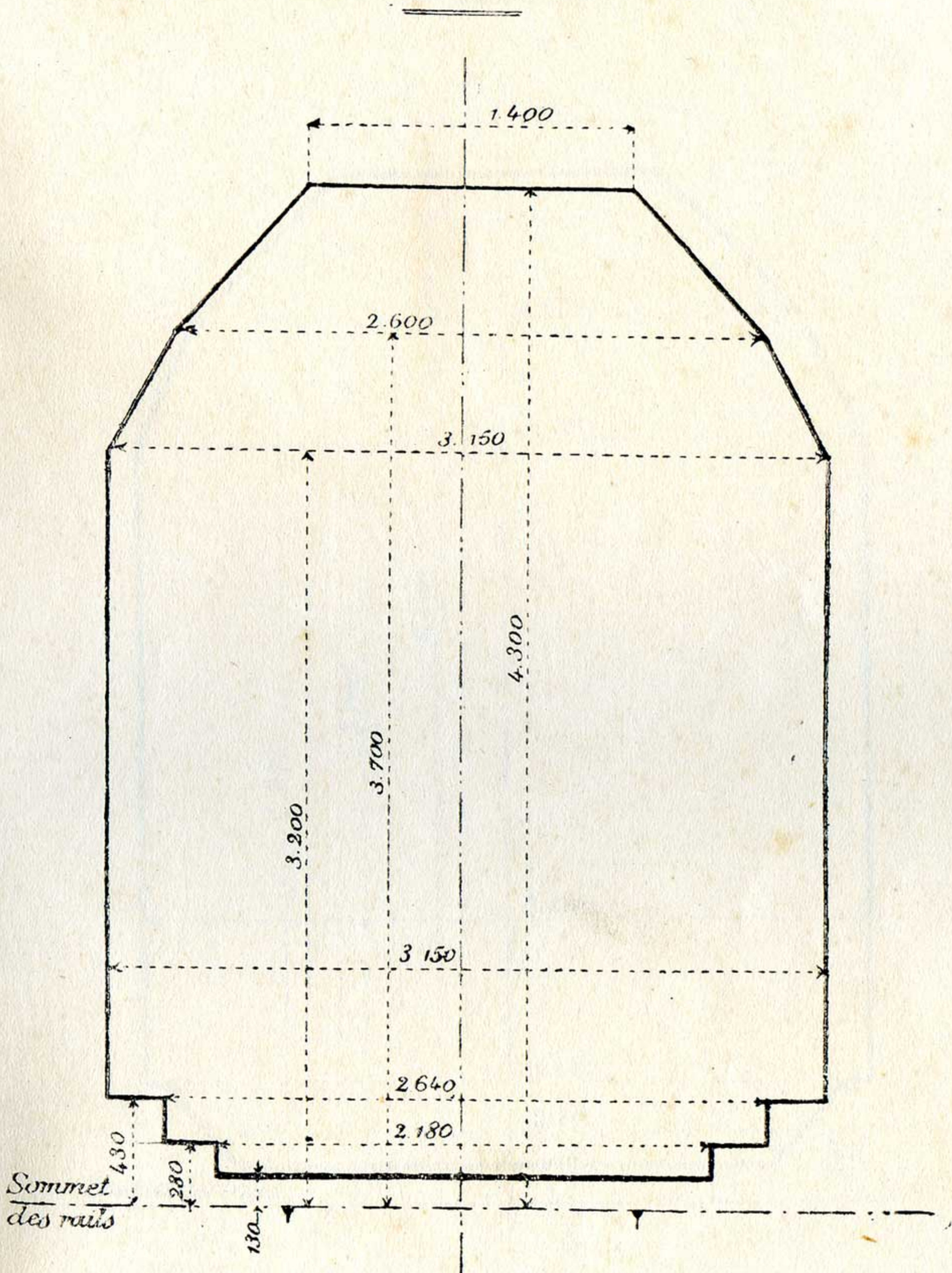
Échelle de 1 : 40.

Pays-Bas.



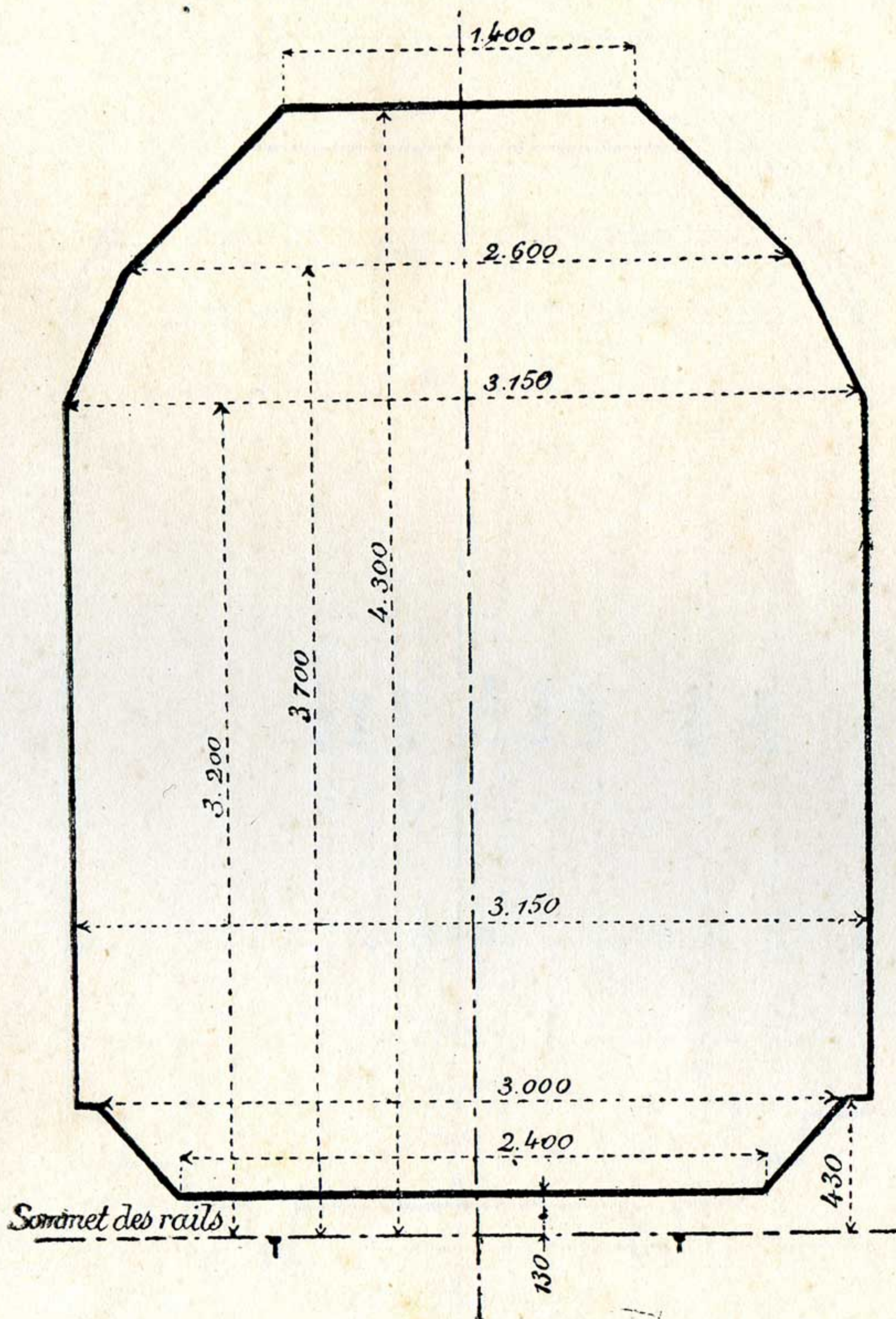
Échelle de 1 : 40.

Allemagne, Grand-Duché de Luxembourg, Serbie,
Bulgarie.



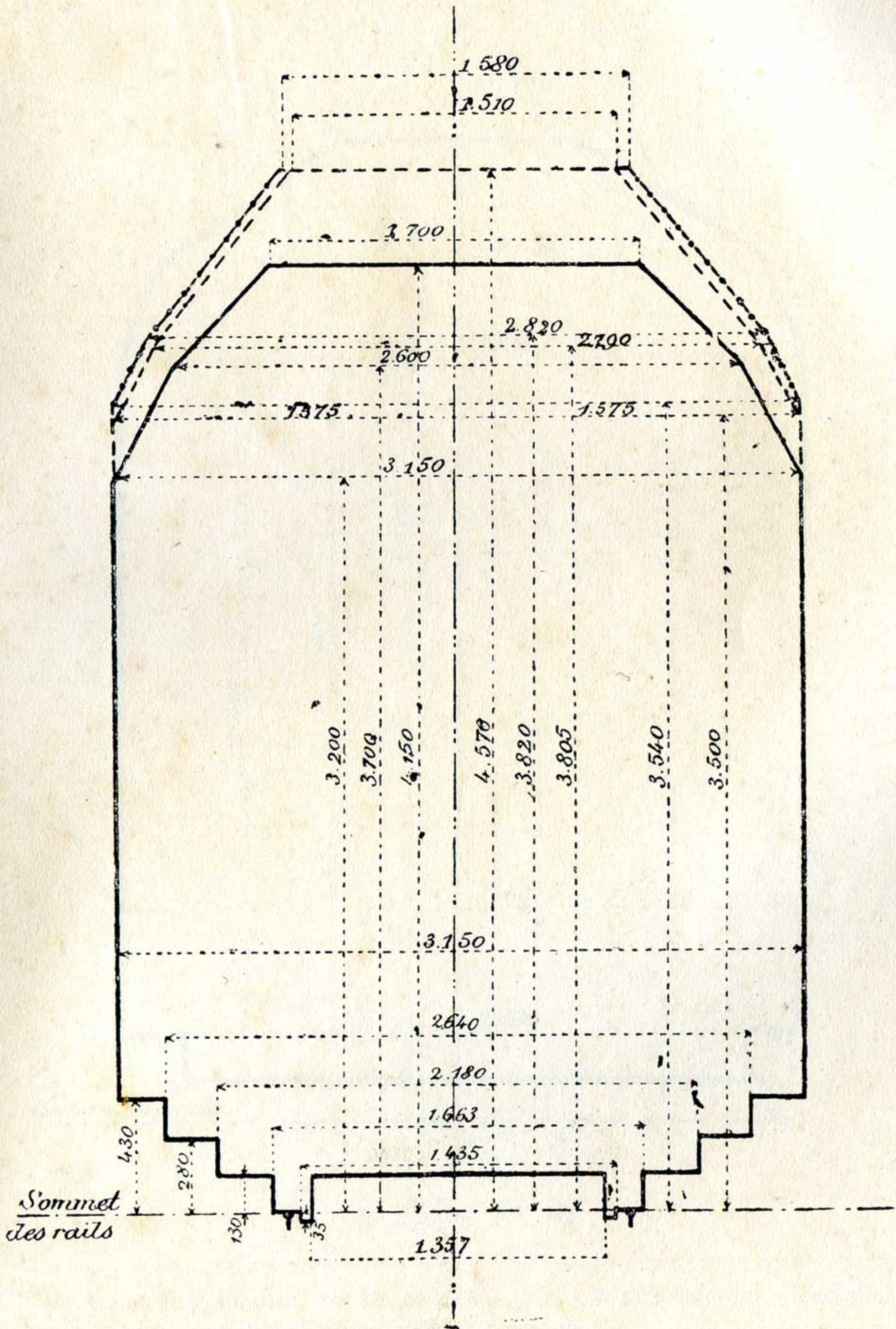
Échelle de 1 : 40.

Suisse.



Échelle de 1 : 40.

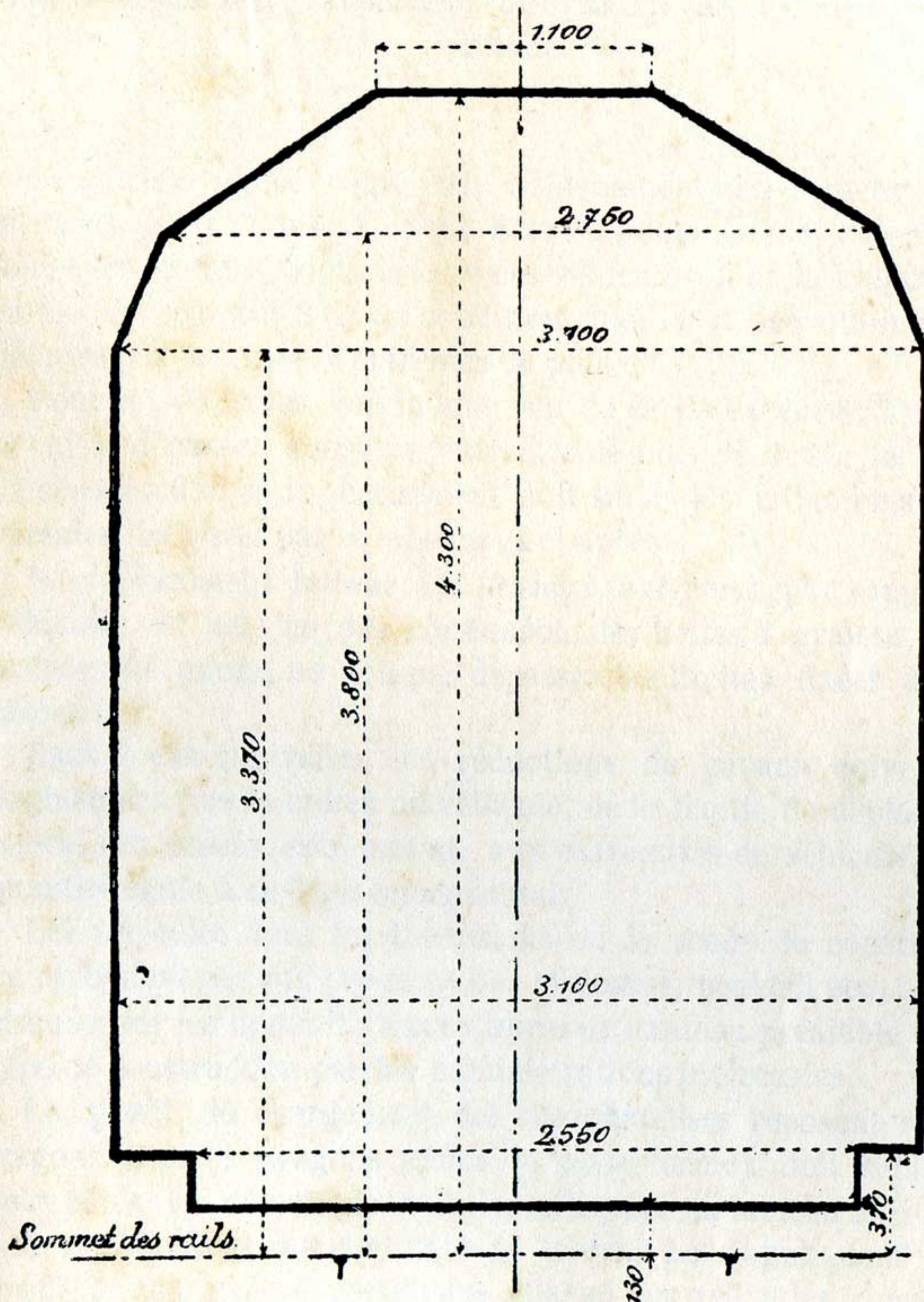
Autriche-Hongrie.



Échelle de 1 : 40.

Wagons à marchandises ————— Voitures et fourgons - - - - -
Wagons extraordinaires -

Italie (1).



Échelle de 1 : 40.

(1) Pour l'application de ce gabarit, voir les prescriptions spéciales insérées aux pages 203 à 205 du présent fascicule.

Règles concernant l'application du gabarit des chemins de fer de l'Italie.

Le gabarit figuré page 202, actuellement en vigueur sur les chemins de fer italiens, peut être appliqué, sans exception, à toutes les sections transversales des véhicules dont la longueur de caisse n'excède pas 8^m50, à condition que la caisse elle-même ne dépasse pas les essieux extrêmes de plus de 1^m25.

Pour les véhicules dont la longueur de caisse excède 8^m50 ou dont la caisse dépasse les essieux extrêmes de plus de 1^m25, le gabarit de construction et de chargement doit subir les réductions transversales indiquées par le tableau **A** ci-après.

Le déplacement latéral des essieux extrêmes, par rapport au véhicule, dû au jeu des coussinets, des boîtes à graisse et des plaques de garde, ne doit pas dépasser les limites fixées dans ce tableau.

Dans le cas contraire, les réductions de gabarit doivent être augmentées vers le milieu du véhicule, de la moitié du déplacement latéral des essieux extrêmes et, aux extrémités du véhicule, d'une quantité égale à ce déplacement total.

Les véhicules dont les dimensions ou le mode de construction ne répondent pas aux prescriptions ci-dessus, peuvent être admis à circuler sur les lignes italiennes, après un examen préalable de leur type de construction par les administrations intéressées.

Le profil de chargement des marchandises reposant sur des wagons à pivot (wagons munis de plate-forme), doit subir, des deux côtés, les réductions latérales indiquées au tableau **B** ci-après.

Les réductions inscrites dans ce tableau ne s'appliquent qu'au profil de chargement, tandis que chacun des véhicules composant l'expédition, est soumis à celles qui sont fixées dans le tableau **A**.

Tableau A.

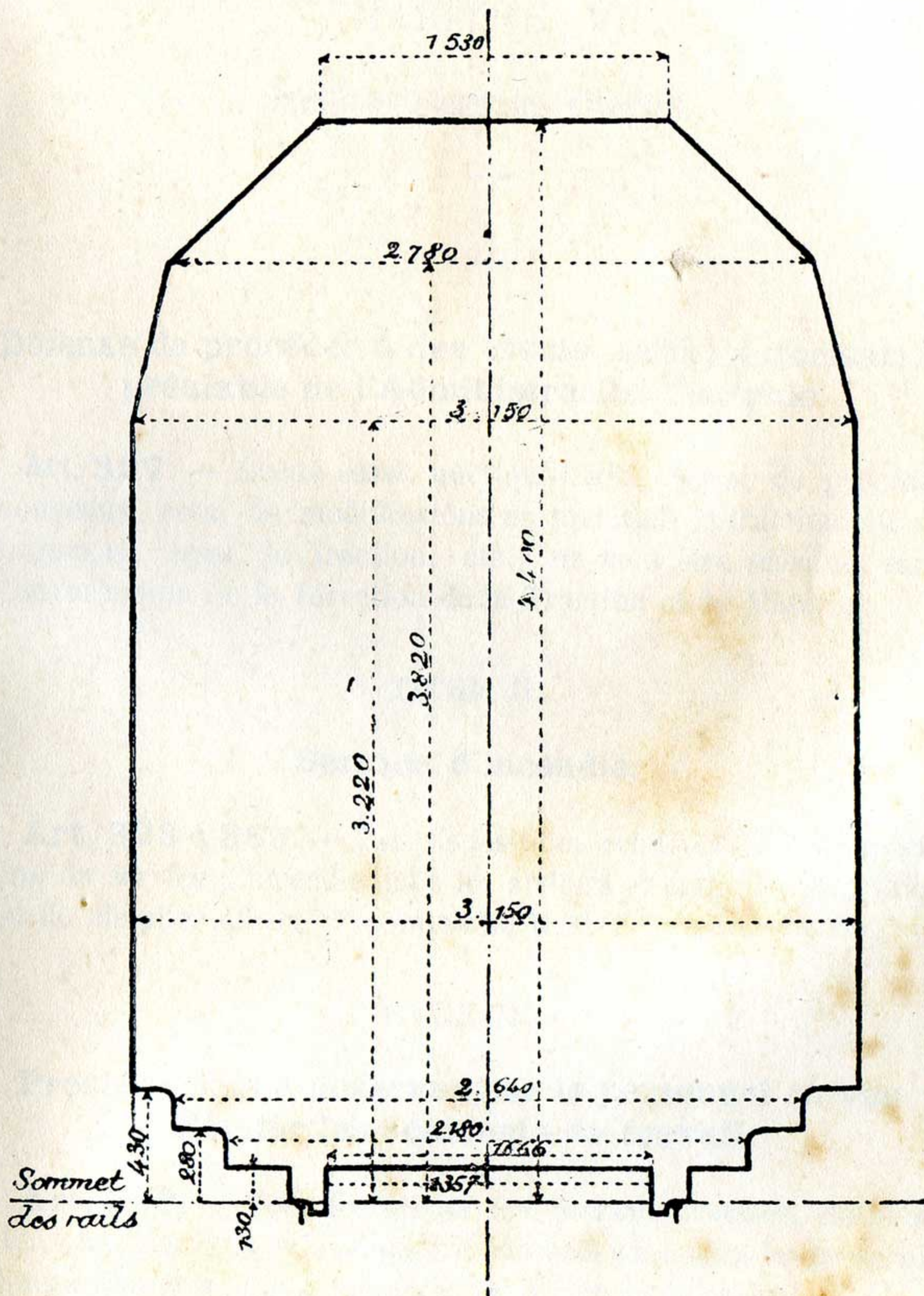
Distance entre les essieux extrêmes ou les pivots des trucs mobiles.	Déplacement latéral maximum des essieux extrêmes.	Réduction de largeur de chaque côté du gabarit de construction et de chargement des véhicules (*).										
		Partie comprise entre les essieux extrêmes ou entre les pivots des trucs mobiles.	Parties dépassant les essieux extrêmes ou les pivots des trucs mobiles jusqu'à									
			m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
			1.25	1.50	1.75	2.00	2.25	2.50	2.75	3.00	3.25	3.50
m.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
3.00	15	0	0	9	17	27	—	—	—	—	—	—
3.50	18	0	0	9	17	27	—	—	—	—	—	—
4.00	20	0	0	9	17	27	—	—	—	—	—	—
4.50	23	0	0	9	17	27	34	—	—	—	—	—
5.00	25	0	0	9	17	27	34	43	—	—	—	—
5.50	25	0	0	9	17	27	34	43	50	—	—	—
6.00	25	0	0	9	17	27	34	43	50	59	—	—
6.50	28	3	3	9	18	27	34	43	53	62	71	—
7.00	30	7	7	11	20	28	37	46	55	64	74	84
7.50	30	11	11	12	20	28	37	46	55	65	74	85
8.00	30	15	15	15	20	29	38	47	56	66	75	86
8.50	30	19	19	19	21	30	39	48	57	67	76	87
9.00	30	23	23	23	23	31	40	49	58	68	78	88
9.50	30	28	28	28	28	32	41	50	59	69	79	90
10.00	30	33	33	33	33	33	42	52	61	71	81	92
10.50	30	38	38	38	38	38	43	53	63	73	83	94
11.00	30	43	43	43	43	43	45	55	65	75	85	96
11.50	30	49	49	49	49	49	49	56	66	77	87	98
12.00	30	55	55	55	55	55	55	58	68	79	90	101
12.50	30	61	61	61	61	61	61	61	70	81	92	104
13.00	30	67	67	67	67	67	67	67	72	83	95	106
13.50	30	74	74	74	74	74	74	74	74	85	97	109
14.00	30	81	81	81	81	81	81	81	81	88	100	112
14.50	30	88	88	88	88	88	88	88	88	90	102	115
15.00	30	95	95	95	95	95	95	95	95	95	105	117

(*). N.B. Ces réductions ne sont, bien entendu, pas applicables aux trucs mobiles eux-mêmes.

Tableau B.

Distance entre les centres des pivots.	Saillie du chargement au delà des traverses à pivot jusqu'à :								
	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00
Réduction de chaque côté du gabarit de chargement.									
m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.	m.
6.00	0.10	0.13	0.17	0.21	0.26	0.31	0.36	0.42	0.48
8.00	0.10	0.13	0.17	0.22	0.27	0.32	0.37	0.44	0.50
10.00	0.10	0.14	0.18	0.23	0.28	0.33	0.39	0.45	0.52
12.00	0.11	0.15	0.19	0.24	0.29	0.35	0.41	0.47	0.54
14.00	0.14	0.16	0.20	0.26	0.31	0.37	0.43	0.50	0.57
16.00	0.17	0.17	0.22	0.27	0.33	0.39	0.46	0.53	0.60
18.00	0.20	0.20	0.23	0.29	0.35	0.42	0.49	0.56	0.64
20.00	0.24	0.24	0.25	0.31	0.37	0.44	0.52	0.59	0.68

Roumanie.



Échelle de 1 : 40.

CHAPITRE VI.

Questions générales diverses.

TITRE I.

Défense de procéder à des essais, sans l'autorisation préalable de l'Administration Centrale.

Art. 327. — Aucun essai, quel qu'il soit, (essai de procédés nouveaux, essai de modifications au matériel de traction ou de transport, essai de traction, etc.) ne peut être effectué, sans l'autorisation de la Direction de la Traction et du Matériel.

TITRE II.

Service d'incendie.

Art. 328 à 359. — Les dispositions relatives à l'organisation du service d'incendie dans les ateliers et stations, font l'objet du chapitre 42 du 1^{er} volume du R.A.G.

TITRE III.

Prescriptions à observer par le personnel en vue d'éviter les accidents du travail.

Art. 360. — Tous les agents des ateliers, remises, stations, etc., etc., ont reçu un exemplaire du livret contenant les prescriptions à observer, en vue d'éviter les accidents du travail.

Les porteurs de ce livret doivent le lire souvent et en avoir le plus grand soin.

Les chefs immédiats s'assurent, par eux-mêmes, que les agents sous leurs ordres comprennent parfaitement les recommandations qui leur sont faites et, au besoin, ils leur donnent les explications nécessaires pour leur faire saisir la portée et l'utilité de ces prescriptions. — Ils veillent, en outre, à ce que celles-ci soient ponctuellement observées. (Ordre de service n° 304 de 1899, complété par l'ordre de service n° 11 de 1902 et par l'ordre spécial n° 18^E/6^{VT}/6TM du 31 janvier 1905).

TABLE DES MATIÈRES

DU

FASCICULE I.

Les numéros indiquent les **articles** ou les **pages** à consulter, selon le cas.

A

	ARTICLES.
Accident au matériel de transport	77, 136
— du travail. Prescriptions à observer par le personnel.	360
— survenant au personnel du service d'incendie dans l'exercice de ses fonctions	354
Adjonction en queue des trains, de véhicules à marchandises ayant une traverse de tête brisée.	141
— en queue des trains, de véhicules ne permettant plus l'accrochage que d'un seul côté.	141
Administrations communales. Déclarations à délivrer par les	15
Admission des essieux coudés par la Commission de Réception	30
Agrès (Conf.ction, utilisation, réparation, etc.).	145, 156 à 166, 201 à 215
— appartenant aux administrations étrangères (surveillance, constatation des avaries, etc.).	204
— fixes. (Definition)	205
— formant partie intégrante des wagons.	202 à 205
Alimentation des boîtes à huile des véhicules des trains de voyageurs	87, 95
— des boîtes à huile des voitures postales	90
— » lanternes des trains	55
Allonges ou barres d'attelage. Démontage, renvoi à vide.	295, 296
Annotations des avaries, aux points d'échar ge.	169
— prescrites aux ateliers de réparations.	107, 127, 160
— prescrites aux ateliers des lignes	91, 92, 127.
— prescrites aux postes de visite	92, 169
Appareils à désinfecter. Mise en service	15
— d'attelage. Entretien et nettoyage.	72 à 74, 78, 96, 97
— de levage.	217 à 225
— Westinghouse. Vérification.	72, 78, 95

	ARTICLES.
Application des balanciers compensateurs	24
— des étiquettes d'avaries	94, 135 à 137, 142, 168
Approvisionnement de cuirs de piston de cylindre Westing- house	95
Arbres. Chargement d'	298 à 300
Arrhes. Réclamation des	180
Atelier Central. Signification de cette inscription.	93
Ateliers. Attributions	1, 69 à 71, 91, 98
— centraux. Attributions spéciales	1, 70, 98
— chargés de la réparation des bâches	159, 160
— " " du matériel à marchandises.	101
— " du levage et de l'entretien ordinaire du maté- riel à marchandises	98, 120, 121,
— " du levage et de l'entretien ordinaire du maté- riel à voyageurs	69 à 71
— des lignes. Attributions	1, 70, 91, 98
— sur lesquels doivent être dirigés les véhicules à réparer.	103
— " " " " envoyées les pièces détachées du matériel.	197
Attelages. Entretien des	73, 74, 78
— Visite des	52, 54
Autorisation de mise en service d'une locomotive.	16
— de monter sur les locomotives	46
— de remise en service d'un moteur réparé	4
— préalable d'expédition d'un transport extraordi- naire	272
Avaries au matériel de transport	52, 66, 105 à 113, 128 à 146, 168 à 180, 200
— aux agrès	201 à 215
— aux bâches.	161, 162, 163, 201, 206 à 215
— " " , occasionnées par des particuliers	208, 210, 214
— aux tapissières	200
— de nature à compromettre la sécurité ou la régularité de la marche des trains	94
— graves survenant au matériel Etat Belge sur les lignes étrangères	175
— imputables au service de la traction et du matériel ou des voies et travaux	131
— Informations à donner et rapports	128 à 133

ARTICLES.

Avaries n'ayant pu être constatées lors de l'échange des véhicules	168
— nécessitant le retrait des véhicules des trains.	137
— non signalées par étiquettes	143
— occasionnées par des personnes étrangères à l'administration sur les voies de l'Etat Belge	178 à 180, 210, 213, 214
— occasionnées par des chargements (Chaux, etc.)	179, 180
— peu importantes	94
— survenant au matériel étranger	146
— survenant au matériel dans les stations communes	177
Avertisseur Westinghouse. — Vérification, essai, nettoyage, etc.	95
Avis de remise en état des véhicules étrangers avariés.	186

B

Bac à charbon. — Vérification de sa présence dans les fourgons	56
Bâchage des chargements d'écorces	313
Bâches. (Confection, réparation, marques, expédition, conservation, etc.)	156 à 166
— Avaries aux	161, 162, 201, 206 à 215
— Envoi en réparation	163 à 165
— formant partie intégrante des wagons	203
— hors d'usage	207
— Marques. — Recherche	160
— Modèles. — Dimensions	156, 158
— Réparation	159
— réparées ou neuves. — Envoi à Anvers (B.E.). Transit.	166
— Responsabilités	161, 162
— Utilisation.	157
— Visite des.	204, 206
Balais. — Chargement de	313
Balanciers compensateurs. — Application des	24
Baliveaux. — Chargement de.	302
Bandages. (Bris)	42, 43, 132, 133
— Limite d'usure	40, 79, 116
Barres d'attelage ou allonges. — Démontage. — Renvoi à vide.	295, 296
— de faitage	202
Bois longs de fortes dimensions. — Définition.	284
— longs de fortes dimensions. — Transport	283
Boucarts — Chargement de	303
Boîtes à huile. — Echauffement de	147 à 155

ARTICLES.

Bordereau des procès-verbaux d'avaries. T.M. n° 643. (Voir Etats.)	
Boxes et trucks. — Visite périodique	82
Bras de fer. — Emploi de	145, 202
Brigadier-serre-frein. — Service.	49
— -visiteur. — Service.	68
Bris d'essieu, de bandage, de roue, etc.	42, 43, 132, 133
— de traverse de tête d'un véhicule à marchandises . . .	141
Bulletin de commande	104
— d'information I.C. 105. (Voir Etats).	
— id. T.M. 574 (id.). Echauffement de boîtes.	
But de la comptabilité des parcours des essieux coudés . .	28

C

Cahiers d'étiquettes d'avaries. — Numérotation, timbrage, etc.	137
Calage de la flèche des wagons-grues	231-235
— des chargements de cylindres.	304 à 311
— des ressorts de suspension et des boîtes à huile des wagons-grues	229
Calorifère (Vérification de sa présence dans les fourgons) .	56
Carnet historique des locomotives.	3, 4
— des visiteurs	169, 170, 172
— " " (Modèle)	page 109
Certificat accompagnant un transport de matériel neuf roulant sur essieux	274
Chaines de grues (Emploi)	239 à 248
— Système utilisé pour soulever les colis volumineux.	245
— Système utilisé pour soulever les barils, fûts, etc.	246
Charge des trains	48
Chargement des marchandises sensibles à l'humidité . . .	65
— sur wagon, de véhicules étrangers avariés . . .	188
Chargements d'arbres	298 à 301
— de baliveaux	299, 302
— de boucauts ou fûts de grandes dimensions . . .	303
— d'éclisses	312
— d'écorces, balais, fagots	313
— de cylindres	304 à 311

ARTICLES.

Chargements de cylindres en destination de l'Allemagne ou en transit par ce pays :	305 à 310
— A. Dans le sens longitudinal du wagon (en canon).	306
— B. En travers du wagon (en roule)	307, 308
— C. Sur poulain	309
— D. Composés de fragments de cylindres	310
Chargements de marbres :	314 à 317
— A. Marbres en caisses.	314
— B. Marbres en blocs	315
— C. Marbres en tranches non emballés	316, 317
— de marchandises volumineuses	297
— de pétrole, schiste, naphte	318
— de pierres :	319 à 321
— A. Pierres de taille.	319
— B. Pierres sciées, sculptées ou taillées	320
— C. Pierres en tranches.	321
— de planches	322, 323
— de rails	324
— de tôles et poutrelles	325
— de trains de roues de voitures et de wagons	326
— extraordinaires (voir transports).	
— ordinaires.	249 à 270
Charleroy-Hangar. — Signification de cette inscription	93
Chaudières des locomotives placées à demeure	18
— Envoi en réparation des.	2
— fixes	3-20
— fonctionnant d'une façon intermittente	14
— Solidité	12, 17
Chauffeur. — Service de.	49
Chefs-gardes. — Services des (Voir, en outre, manuel du chef-garde, etc.).	54 à 56, 59, 61, 63, 64, 66
Chèvres. — (Voir Grues).	
— utilisées pour le remplacement des essieux et des boîtes à huile.	151
Chômage des chaudières. — Prescriptions à observer	14
Clefs à trois branches servant à faire fonctionner les serrures de certains véhicules.	51
— du local contenant le matériel du service d'incendie	330
Cloisons mobiles.	202
Clous pouvant blesser les personnes ou les animaux.	65
Collage des étiquettes d'avaries	94, 137

	ARTICLES.
Composition des trains	48
Comptabilité du parcours des essieux coudés	27 à 35
— " " locomotives « Etat Belge » circulant sur les lignes étrangères.	47
— du parcours des voitures postales.	88
Conditionnement du matériel de transport	167-249
Conservation des clefs à 3 branches	51
Constatacion contradictoire des avaries et manquants aux agrès. — contradictoires des avaries et manquants aux points d'échange	201 167 à 215.
— contradictoire des avaries et manquants aux points d'échange communs au Nord Français, au Nord Belge, à la Flandre Occidentale, à l'Est Français et à l'Etat Belge	168
Coussinets. Emploi de (Voir entretien).	
Croisillons (emploi des)	239 à 248
— grand modèle	240 à 243
— petit modèle	244
— Précautions à prendre	241
Cylindres. — Chargement de	304 à 311
— du frein Westinghouse du matériel à voyageurs	95

D

Dates de graissage du matériel pour trains de voyageurs.	86, 92, 95
— " " " " de marchandises	115
— de levage " " de voyageurs.	76, 77, 95
— " " " " de marchandises	114
— de visite des cylindres du frein Westinghouse	95
— " des appareils de levage	222
— " du matériel pour trains de voyageurs	80, 93, 95
— " des voitures postales	80, 92, 95
Déchargement des arbres en grume	301
Déclaration à délivrer par les administrations communales.	15
Décomptes d'avaries au matériel	172
Défense de procéder à des essais sans autorisation de l'Ad- ministration centrale	327
— faite aux agents chargés de la visite des équipements « Stone » de séjourner dans les voitures pendant les manœuvres.	60
Dégarniture des chaudières	22
Délais de levage, de graissage et de visite du matériel de trans- port. (Voir Dates).	

	ARTICLES.
Délivrance d'autorisations de monter sur les locomotives.	46
Demande de mise en service des locomotives neuves	16
— de pièces de rechange.	146, 182, 183, 185
— " " " adressées par les Compagnies étrangères.	189
— de remise en service des moteurs réparés	4
Dépendances des ateliers.	109 à 113.
Déplacement des pompes du service d'incendie.	354
Déraillement du matériel du transport	77, 136
Détournement de la voie normale des transports extraordinaires	273
Dimensions des bâches	156
— des chargements	250 à 270.
— A. Transports devant circuler sur le réseau de l'Etat Belge :	250 à 255.
a) Chargements ne dépassant pas 9 ^m 20 de longueur	250 à 252
1 ^o Transports ne pouvant se déranger en cours de route.	250
2 ^o Transports susceptibles de se déranger en cours de route.	251 et 252.
b) Chargements ayant une longueur de plus de 9 ^m 20 jusqu'à 12 ^m 20.	253, 254
1 ^o Transports ne pouvant se déranger en cours de route.	253
2 ^o Transports susceptibles de se déranger en cours de route.	254
c) Chargements ayant une longueur de plus de 12 ^m 20 jusqu'à 24 mètres	255
— B. Transports devant circuler sur les lignes de Fleurus à Ransart, Jamioulx à Vireux, Walcourt à Flo- rennes (Sud) et La Planche à Charleroy (Riva- ges) :	256 à 260.
a) Chargements ne dépassant pas 9 ^m 20 de longueur	256 et 257
1 ^o Transports ne pouvant se déranger en cours de route.	256
2 ^o Transports susceptibles de se déranger en cours de route.	257
b) Chargements ayant une longueur de plus de 9 ^m 20 jusqu'à 12 ^m 20	258 et 259.
1 ^o Transports ne pouvant se déranger en cours de route.	258
2 ^o Transports susceptibles de se déranger en cours de route.	259
c) Chargements ayant une longueur de plus de 12 ^m 20 jusqu'à 24 mètres	260

	ARTICLES.
Dimensions des chargements (suite) :	
— C. Transports devant circuler sur les raccordements privés reliés au réseau de l'Etat Belge et sur certaines lignes industrielles :	261 à 266
a) Chargements ne dépassant pas 8 ^m 50 de longueur	261 à 264
1 ^o Transports ne pouvant se déranger en cours de route.	261 et 262
2 ^o Transports susceptibles de se déranger en cours de route.	263 et 264
b) Chargements ayant une longueur de plus de 8 ^m 50 jusqu'à 22 mètres.	265 et 266
1 ^o Chargements de plus de 8 ^m 50 jusqu'à 14 m.	265
2 ^o Chargements de plus de 14 mètres jusqu'à 22 mètres	266
— D. Transports devant circuler sur certaines lignes du Flénu, etc.	267 et 268
a) Chargements ne dépassant pas 8 ^m 50 de longueur	27
b) Chargements ayant une longueur de plus de 8 ^m 50 jusqu'à 22 mètres.	268
— E. Transports de bois originaires de l'Allemagne.	269 et 270
— des gabarits	249, pages 182 à 206
— (Voir, en outre, transport).	
Dispositions diverses relatives au service d'incendie	358 et 359
Documents à dresser à la sortie de réparation d'une machine.	4
— » lors de l'admission des essieux coudés par la Commission de réception	30
— » lors de l'épreuve des chaudières.	12 à 22
— » par les remises	32
— » pour la mise en service des locomotives neuves	16
— » pour l'envoi en réparation des chaudières	2
— » pour l'envoi en réparation des chaudières fixes.	3
— » pour l'envoi en réparation des locomotives	3
— » pour l'envoi en réparation des locomotives.	2-3
— » pour l'envoi en réparation des tenders	2
— » mensuellement par les ateliers	7, 8, 10
— » semestriellement par les ateliers	9, 10
— » trimestriellement par les ateliers centraux de locomotives, relativement aux essieux condés	31

Documents à dresser trimestriellement par les ateliers, pour les essieux et roues des locomotives et tenders	11
Double traction	48
Durcissement des cuirs des pistons des cylindres de frein Westinghouse	95

E

Ecartement maximum des essieux des voitures et wagons	249
Echange de chaudières	19
Echange du matériel de transport et des agrès :	167 à 215
— A. Visite aux points d'échange et constatation contradictoire des avaries et des manquants.	168 à 170
— B. Responsabilité des avaries	171 à 177
— C. Avaries occasionnées par des personnes étrangères à l'Administration sur les voies de l'Etat Belge.	178 à 180
— D. Rapatriement du matériel avarié :	181 à 194
1 ^o Matériel étranger avarié sur les lignes de l'Etat	181 à 188
2 ^o Matériel de l'Etat avarié à l'étranger.	189 à 193
3 ^o Wagons des particuliers agréés par l'Etat Belge	194
— E. Restitution des pièces détachées du matériel :	195 à 199
1 ^o Relations avec les compagnies belges et françaises et avec les chemins de fer de l'Etat Neerlandais et du Prince Henri	196-197
2 ^o Relations avec les compagnies allemandes faisant partie du verein, les compagnies suisses et italiennes	198
3 ^o Pièces avariées provenant de wagons différés, réparés au moyen de pièces de rechange	199
— F. Avaries aux tapissières	200
— G. Agrès	201 à 215
Echauffements de boîtes à huile. — Mesures à prendre.	119, 147 à 155
— A. Matériel des trains de voyageurs	77, 147
— B. Matériel des trains de marchandises :	148 à 152
§ I. Réparations sur place	148 à 151
§ II. Transbordement	152
— C. Ecritures à tenir	153 à 155
Eclairage électrique système « Stone ». — Visite, etc.	60
Eclisses . — (Chargement d')	313
Ecorces . — (Chargement d').	312
Ecritures à tenir en cas d'échauffements de boîtes à huile	153 à 155

	ARTICLES.
Emploi de deux wagons pour transports de pièces longues	280
— de wagons allongés	281
— de wagons plats à 4 essieux pour le chargement de cylindres très lourds	308
— de wagons à haussettes pour le chargement de planches.	322
Entretien courant du matériel de transport	72, 96
— (Voir, en outre, entretien du matériel à voyageurs et du matériel à marchandises).	
— des appareils d'attelage	72 à 74, 96, 97
— du matériel de traction	1 à 11
— du matériel de transport pour trains de voyageurs	69 à 75
— » courant. — Définition	72
— » des fourgons.	80
— » des tendeurs	72 à 74
— » des véhicules n'ayant pas de point d'attache (boxes, etc)	82
— » des voitures cellulaires	71
— » ordinaire.	70, 71
— , levage, graissage et réparation du matériel de transport des trains de marchandises :	96 à 146
— » A. — Entretien courant	96, 97
— » B. — Levage et entretien ordinaire	98 à 100
— » C. — Réparation :	101 à 113
1 ^o Ateliers sur lesquels doivent être dirigés les véhicules à réparer	103
2 ^o Véhicules envoyés aux ateliers de levage et d'entretien ordinaire	104
3 ^o Véhicules envoyés aux ateliers de réparation.	105 à 108
4 ^o Véhicules rebutés, garés dans les stations, en attendant leur entrée dans les ateliers. Dispositions transitoires	109 à 112
5 ^o Recensement hebdomadaire des véhicules se trouvant dans les ateliers	113
— » D. — Périodicité du levage et du graissage	114, 115
— » E. — Soins spéciaux à donner lors du levage et du graissage	116 à 119
— » F. — Postes de graissage; marques de levage et de graissage	120 à 123
— » G. — Retrait du service	124 à 126
— » H. — Annotations à prendre. Etats à produire	127
— » I. — Rapports et informations à adresser en cas d'avaries au matériel de l'Etat et au matériel étranger	128 à 131
— » J. — Bris de bandages, d'essieux et de roues	132, 133

Entretien, levage, graissage et réparation du matériel de transport des trains de marchandises (<i>suite</i>) :	
— " K. — Marques et étiquettes d'avaries	134 à 144
— " L. — Agrès de chargement formant partie intégrante des wagons	145
— " M. — Matériel étranger	146
Entretien ordinaire du matériel de transport	70, 98, 100
Enveloppes des chaudières. Enlèvement	22
Envoi des bâches à l'atelier, pour réparations	164-165
— " " réparées ou neuves à Anvers (BE) Transit	166
— " véhicules à marchandises à l'atelier pour graissage ou levage	124 à 126, 135
— " véhicules à marchandises à l'atelier pour réparations.	103 à 105, 111; 138 à 141
— " " à voyageurs à l'atelier.	81
— du matériel de traction, en réparation.	2, 3
Epaisseurs des tôles de foyer de locomotives	36
— des tôles réduites, égales ou inférieures aux limites	37
Epreuve des chaudières	12 à 22
— " " ayant vieilli	12
— " " " subi des réparations essentielles.	13
— " " des appareils à désinfecter	15
— " " en cas de doute sur la solidité	17
— " " fonctionnant d'une façon intermittente.	14
Equipements " Stone "	60
Essais. Défense de procéder à des essais sans autorisation de l'Administration Centrale.	327
— de l'avertisseur Westinghouse	95
Essieu. Bris	42, 43, 132, 133
Essieux accouplés. Mise hors de service	38
— Usure anormale.	38
Essieux coudés. Annotations de la direction	35
— Comptabilité	27 à 35
— Marques et numéros	29
— Mise hors de service	38
— Mutation. Etat de renseignements	33-34
— Renseignements fournis par la Commission de Réception	30
— Renseignements fournis par les Ateliers Centraux de locomotives.	31
— Renseignements fournis par les remises	32
— Usure anormale	38
Essieux de tender. — Mise hors de service	39

	ARTICLES.
Etanchéité de l'impériale des wagons. — Vérification	65
Etats D.C. 1662.	161, 168, 212
— I.C. 33.	105, 195
— I.C. 105	60, 129, page 81
— Série E. n° 791	56, 61, 238
— " 791bis	56, 238
— " 793	54, 56, 61
— " 793bis	54, 56
— Série T.M. n° 509	94, 137, 163, page 83
— " 510	60, 94, 137, 168, page 84
— " 511	11
— " 513	3, 4
— " 514	3, 20
— " 515	3, 20
— " 516	4
— " 517	4
— " 520	7, 10
— " 534	47
— " 557	42, 43, 132, 133
— " 558	7, 10
— " 561	164, 172, 177 à 179, 210, page 110
— " 562	2
— " 565	175, 178, 179, 211, 213, 214, page 111
— " 566	30, 32, 169, page 109
— " 571	131, page 82
— " 573	113, pages 79 et 80
— " 574	153 à 155, page 86
— " 601	301
— " 608	3
— " 619	3, 4
— " 623	3, 4, 12, 16, 20
— " 625	75, 94, 137, page 85
— " 643	174, 176, page 112

	ARTICLES.
Etats , série T.M. n° 644	182, 183, 185, page 113
— " 646	113
— " 648	127
— " 648bis	127
— " 786	155
— " 811	43, 133
— " 2305	8
Etiquettes d'avaries. — Emploi	94, 104, 135, 137 à 140, 142, 168
— " Agents chargés de les coller	137, 163
— " bleues. — Signification	94, 137, 139, 168, page 84
— " Endroits où elles doivent être collées	94
— " Jaunes. — Signification	94, 135, 137, 138, page 85
— " Rouges	94, 137, 140 à 142, 163, page 83
— en bois, pour pièces de rechange.	187
Examen , par les ateliers, des véhicules à réparer	112
Exercices du service d'incendie	349 à 351
Experts en référé. Nomination, etc.	179

F

Fagots . (Chargement de).	313
Feuilles de route accompagnant un véhicule dirigé sur un at- lier	105, 106, 108, 111, 135, 136, 150, 195
Fonctionnement des lanternes des trains	55
Formule pour la nomination d'experts en référé.	179
Fourgons des trains de marchandises. — Réparation	101
— " de voyageurs — Entretien.	80
— " " — Visite	81, 82
Fûts de grandes dimensions. (Chargement de).	303
Freinage des trains	48
Frein Westinghouse appliqué au matériel à voyageurs. — Soins à donner	95

G

Gabarit. — Allemagne	page 199
— Autriche-Hongrie	” 201
— Bulgarie	” 199
— Chimay	” 188
— Est-Français	” 190
— Etat-Belge A.	” 182
— ” B.	” 183
— ” B ¹	” 184
— ” B ²	” 185
— ” B ³	” 186
— Etat-Français	” 193
— Flandre-Occidentale	” 187
— Gand-Terneuzen	” 187
— Grand duché de Luxembourg	” 199
— Hasselt-Maeseyck	” 187
— Italie	” 202
— Id. (Réductions)	” 203 à 205
— Malines-Terneuzen	” 187
— Midi-Français	” 196
— Mines d'Anzin	” 191
— Nord-Belge	” 189
— Nord-Français	” 192
— Ouest-Français	” 197
— Paris-Lyon-Méditerranée	” 195
— Paris-Orléans	” 194
— Pays-Bas	” 198
— Roumanie	” 206
— Serbie	” 199
— Suisse	” 200
— Termonde-St-Nicolas	” 187
Garage dans les stations des véhicules attendant leur entrée en réparations	ARTICLES. 109 à 112
Garnitures des voitures. — Etat des	59, 61
Graissage des cylindres du frein Westinghouse	94
— des véhicules empruntés à la réserve	86, 93, 95
— des voitures cellulaires	86, 92, 95
— des wagons-frein et des fourgons-frein à châssis en fonte	115
— des wagons provenant du Grand Central Belge, de Gand-Ecloo-Bruges et de Liège-Maestricht	115
— du matériel pour trains de marchandises (voir Entretien, etc.)	115, 118

ARTICLES.

Graissage du matériel pour trains de voyageurs dans les stations	86
— du matériel pour trains internationaux	86, 92, 95
— » du service de Bâle	86, 95
— » du Nord-Express, de l'Ostende-Vienne, et des voitures du service Ostende-Salzburg.	80, 95
Groupage des véhicules garés dans les stations, en attendant leur entrée en réparations	110
Grues de chargement et de déchargement	216 à 238
— Espèces	216
— Manœuvre. (Précautions à prendre)	217 à 225
— Réparations, entretien et visite	222, 224
— (Voir, en outre, Wagons-grues).	

H

Huile : Défense de l'utiliser pour rendre les écrous mobiles sur la vis du tendeur.	74
— Emploi de l'	86, 87
Humidité . Chargement des marchandises sensibles à l'humidité	65

I

Imperfections de l'éclairage électrique système « Stone »	60
Incendie (voir service d')	
Informations à adresser en cas d'avaries au matériel. (Voir avaries).	
Initiative de l'envoi, aux ateliers, des véhicules devant subir la visite périodique	81
Inscription à l'atelier des véhicules entrant en réparations.	107
Inspections du service d'incendie	349 à 351
Instruction immédiate, en cas d'avaries au matériel.	130, 131, 137, 161, 209
Interdiction d'employer des wagons plats pour le chargement d'éclisses	312
— d'employer l'huile pour rendre l'écrou mobile sur la vis des tendeurs	74
Irrégularités dans la constatation des avaries au matériel	168
— dans l'éclairage « Stone »	60

L

Lanternes des trains. Nettoyage, alimentation, fonctionnement, etc.	55
--	----

ARTICLES.

Levage. Annotations prescrites aux ateliers	91
— Définition	78, 99
— du matériel des trains de marchandises (voir entretien, etc.)	98, 102, 114 à 123
— du matériel des trains de voyageurs.	69, 76 à 79, 83, 95
— " de la C ^{ie} Internationale des Wagons-Lits	76, 95
— des voitures du service d'Ostende-Salzburg	76, 95
— des voitures-salon	76, 95
— " neuves	76
— " postales.	76, 88 à 90, 95
— des fourgons-frein à châssis en fonte et des wagons-frein.	115
-- des wagons provenant du Grand Central Belge, de Gand-Eecloo-Bruges et de Liège-Maestricht.	115
— Réparation importante suivie du	102
Ligne de Braine-le-Comte à Gand. Envoi de véhicules aux ateliers	111
— de Hal à Ath. idem.	111
— de Tournai à la frontière. idem.	111
Limite d'usure des bandages de roues des locomotives et des tenders.	40
— d'usure des coussinets, bandages, etc. du matériel des trains de marchandises	116, 117
— d'usure des coussinets, bandages, etc. du matériel des trains de voyageurs	79
— d'usure des fusées des essieux des tenders	39
— " " " des voitures	79
— " " " des wagons	116
— " des parties de frein de locomotive	41
— " des tôles de foyer de locomotive.	37
Livret contenant les prescriptions à observer en vue d'éviter les accidents du travail	360
— réglementaire du machiniste	49
— " du serre-frein et du brigadier serre-frein	49
— " du visiteur et du brigadier-visiteur	68
Locomobiles. — Envoi en réparation	43
— Pesées des.	24
Locomotives. — Autorisation de monter sur les	46
— Bris de pièces	42, 43
— Epaisseurs des tôles de foyer	36
— Limite d'usure des bandages	40
— " " des patins de frein	41
— " " des tôles de foyer.	37

	ARTICLES.
Locomotives. — Parcours sur les lignes étrangères	47
— Pesée des locomotives et des tenders	24
— Plaques-tournantes.	45
— Sifflet des.	44
— (Voir, en outre, matériel de traction).	
Lubrification des pistons des cylindres de frein Westinghouse (Interdiction)	95

M

Machines. — Envoi en réparation	2
— réparées. — Renvoi à l'atelier propriétaire.	6
— Sortie de réparation	4
Machiniste. — Livret réglementaire du service du.	49
Maintien en service des chaudières dont les tôles présentent des épaisseurs égales ou inférieures aux limites fixées	37
Mancœuvre des appareils de levage	217 à 225
— des chargements effectués sur deux wagons.	290
— des grandes plaques-tournantes pour locomotives	45
— des wagons-grues	228 à 230
Manuel relatif au nettoyage du matériel des trains de voyageurs	50
Marbres. — Chargement de	314 à 317
Marchandises d'un chargement ou d'un transport difficile. — Prescriptions spéciales	297 à 326
— sensibles à l'humidité. — Chargement.	65
Marche à suivre pour l'expédition d'un transport extraordinaire	273
Marques à la couleur blanche sur les longerons. « R » et « T »	149, 150
— à la craie sur les longerons	135
— à la craie sur les ressorts de suspension (signification)	81
— de levage et de graissage du matériel des trains de marchandises.	122
— de levage et de visite du matériel des trains de voyageurs	85
— des bâches	160
— des chaînes de grue	247
— des croisillons	243, 247
— des essieux coudés.	23
— des objets du service d'incendie	328
— des véhicules ayant eu un échauffement de boîtes et envoyés en réparation (R)	149
— des véhicules de la réserve générale.	93
— » envoyés à l'atelier pour graissage.	136
— » dont la tare est à vérifier	134

	ARTICLES.
Marques des véhicules dont un train de roues a été remplacé après échauffement (T).	149, 150.
— » neufs reçus par la Commission de Réception (C. R.).	120
— des wagons	144-145
— de visite, etc., des cylindres de frein Westinghouse	95
Matériel à voyageurs. — Réserve générale	93, 95
— à voyageurs. — Utilisation, répartition, nettoyage et remplacement.	50
— des trains visite.	52 à 68
— de traction. (Entretien, réparations, etc).	1 à 47
— » ou de transport neuf, roulant sur essieux	274
— de transport	50 à 216
— du service d'incendie	328 à 331
Mélange servant à enduire les vis des tendeurs et des freins à main	74, 78
Mesures à prendre en cas d'échauffement de boîte à huile	147 à 155
— » pour le virage des locomotives	45
Mine de plomb. (Voir mélange).	
Mise en service des appareils à désinfecter.	15
— en service des locomotives neuves	16
— hors de service des essieux coudés et des essieux accouplés	38
— » » de tender	39
Modèle du carnet des visiteurs.	page 109
Modifications au matériel de traction	2
Mons (Hangar). Signification de cette inscription	94
Muysen (Hangar) » » »	94

N

Naphte. Chargement de	318
Nettoyage de l'avertisseur Westinghouse	95
— des cylindres du frein Westinghouse	94
— des lanternes des trains	55
— du matériel des trains de voyageurs	50
Nomination d'experts en référé, en cas d'avaries au matériel	179
Numérotation des cahiers d'étiquettes	137
— des essieux coudés	29
— des soupapes de sûreté des locomotives	23

P

Parcours des essieux coudés. — Comptabilité	27 à 35
— des locomotives « Etat Belge » sur les lignes étrangères	47
Patins de frein des locomotives. Limite d'usure.	41

	ARTICLES.
Périodes de levage, de visite et de graissage du matériel des trains de voyageurs	76, 80, 86, 92, 95 et page 48
— de levage et de graissage du matériel des trains de marchandises	114, 115, 123
Personnel du service d'incendie	331 à 347
— " " Attributions	344, 347
— " " Commandements	333 à 336, 344 à 346
— " " Composition. — Cadre	337 à 339
— " " Marques distinctives des grades	343
— " " Nomination	348
— " " Punitions et récompenses	352 à 354
— " " Réquisitions	336
— " " Surveillance	332 à 348
— " " Tenue	340 à 342
— électricien	60
Pesage des véhicules levés	99
Pesée des locomotives et des tenders	24
Pétrole. Chargement de	318
— (Voir mélange)	
Pièces brisées avant l'expiration du délai de garantie	43, 133
— de rechange. Accusé de réception des demandes de	186
— " Application de	181
— " Demande de	182, 183, 185
— " Envoi des	190 à 192
— " Rappel des demandes de	186
— " Renvoi immédiat	187
— longues. Transport de	280 à 296
Pierres. Chargement de	319 à 321
Plaques-tournantes pour locomotives	45
— Transport de	275 à 279
Plates-formes. Emploi de	145, 202
Points d'échange du matériel	168
— " " Restitution de pièces détachées du matériel	198
Police. Règlement de police sur les chaudières à vapeur	5, 14, 16
Postes de graissage chargés de l'entretien ordinaire du matériel à marchandises	98, 120 à 125
— Répartition	121
Poulain. Chargements sur (voir chargement de cylindres).	309
Poutrelles. Chargement de	325
Précautions à prendre pour la manœuvre des plaques-tournantes	45

ARTICLES.

Précautions à prendre pour la manœuvre, le transport, etc., des wagons-grues	226 à 238
Prescriptions à observer par le personnel, en vue d'éviter les accidents du travail	360
— à observer lors du chômage des chaudières . .	14
— à observer pour les chaudières placées à demeure	18
— générales concernant les chargements. . . .	249
— spéciales relatives à la visite et au graissage des voitures du Nord-Express, de l'Ostende-Vienne et des voitures du service d'Ostende-Salzburg.	80, 95
Présence du calorifère et du bac à charbon dans les fourgons .	56
Pression d'épreuve des chaudières des appareils à désinfecter .	15
— " " des locomotives.	12
— " — Augmentation de la.	12, 17
Procès-verbal d'avaries au matériel. T.M. 561. (Voir Etats)	
— d'épreuve des chaudières des locomotives . .	20
— " " fixes.	20
— de pesée. (Locomotives)	4, 24
— " (Tenders)	4, 24
— de réception des locomotives neuves	16
— de visite et d'épreuve.	3, 4, 16
— " " (Rédaction, indications).	5, 19, 21
— judiciaire.	200
— relatif aux avaries survenant aux bâches . .	161-164
— spécial de visite. (Rédaction, indications) . .	19 à 21
Procès-verbaux d'avaries. — Acceptation.	174
— " Catégories	172
— " Clôture	174
— " dressés pour avaries graves	168, 175
— " Envoi à la direction.	176
— " aux directeurs de service.	174
— " Manière de les dresser.	173
— " Numérotation, etc.	173, 177
— de remise de matériel	176, 196, 198 (page 114)
— " et de reprise des wagons-grues.	226
— pro-justicia	172, 178
Propreté des lanternes des trains.	55
— " voitures.	59
— " wagons	65

Q

Quilles d'enraiment	56
--------------------------------------	----

R

	ARTICLES.
Raccordements. — Visite du matériel.	168, 172
Rails. — Chargement de.	324
Rapatriement du matériel avarié :	181 à 194
— 1 ^o Matériel étranger avarié sur les lignes de l'Etat.	184 à 188
— " 2 ^o " de l'Etat avarié à l'étranger	189 à 193
— 3 ^o Wagons de particuliers agréés par l'Etat Belge	194
Rapports à adresser en cas d'avaries au matériel (voir Avaries).	
— relatifs au service d'incendie	356, 357
Recensement hebdomadaire des véhicules se trouvant dans les ateliers.	113
Rectification des tares	99
Refus d'un transport extraordinaire	273
Réglage de la tension de la courroie des voitures éclairées au système « Stone »	60
— des freins.	72, 78, 96, 99
Règlement technique de l'Union Internationale.	167, 171, 172, 181
Règles concernant l'application du gabarit des chemins de fer de l'Italie.	pages 203 à 205
Relevé des objets de matériel constatés manquants à l'échange et restitués	page 115
— récapitulatif des échauffements de boîtes.	155
Remorque des trains.	48
Remplacement des accouplements de frein continu des véhicules étrangers.	184
— des cuirs des pistons des cylindres de frein Westinghouse	95
— des paires de roues avariées des wagons de particuliers	194
— des tubes à fumée en fer homogène	26
— " " en laiton.	25
— du matériel des trains de voyageurs	50
Renvoi des véhicules ne pouvant être rapatriés sur rails.	188
Réparation du matériel de traction	1 à 11
— " Envoi en	2, 3
— " Sortie de	4
— du matériel de transport :	
— " Définition	102
— des appareils de levage	222
— des bâches	160
— des véhicules à marchandises ayant eu un échauffement de boîte.	148 à 151

	ARTICLES.
Réparation des véhicules à voyageurs ayant eu un échauffement de boîte	147
— du matériel des trains de marchandises (voir Entretien)	101
— du matériel des trains de voyageurs	69, 70, 75, 147
— , entretien, levage, visite et graissage du matériel des trains de voyageurs :	69 à 95
— " A. — Ateliers	69
— " B. — Réparation et entretien ordinaire.	70, 71
— " C. — Entretien courant	72 à 75
— " D. — Levage, visite et graissage	76 à 87
— " E. — Dispositions spécialement applicables aux voitures postales.	88 à 90
— " F. — Annotations prescrites aux ateliers des lignes.	91
— " G. — " " " postes de visite	92
— " H. — Dispositions relatives au matériel de la réserve générale	93
— " I. — Application des étiquettes d'avaries.	94
— " J. — Soins à donner aux cylindres du frein Westinghouse	95
— " K. — Périodes de levage, de visite et de graissage du matériel à voyageurs	page 48
Réparations faites aux véhicules étrangers	181
— sur place, des véhicules ayant chauffé	149
— sur place, des véhicules garés dans les stations	110, 111
Répartition du matériel des trains de voyageurs	50
Responsabilité des avaries au matériel	171 à 177
— des fournisseurs	43, 133
Réserve générale du matériel à voyageurs	93, 95
Restitution des pièces de matériel avariées	187, 193
— " " " retirées de véhicules réparés au moyen de pièces de rechange.	199
— des pièces détachées de matériel	195 à 198
— " " " " . Ateliers et stations	195
Retrait du service des véhicules des trains de marchandises, pour graissage, levage, etc.	52, 124 à 126, 137, 139, 143, 148, 152
— du service des véhicules des trains de voyageurs.	52, 81, 94, 147
Revision des bâches	160
— des véhicules	108
Roues. Bris de	42, 43, 132, 133

S

	ARTICLES.
Schaerbeek-Dépôt. Signification de cette inscription	93
Schiste. Chargement de	318
Sécurité. Visite au point de vue de la sécurité	52
Serrage des tendeurs	54
Serre-frein. Service du	49, 53, 57
Service d'incendie :	328 à 359
— " A. — Matériel. (Composition, utilisation, etc.)	328 à 331
— " B. — Personnel. Surveillance, commandement, réquisition, composition, habillement, etc.)	332 à 348
— " C. — Exercices et inspections	349 à 351
— " D. — Punitions et récompenses.	352 à 354
— " E. — Déplacement des pompes	355
— " F. — Rapports à adresser à l'administration	356, 357
— " G. — Dispositions diverses	358, 359
Sifflet des locomotives	44
Signaux des trains. Présence	55
Situation du matériel de traction :	
— " mensuelle des Ateliers Centraux de locomotives	7
— " " " " de lignes	7, 10
— " semestrielle. Programme à suivre pour sa rédaction.	9bis
— " trimestrielle des essieux et roues de locomotives et de tenders	11
— du matériel de transport	113
Soins à donner aux cylindres de frein Westinghouse	95
— " " tampons de graissage	119
— " lors du levage et du graissage du matériel de transport	79, 116
Sortie de réparation du matériel de traction	4
Souches des étiquettes. (Voir étiquettes).	
Soupapes de sûreté. Numérotation	23
Stations succursales des ateliers. (Voir dépendances)	
Surveillance du maniement des engins de levage	225
Système de chaînes à utiliser pour soulever les colis volumineux.	245, 247, 248
— " " " " plus particulièrement les fûts, etc.	246
Système de relations de " proche en proche "	173
— " directes.	173

T

Tableau de levage et de graissage des véhicules.	85, 95, 122
Tampons de graissage. Placement, soins à leur donner, etc.	118, 119
Tapissières. Avaries aux.	200

	ARTICLES.
Tare. — Différences dans la	99
— Indication de la	120
— Vérification de la.	134, 149, 150
Tender. Envoi en réparation.	2
— Pesées	24
— Usure des essieux	39
— (Voir, en outre, locomotives).	
Tendeurs. Entretien	72 à 74, 96, 97
Timbrage des cahiers d'étiquettes	137, 158
Tôles des foyers de locomotives	36, 37
— Limite d'usure	36, 37
— Vérification des épaisseurs	36, 37
Traction (Double traction)	48
— Matériel de	1 à 49
— (Voir, en outre, remorque)	
Trains. Charge des	48
— Composition des	48
— de roues de voitures et de wagons.— Chargement de	325
— de marchandises. — Visite	64 à 66.
— de voyageurs. — "	59 à 63
— mixtes. — "	67, 68
— Freinage des	48
— Remorque des.	48
Transbordement des véhicules ayant chauffé	152
— des véhicules devant être réparés	136, 140, 172 179
Transport de marchandises volumineuses ou d'un chargement difficile	297 à 326
— de pièces longues:	280 à 296
— " " Conditionnement des chargements	280 à 283, 285. à 289
— " " Démontage des allonges, etc.	295, 296
— " " Matériel à employer	280 à 289
— " " Précautions à prendre	290 à 294
— des chargements effectués sur plusieurs wagons.	280 à 296
— des wagons-grues	231 à 238
— Matériel de.	50 à 215
— (voir, en outre, chargement et dimensions des char- gements).	
Transports extraordinaires:	271 à 279
— " A. Définition	271
— " B. Autorisation préalable	272
— " C. Marche à suivre	273

Transports extraordinaires (suite) :	ARTICLES.
— » D. Matériel de traction ou de transport roulant sur essieux	274
— » E. Transport de plaques-tournantes.	275
— » F. Recommandations concernant les transports extraordinaires en général	276 à 279.
» a) Répartition	276
» b) Surveillance	277
» c) Intervention	278, 279.
Treuil. (Voir grues).	
Trucks Visite périodique.	82
 Tubes à fumée en fer homogène. — Remplacement.	26
— » » laiton. Remplacement	25

U

Unités de charge des véhicules	48
— freins des véhicules	48
Usage des clefs à 3 branches	51
Usines des constructeurs. — Premier levage du matériel neuf.	76, 120.
Usure anormale des essieux coudés et des essieux accouplés. . .	38
— » » de tenders.	39
— des bandages de roues des locomotives et tenders	40
— des patins de frein des locomotives	41
— des tôles de foyer	36, 37
Utilisation du matériel à voyageurs.	50

V

Véhicules à marchandises dont la date de graissage ou de levage est périmée.	123 à 126.
— avaries présentant du danger.	137
— à voyageurs dont la date de visite est périmée.	81
— dont une des traverses est brisée, etc.	141
— envoyés aux ateliers de levage et d'entretien ordinaire.	104
— » » de réparations	105 à 108.
— » » pour réparations, et devant em- prunter les lignes de Braine-le-Comte à Gand, de Hal à Ath et de Tournai à la frontière	111
— rebutés, garés dans les stations, en attendant leur entrée dans les ateliers	109 à 112.
— se trouvant dans les ateliers et dépendances. — Recensement hebdomadaire.	113
Vérification de la présence et de l'état des objets se trouvant dans les voitures du service international.	63.

	ARTICLES.
Vérification de l'avertisseur Westinghouse	78, 95
— des épaisseurs des tôles de foyer des locomotives	36
Virage des locomotives	45
Visa des carnets des visiteurs par les chefs immédiats, etc. .	169, 170
— des registres des ateliers	107
Visite annuelle des chaudières. (Voir épreuve).	
— contradictoire du matériel	168 à 177
— des appareils de levage	217, 220, 222
— des bâches	206
— des boxes et des trucks	82
— des chaudières	14, 16, 19 à 22
— des croisillons et chaînes de grues	248
— des cylindres du frein Westinghouse.	95
— des équipements « Stone »	60
— des portières, châssis et serrureries des voitures. (Voir levage).	
— des tubes à fumée	25-26
— des véhicules ayant reçu une secousse violente	136
— des " " eu un échauffement de boîtes	149
— des " du « Nord-Express », de l'« Ostende-Vienne » et du service d'« Ostende-Salzburg » .	80
— des voitures postales	89, 92
— des wagons-grues	226
— du matériel aux points d'échange	168 à 170
— " " des trains à l'arrivée dans les stations	61, 66, 143
— " " " au point de vue de la sécurité	52, 143
— " " " dans les stations :.	52 à 68
— " A — Prescriptions générales	52 à 58
— " B. — " spéciales	59 à 68
1° Trains de voyageurs	59 à 63
2° " de marchandises	64 à 69
3° " mixtes	67 et 68
— du matériel des trains de voyageurs (périodiques).	80 à 84
— " " par le personnel des stations	56, 59
— " " par un agent du Service des Voitures.	59
— " " par les chauffeurs	57
— " " par les chefs-gardes	54 à 56, 59, 61 à 64, 66
— " " par les électriciens	60
— " " par les machinistes et apprentis chauffeurs	58
— " " par les serre-freins	53, 57
— " " par les stations.	65

	ARTICLES.
Visiteur. Service du.	52, 68, 72, 75, 81, 86, 96
— (Voir, en outre, le livret réglementaire du visiteur).	
Vitesse des trains dans la composition desquels il entre des chargements effectués sur plusieurs wagons.	292
Voitures de l'Etat Belge affectées au service international d'Ostende-Salzburg (voir Levage).	
— postales (voir Levage). etc.	88 à 90
— -salon (voir Levage).	

W

Wagons allonges. — Emploi	281
— de particuliers avariés	194
— « Etat Belge » qui ne peuvent, à cause de leur écarte- ment d'essieux, circuler sur toutes les administrations de chemin de fer	249
— -grues. — Dispositions spéciales :	226 à 238
— " A. — Visite	226
— " B. — Au repos. — Mesures à prendre	227, page 127
— " C. — Manœuvre..	228 à 230, page 128
— " D. — Transport. (Position de la flèche, calage, etc.).	231 à 238, page 129
— " (Voir, en outre, Grues.)	