

**Administration des Chemins de fer de l'Etat Belge**

---

Annexe n° 1 au Règlement Général de la Traction et du Matériel-  
fascicule I et du Livret réglementaire du visiteur, du chef-  
visiteur et du brigadier-visiteur du matériel de transport.

---

# **LISTE DES GABARITS**

POUR VÉHICULES

**ADMIS A CIRCULER SUR LES CHEMINS DE FER  
EN TRAFIC INTERNATIONAL**

**1922**

**ANNEXE N° 1** au Règlement Général de la Traction  
et du Matériel-fascicule 1 et au Livret réglementaire du visiteur,  
du chef-visiteur et du brigadier-visiteur du matériel de transport.

# Liste des Gabarits

## POUR VÉHICULES

ADMIS A CIRCULER

## SUR LES CHEMINS DE FER

EN

## TRAFIC INTERNATIONAL

(Art. II, § 22 et art. IV, § 6 de l'annexe A au Règlement technique  
de l'Union internationale)

**1922**

## TABLE

ÉTATS	LIGNES	Planches N <sup>o</sup>	OBSERVATIONS
ALLEMAGNE . . . . .	Toutes les lignes à voie normale ouvertes au trafic international.	1a 1b	Avec barèmes pour la réduction de la largeur des véhicules et des char- gements de longueur ex- ceptionnelle.
AUTRICHE . . . . .	idem.	2	Idem.
HONGRIE . . . . .	idem.	3	
BELGIQUE . . . . .	Etat-Belge . . . . .	4a 4b 4c	
	Chimay . . . . .	4d	
	Nord-Belge . . . . .	4e	
	Malines-Terneuzen . . . . .	4f	
	Gand-Terneuzen . . . . .		
BULGARIE . . . . .	Toutes les lignes à voie normale ouvertes au trafic international.	5	
DANEMARK . . . . .	idem.	6	* Avec barèmes pour la réduction de la largeur des véhicules et des char- gements de longueur ex- ceptionnelle.
FRANCE . . . . .	Etat . . . . .	7a 7b	
	Nord-Mines d'Anzin . . . . .	7c*	
	Est . . . . .	7d*	
	Paris-Lyon-Méditerranée . . . . .	7e	
	Midi . . . . .	7f	
	Paris-Orléans . . . . .	7g	
	Petite-Ceinture . . . . .	7h	
Grande-Ceinture . . . . .	7i		
GRÈCE . . . . .	— — — — —	8	Pas de communication.
ITALIE . . . . .	Toutes les lignes à voie normale ouvertes au trafic international.	9a 9b	Avec barèmes pour la réduction de la largeur des véhicules et des char- gements de longueur ex- ceptionnelle.
LUXEMBOURG . . . . .	Guillaume-Luxembourg . . . . .	10a	Idem.
	Prince-Henri . . . . .	10b	
NORVÈGE . . . . .	Toutes les lignes à voie normale ouvertes au trafic international.	11	
PAYS-BAS . . . . .	idem.	12	
ROUMANIE . . . . .	idem.	13	
RUSSIE . . . . .	Varsovie-Vienne et; ligne indus- trielle de Lodz . . . . .	14	
SERBIE . . . . .	Toutes les lignes à voie normale ouvertes au trafic international.	15	
SUÈDE . . . . .	idem.	16	
SUISSE . . . . .	idem.	17	
GABARIT . . . . . PASSE-PARTOUT.	idem.	18	

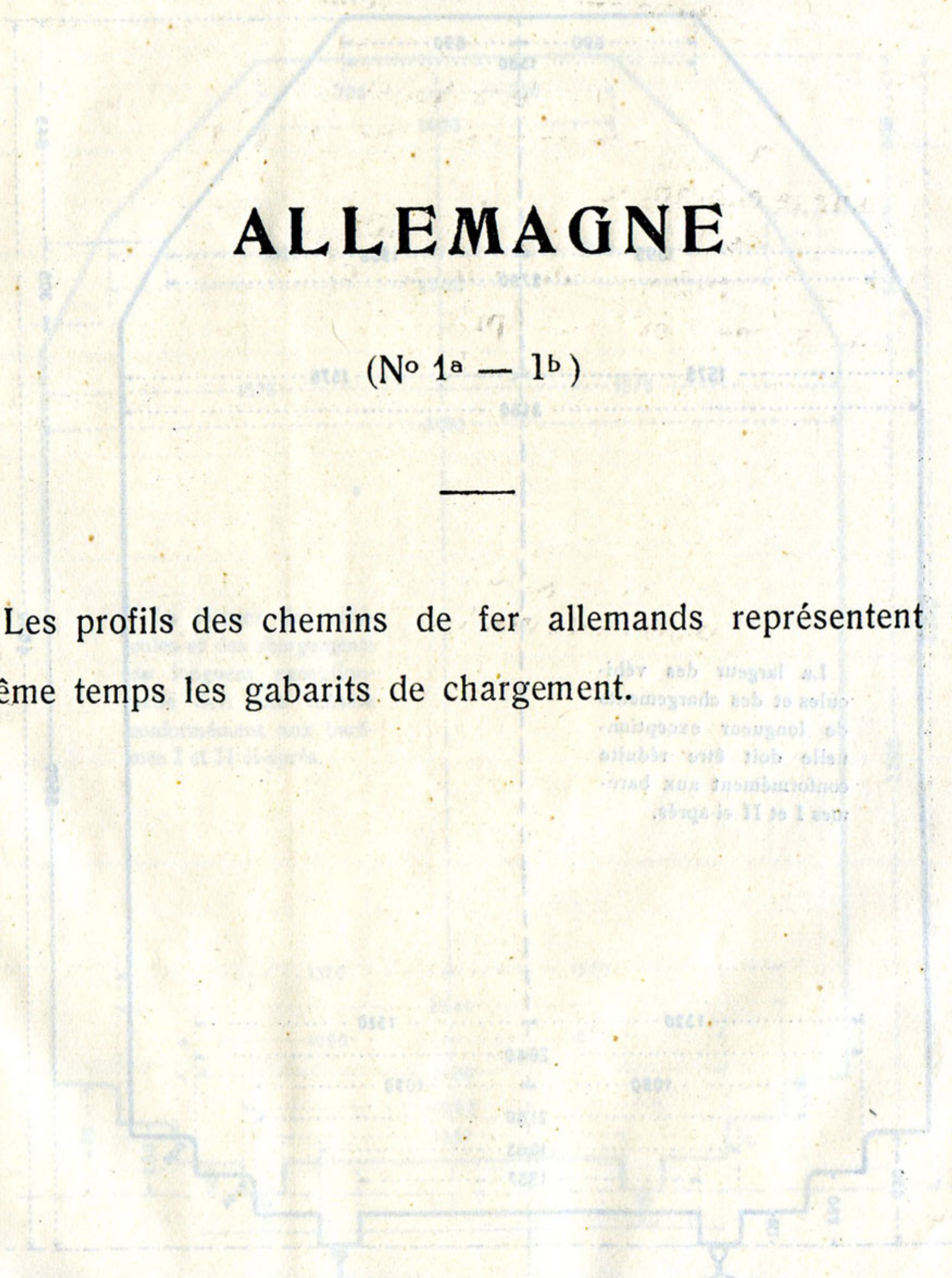
ALLEMAGNE

Gabarits des véhicules et de chargement admissibles sur toutes les lignes  
à l'exception de celles pour lesquelles le gabarit II est valable.

# ALLEMAGNE

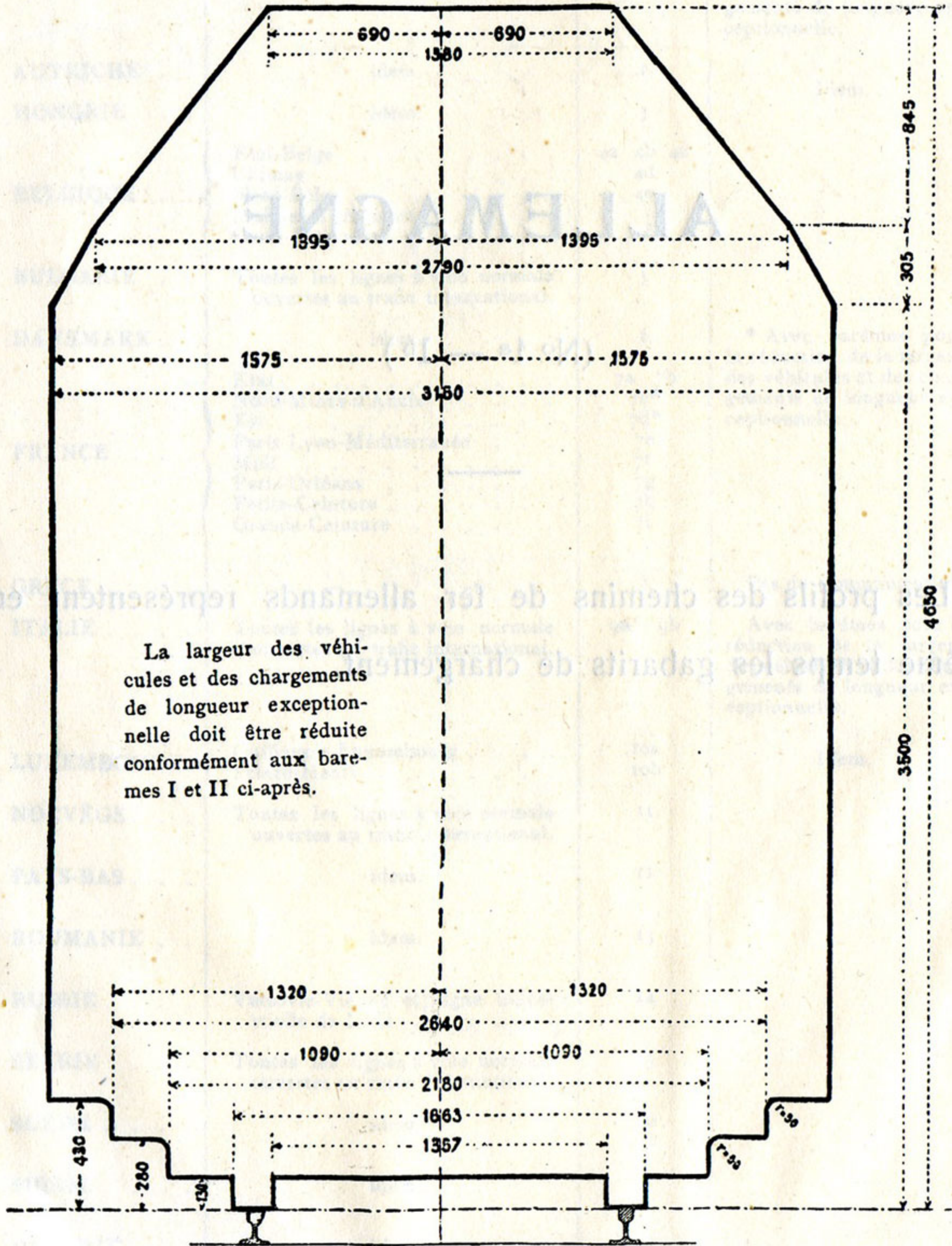
(No 1<sup>a</sup> — 1<sup>b</sup>)

Les profils des chemins de fer allemands représentent en même temps les gabarits de chargement.



# ALLEMAGNE

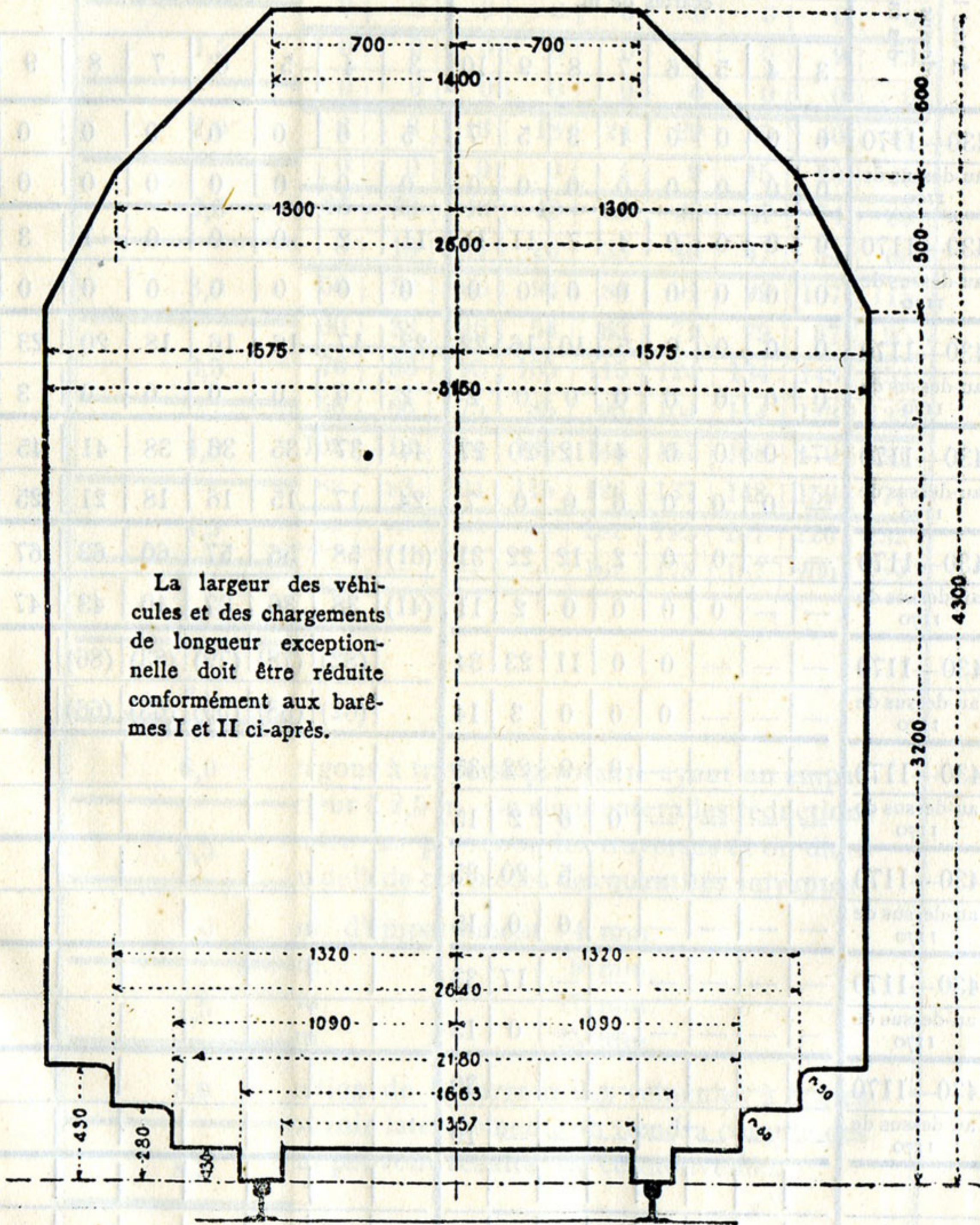
Gabarit I des véhicules et de chargement, admissible sur toutes les lignes à l'exception de celles pour lesquelles le gabarit II est valable.



1 : 25

# ALLEMAGNE

Gabarit II des véhicules et de chargement, admissible sur les lignes de : Zabern-Dt-Avrincourt, Luxembourg-Trois-Vierges, Hungen-Mücke, Villingen-Ruppertsburg, Nidda-Schotten.



## BAREME I.

**Réduction de la largeur des gabarits des véhicules et des  
chargements pour les véhicules à 2 ou 3 essieux.**

A une distance de l'essieu extrême de m.	A une hauteur au- dessus du sommet des rails de mm.	RÉDUCTION DE CHAQUE COTE en mm.															
		Entre les essieux extrêmes écartés de m.								Au delà des essieux extrêmes écartés de m.							
		3	4	5	6	7	8	9	10	3	4	5	6	7	8	9	10
0,5	430—1170	0	0	0	0	1	3	5	7	5	0	0	0	0	0	0	0
	au-dessus de 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1,0	430—1170	0	0	0	0	4	7	11	15	11	2	0	0	0	1	3	4
	au-dessus de 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1,5	430—1170	0	0	0	0	5	10	16	22	22	17	16	16	18	20	23	25
	au-dessus de 1170	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	3	5
2,0	430—1170	—	0	0	0	4	12	20	27	44	37	35	36	38	41	45	48
	au-dessus de 1170	—	0	0	0	0	0	0	7	24	17	15	16	18	21	25	28
2,5	430—1170	—	—	0	0	2	12	22	31	(61)	58	56	57	60	63	67	(72)
	au-dessus de 1170	—	—	0	0	0	0	2	11	(41)	38	36	37	40	43	47	(52)
3,0	430—1170	—	—	—	0	0	11	23	34	(82)	(78)	(79)	(83)	(86)			
	au-dessus de 1170	—	—	—	0	0	0	3	14	(62)	(58)	(59)	(63)	(66)			
3,5	430—1170	—	—	—	—	0	9	22	35								
	au-dessus de 1170	—	—	—	—	0	0	2	15								
4,0	430—1170	—	—	—	—	—	5	20	35								
	au-dessus de 1170	—	—	—	—	—	0	0	15								
4,5	430—1170	—	—	—	—	—	—	17	33								
	au-dessus de 1170	—	—	—	—	—	—	0	13								
5,0	430—1170	—	—	—	—	—	—	—	30								
	au-dessus de 1170	—	—	—	—	—	—	—	10								

**Remarque :** Les chiffres entre parenthèses servent à interpoler.

## BARÈME II.

**Réduction de la largeur des gabarits pour les véhicules à bogies et les chargements portant sur wagons à bogies ou wagons à traverse pivotante ayant un empattement des essieux jusqu'à 2,50 m. (1)**

A une distance du pivot du bogie ou de la traverse pivotante de m.	A une hauteur au-dessus du sommet des rails de mm.	RÉDUCTION DE CHAQUE CÔTÉ EN MM.																													
		Entre les pivots de bogies ou les traverses pivotantes écartés de m.																													
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Au delà des pivots des bogies ou des traverses pivotantes écartés de m.														
		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
0,5	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1,0	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	8	10	13	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1,5	430 — 1170	0	0	0	0	0	4	8	12	16	19	23	27	31	35	39	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2,0	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2,5	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3,0	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3,5	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4,0	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4,5	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5,0	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5,5	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6,0	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6,5	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7,0	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
7,5	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8,0	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8,5	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9,0	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9,5	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
10,0	430 — 1170	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

**REMARQUES :**

(1) Pour les bogies ou les wagons à traverse pivotante ayant un empattement des essieux supérieur à 2,5 m., on augmentera les réductions des parties comprises entre les pivots ou les traverses et on diminuera celles des parties au delà de ces pièces des quantités suivantes :

- pour 3,5 m. d'empattement 4 mm.
- » 4,5 m. » 9 mm.
- » 5,5 m. » 17 mm.
- » 6,5 m. » 25 mm.

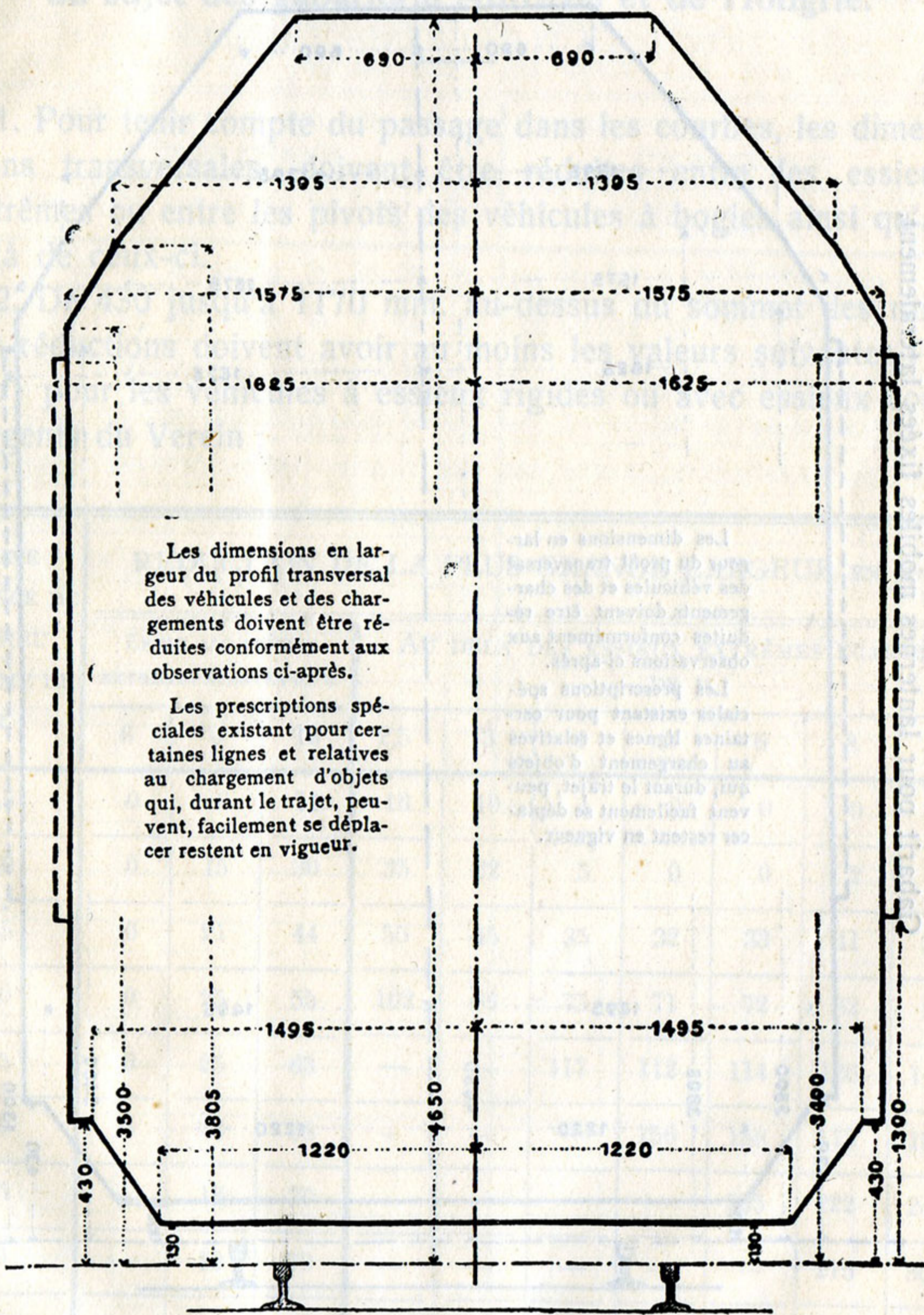
En déterminant la réduction de la largeur des véhicules à bogies dont le pivot peut se mouvoir latéralement, on tiendra compte des déplacements latéraux qui peuvent résulter de ce mouvement.

(2) Les chiffres entre parenthèses servent à interpoler.



# AUTRICHE

Gabarit pour lanternes mobiles fixées latéralement.



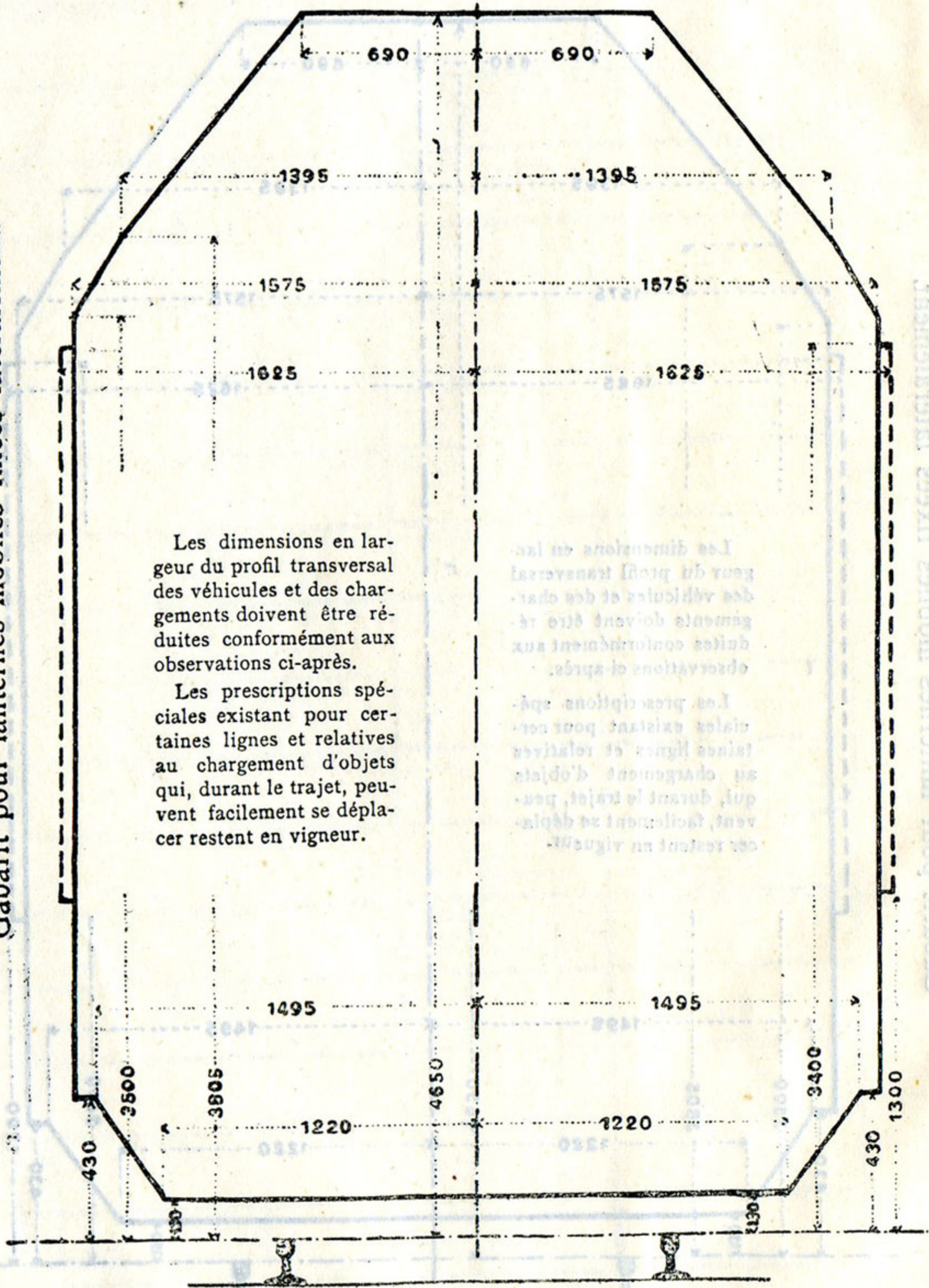
1 : 25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.

# HONGRIE

Gabarit pour lanternes mobiles fixées latéralement.

Gabarit pour lanternes mobiles fixées latéralement.



1:25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.

## OBSERVATIONS

### au sujet des gabarits d'Autriche et de Hongrie.

1. Pour tenir compte du passage dans les courbes, les dimensions transversales doivent être réduites entre les essieux extrêmes ou entre les pivots des véhicules à bogies ainsi qu'au delà de ceux-ci.

2. De 430 jusqu'à 1170 mm. au-dessus du sommet des rails ces réductions doivent avoir au moins les valeurs suivantes :

a) pour les véhicules à essieux rigides ou avec essieux convergents du Verein :

A UNE DISTANCE DE L'ESSIEU EXTRÊME DE M	RÉDUCTION DE LA PLUS GRANDE LARGEUR EN MM									
	ENTRE LES ESSIEUX EXTRÊMES ÉCARTÉS DE M			AU DELA DES ESSIEUX EXTRÊMES ÉCARTÉS DE M						
	6	8	10	2,5	3	4	5	6	8	10
0,5	0	6	14	16	10	1	0	0	0	0
1,0	0	15	30	35	22	5	0	0	2	9
1,5	0	21	44	55	45	35	32	33	41	51
2,0	0	25	55	102	88	75	71	72	82	96
2,5	0	25	63	—	—	117	112	114	126	144
3,0	0	23	68	—	—	—	156	158	173	195
3,5	—	18	70	—	—	—	—	205	222	248
4,0	—	10	70	—	—	—	—	—	275	304
4,5	—	—	66	—	—	—	—	—	330	363
5,0	—	—	60	—	—	—	—	—	—	425

b) pour les véhicules avec bogies jusqu'à 2,5 m. d'empattement :

A une distance du pivot du bogie de m	RÉDUCTION DE LA PLUS GRANDE LARGEUR EN MM																						Différence de la ré- duction par m <sup>re</sup> cou- rant à partir du pivot mm	
	ENTRE LES PIVOTS DES BOGIES ÉCARTÉS DE M <sup>*</sup> )											AU DELA DES PIVOTS DES BOGIES ÉCARTÉS DE M <sup>*</sup> )												
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	20	36	7	8	9	10	11	12	13	14	15	20	36		
1,0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	31	141	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	5,00		
2,0	0	0	7	18	28	39	50	61	71	125	297	0	0	0	0	0	5	16	26	37	91	263	10,74	
3,0	0	13	30	46	62	79	95	112	128	210	472	18	34	51	67	83	100	116	133	149	231	493	16,40	
3,5	0	16	35	55	74	94	113	131	150	246	554	57	76	95	114	133	153	172	191	210	306	614	19,23	
4,0	—	18	40	62	84	107	129	151	173	283	636	95	117	139	161	183	205	227	249	271	382	735	22,06	
4,5	—	—	42	66	91	116	141	166	191	315	713	140	165	190	215	240	265	290	315	340	464	861	24,87	
5,0	—	—	—	69	97	125	152	180	208	346	789	186	213	241	268	296	324	352	379	407	545	987	27,68	
5,5	—	—	—	—	98	129	159	190	220	373	862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,59	
6,0	—	—	—	—	—	132	165	199	233	400	936	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33,50	
6,5	—	—	—	—	—	—	165	202	238	420	1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36,32	
7,0	—	—	—	—	—	—	—	205	244	439	1065	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39,14	
7,5	—	—	—	—	—	—	—	—	246	456	1128	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41,98	
8,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	467	1185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44,85	
9,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	484	1292	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,50	
10,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	490	1389	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56,19	
11,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1474	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,86	
12,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1547	—	—	—	—	—	—	—	—	67,50	
13,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1610	—	—	—	—	—	—	—	73,20	
14,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1661	—	—	—	—	—	—	78,88	
15,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1700	—	—	—	—	—	84,50	
16,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1728	—	—	—	—	90,00	
17,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1745	—	—	—	95,50	
18,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1751	—	—	—	—

(\*) pour une certaine distance entre les pivots des bogies la réduction est obtenue jusqu'à 36 m d'écartement en utilisant les différences portées dans la dernière colonne.

c) pour les véhicules avec bogies de plus de 2,5 d'empattement, les réductions de largeur doivent être augmentées pour les parties situées entre les pivots et diminuées pour les parties situées au-delà des pivots, dans les deux cas des quantités suivantes :

pour 3,5 m. d'empattement des bogies :	8 mm.
» 4,5 m. »	19 mm.
» 5,5 m. »	34 mm.
» 6,5 m. »	50 mm.

3. De 1170 jusqu'à 3476,5 mm. au-dessus du sommet des rails les réductions des largeurs totales d'après 2 peuvent être réduites de 40 mm. et de 10 mm. depuis 3476,5 jusqu'à 4650 mm. au-dessus du sommet des rails.

4. Pour les véhicules avec bogies dont les pivots (balances) ont un jeu latéral, les réductions d'après 2 et 3 sont à augmenter d'une valeur double du jeu latéral du pivot (balance) en dehors de sa position moyenne.

---

ment, les réductions de largeur doivent être augmentées pour les parties situées au-delà des pivots, dans les cas des quantités

Quantité	Largeur	Largeur	Largeur
pour 3,5 m. d'emplacement des bogies :	8 mm.	19 mm.	34 mm.
» 4,5 m.	»	»	»
» 5,5 m.	»	»	»
» 6,5 m.	»	»	»
» 7,5 m.	»	»	»

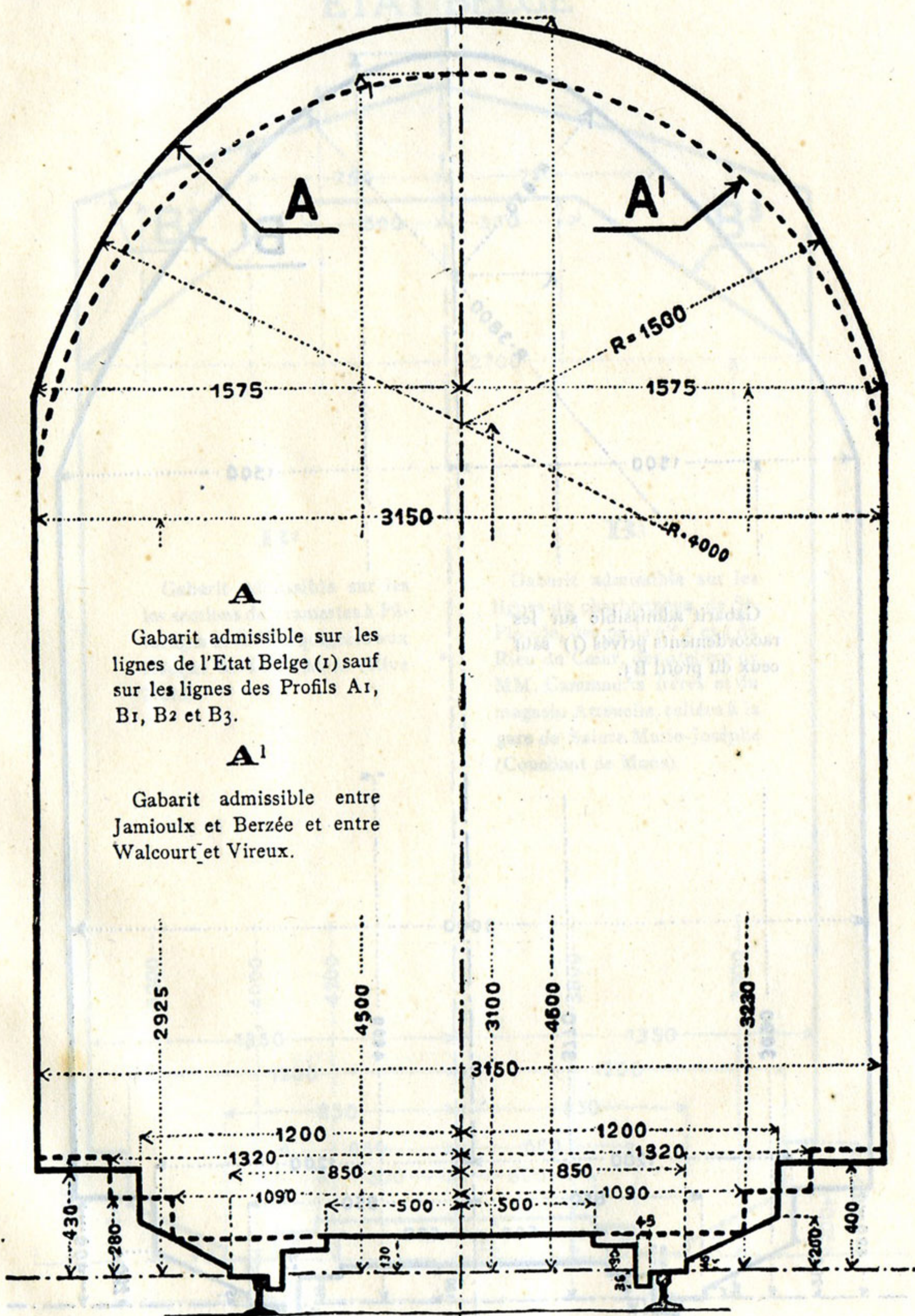
# BELGIQUE

(No 4a — 4f)

4. Pour les véhicules avec bogies dont les pivots (balances) ont un jeu latéral, les réductions — d'après 2 et 3 sont à augmenter d'une valeur double du jeu latéral du pivot (balance) en dehors de sa position moyenne.

Les profils des chemins de fer belges représentent en même temps les gabarits de chargement.

# ETAT BELGE



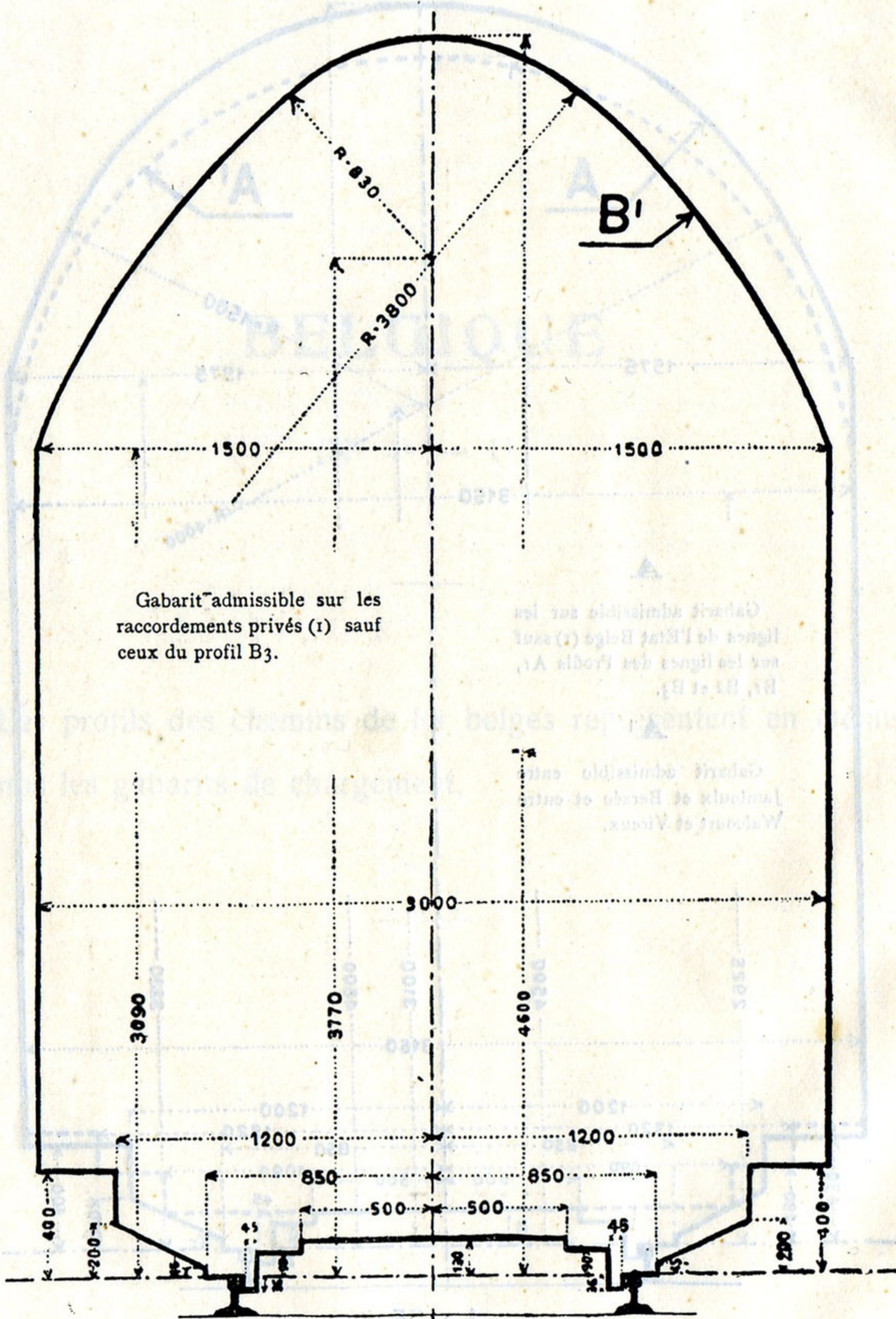
**A**  
Gabarit admissible sur les lignes de l'Etat Belge (1) sauf sur les lignes des Profils A1, B1, B2 et B3.

**A<sup>1</sup>**  
Gabarit admissible entre Jamioulx et Berzée et entre Walcourt et Vireux.

1 : 25

(1) Toutefois, la hauteur des chargements en destination de la voie en cul-de-sac établie sous le hangar situé au quai N° 14 (côté sud-ouest) du bassin du Kattendyck, à Anvers, ne peut excéder 4 m. 40.

# ETAT BELGE



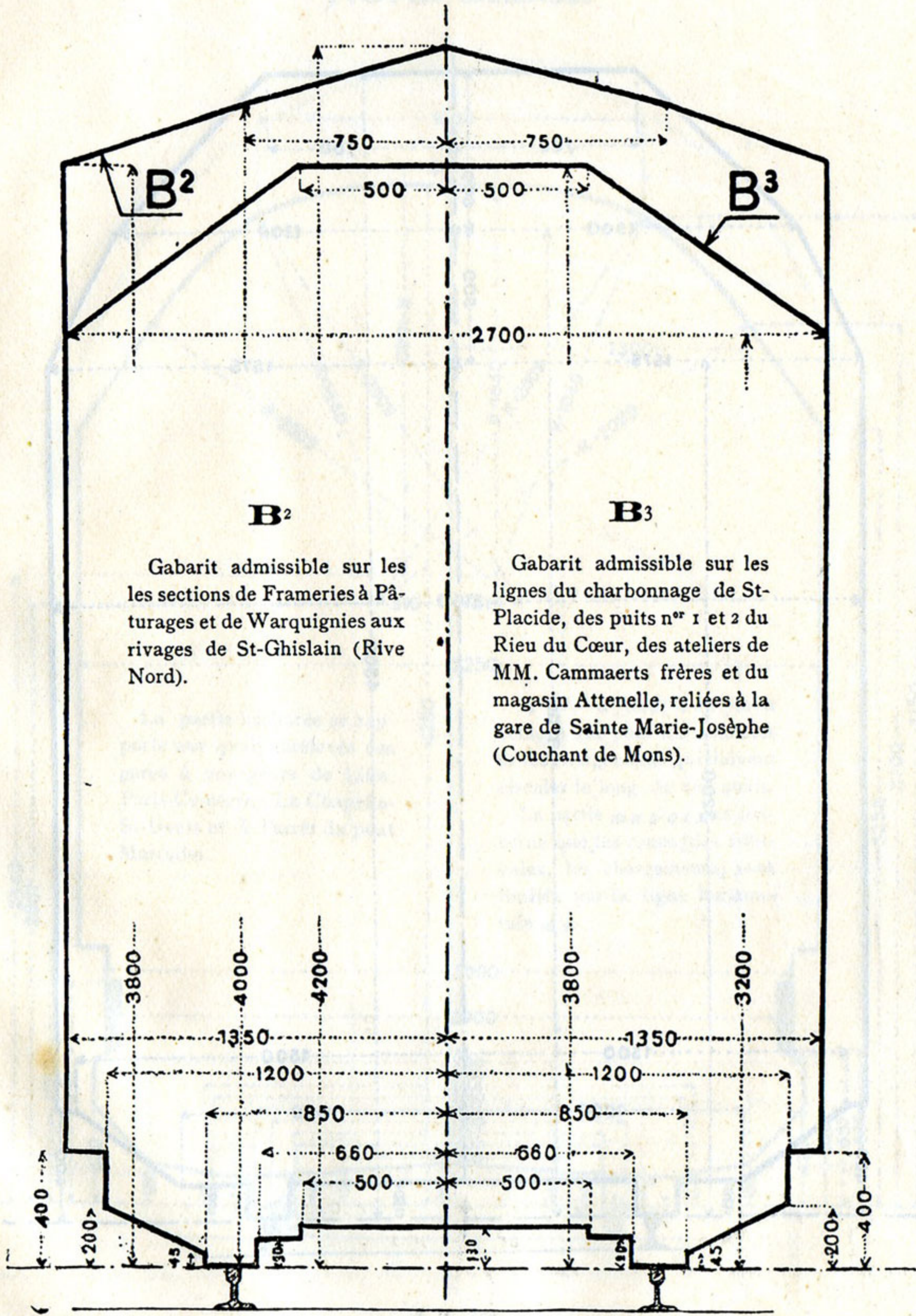
Gabarit admissible sur les raccords privés (1) sauf ceux du profil B<sub>3</sub>.

1 : 25

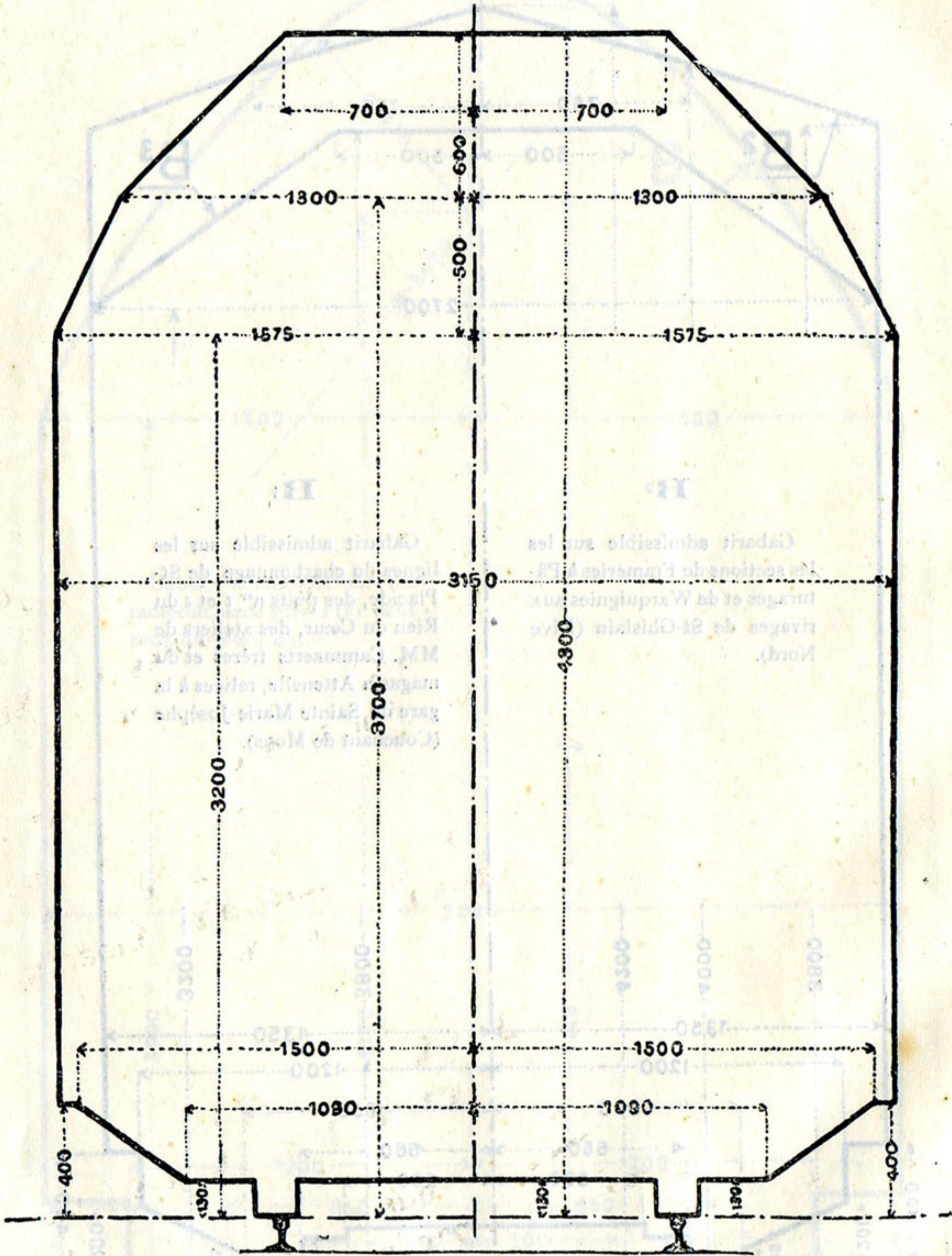
(1) La hauteur des chargements en destination de Monceau (usines) ne peut excéder 4 m. 300, de Marchiennes (usines), 4 m, 180 de la fosse n° 4 du Nord de Charleroi 3 m. 800,



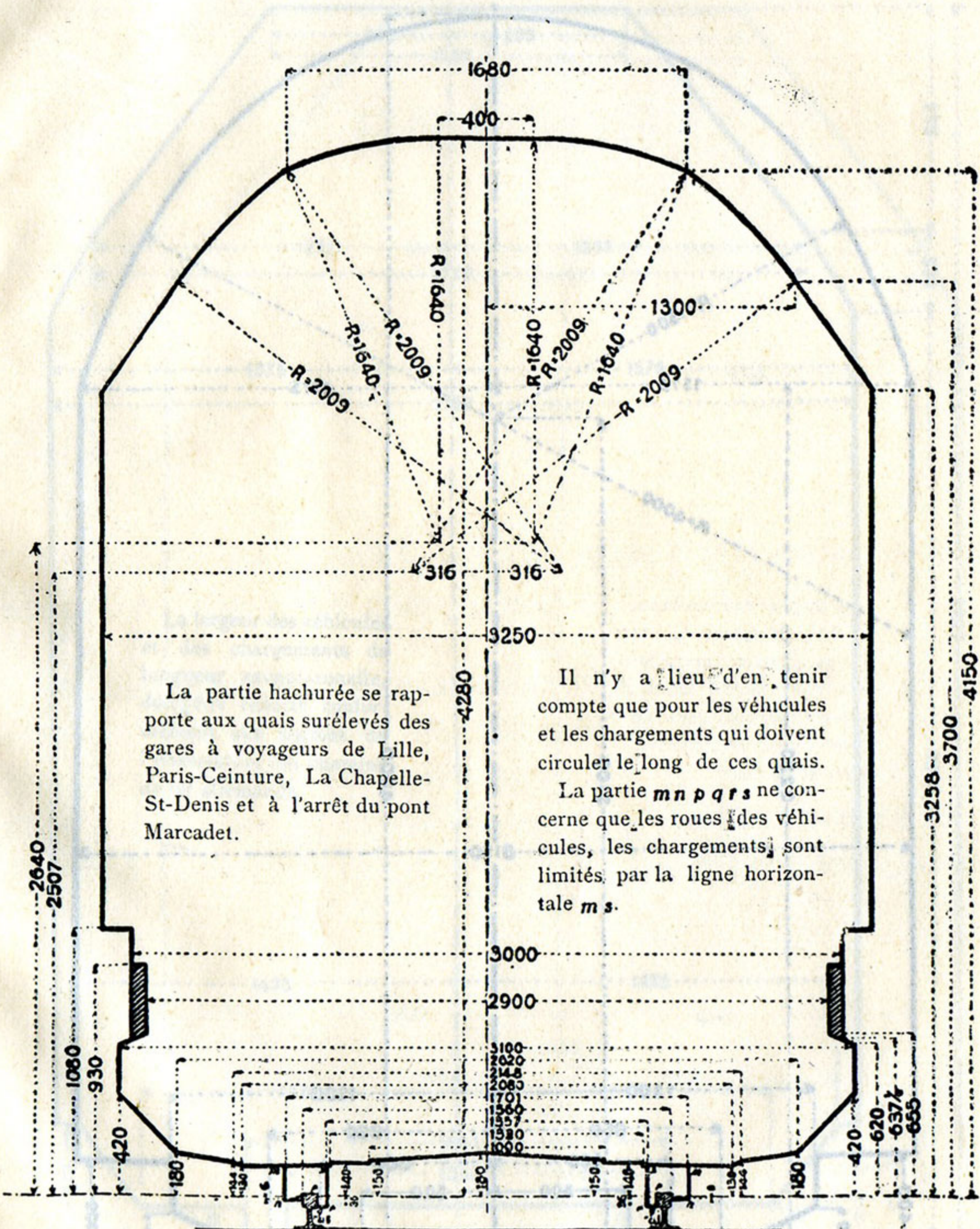
# ETAT BELGE



ETAT BELGE  
ROYAUME BELGE  
CHIMAY

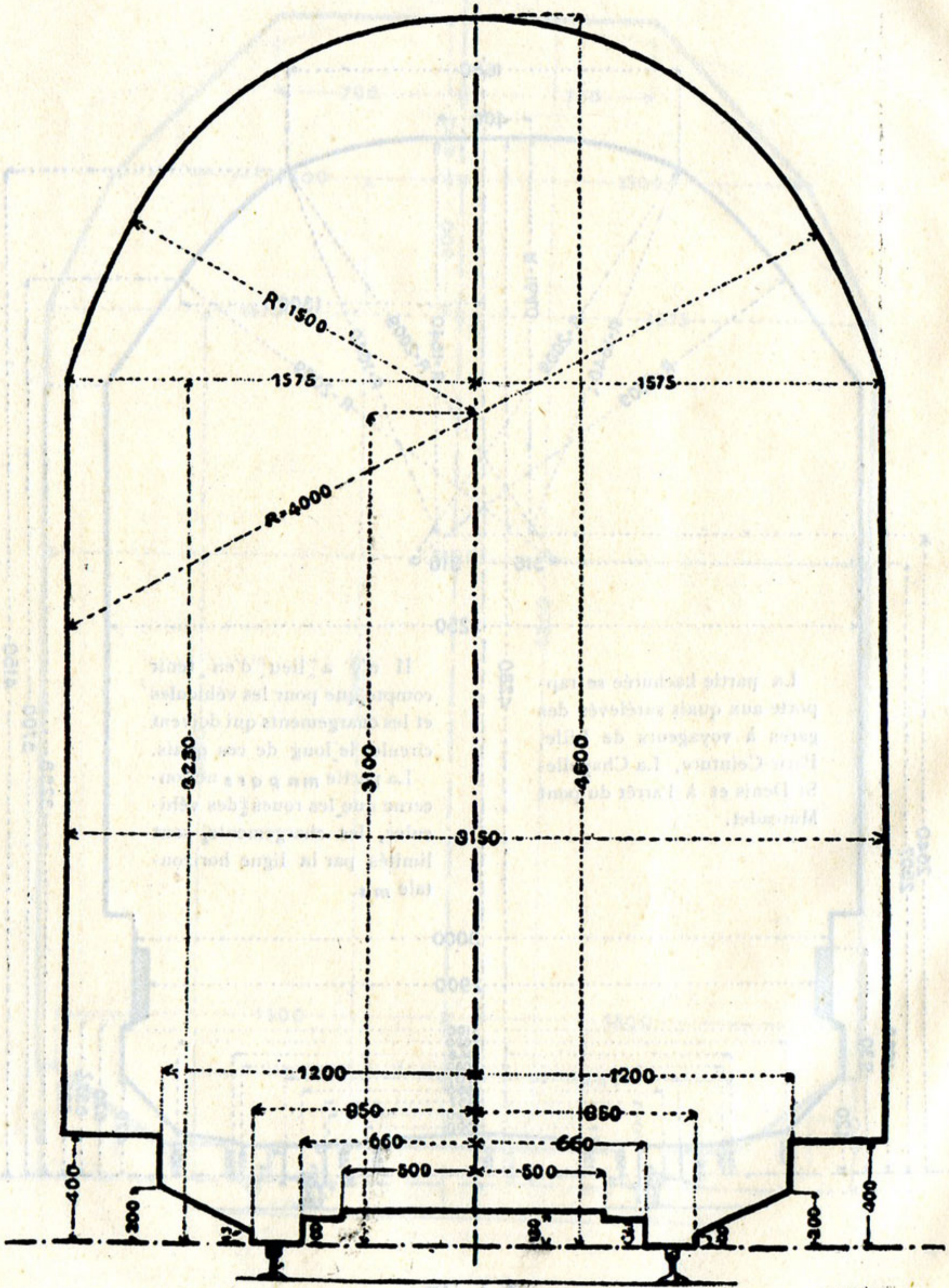


NORD-BELGE

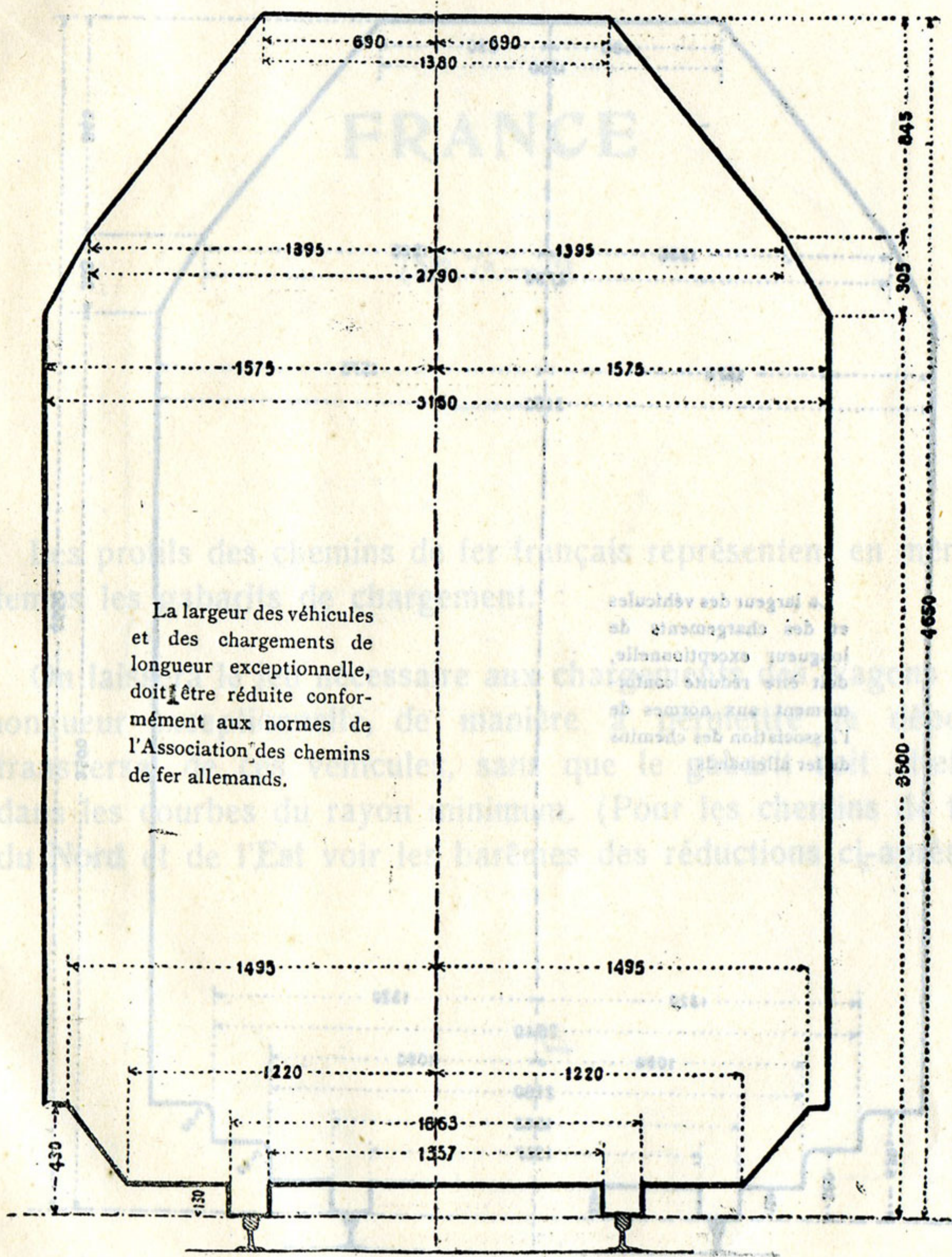


1 : 25

MALINES-TERNEUZEN. GAND-TERNEUZEN



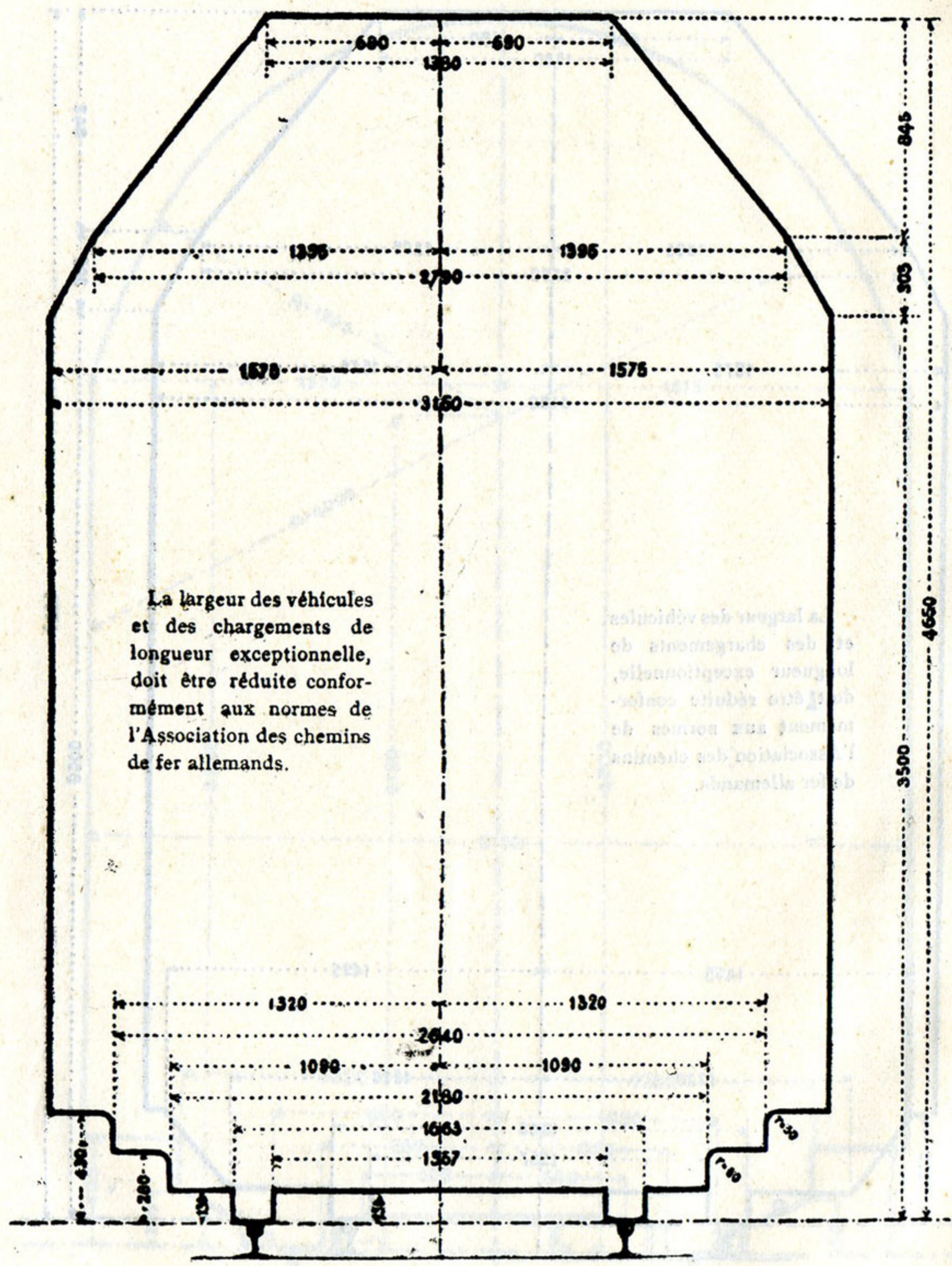
# BULGARIE



1 : 25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.

DANEMARK



La largeur des véhicules et des chargements de longueur exceptionnelle, doit être réduite conformément aux normes de l'Association des chemins de fer allemands.

1 : 25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.

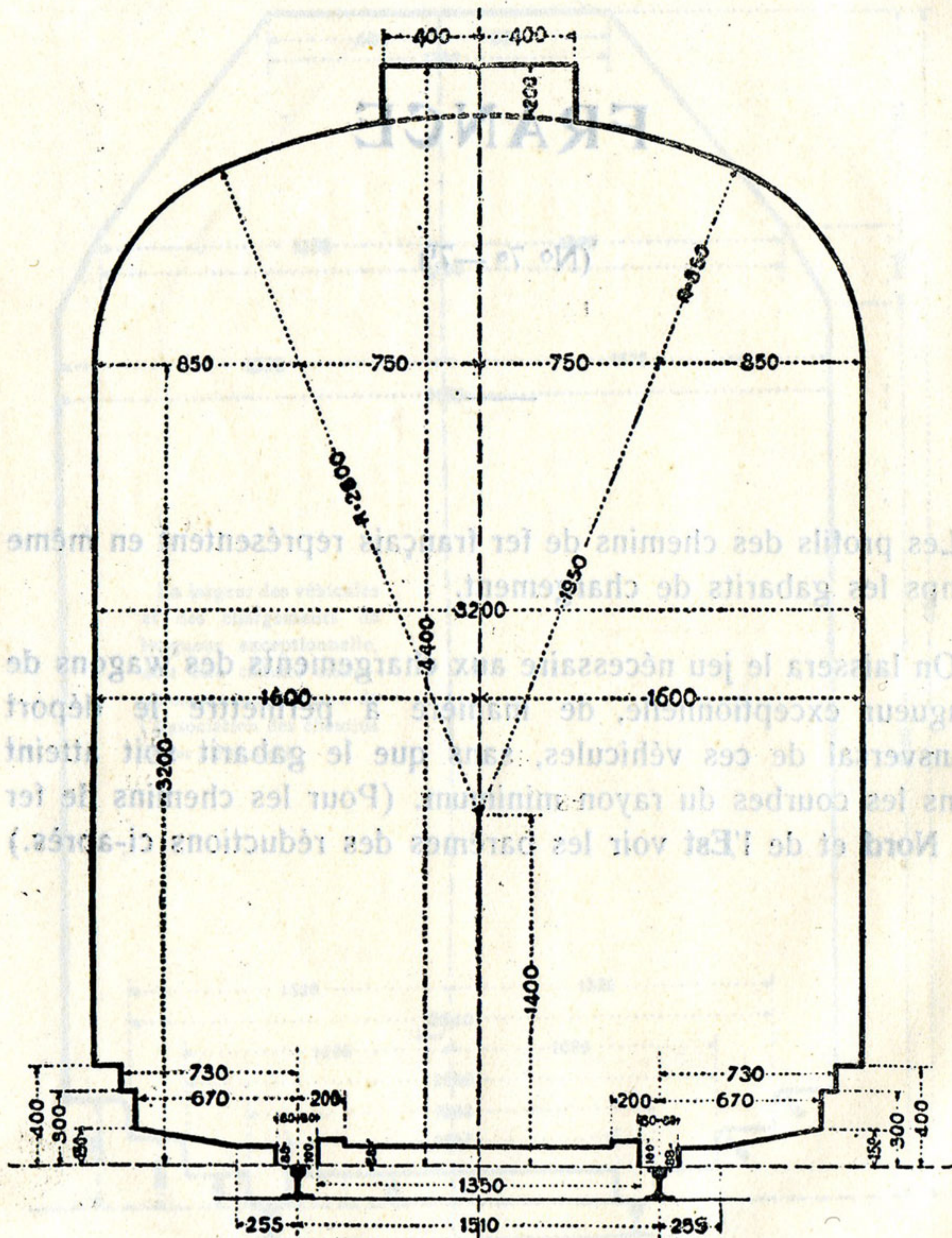
# FRANCE

(N<sup>o</sup> 7<sup>a</sup> — 7<sup>i</sup>)

Les profils des chemins de fer français représentent en même temps les gabarits de chargement.

On laissera le jeu nécessaire aux chargements des wagons de longueur exceptionnelle, de manière à permettre le déport transversal de ces véhicules, sans que le gabarit soit atteint dans les courbes du rayon minimum. (Pour les chemins de fer du Nord et de l'Est voir les barêmes des réductions ci-après.)

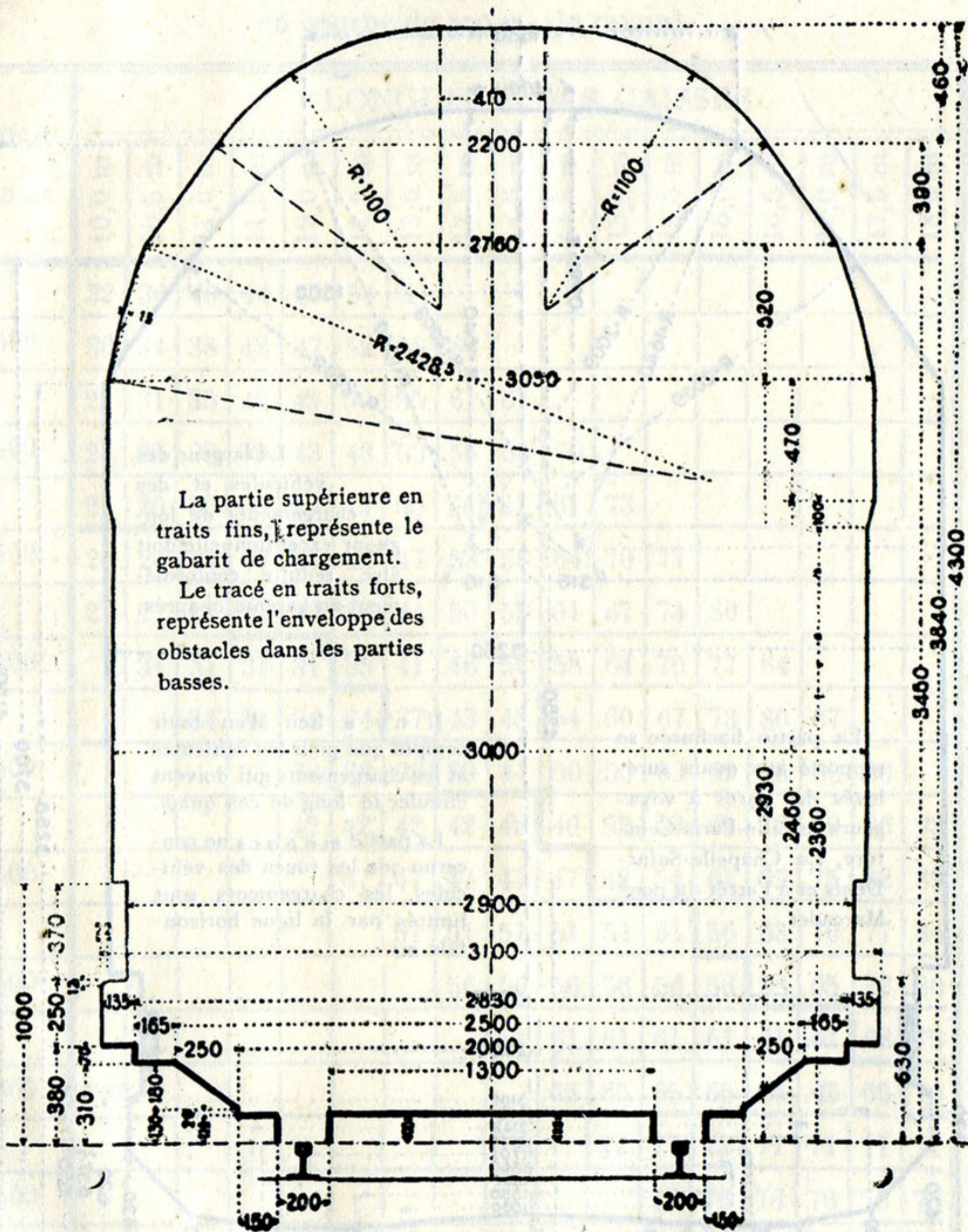
ETAT. — ANCIEN RESEAU DE L'ETAT.



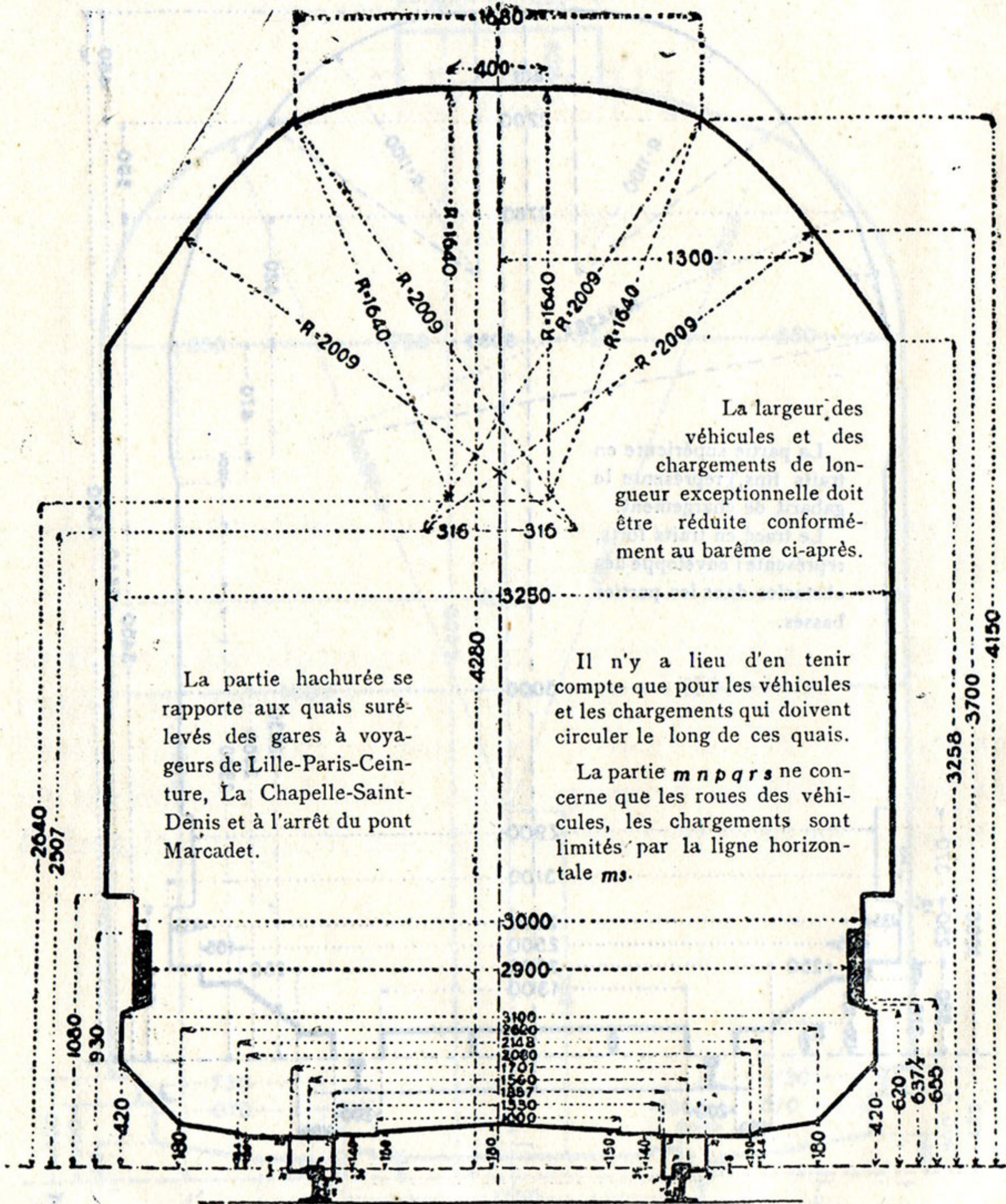
1 : 25



ETAT. — ANCIEN RESEAU DE L'OUEST.



NORD-FRANÇAIS. — MINES D'ANZIN.



## NORD-FRANÇAIS.

**Barème indiquant en millimètres, le jeu qui doit exister entre le gabarit et le profil transversal des véhicules mesurant plus de 5,0 m. d'empattement et une longueur de caisse supérieure à 10,0 m.**

(Barème établi d'après les déplacements latéraux des véhicules en courbe de 300 m. de rayon).

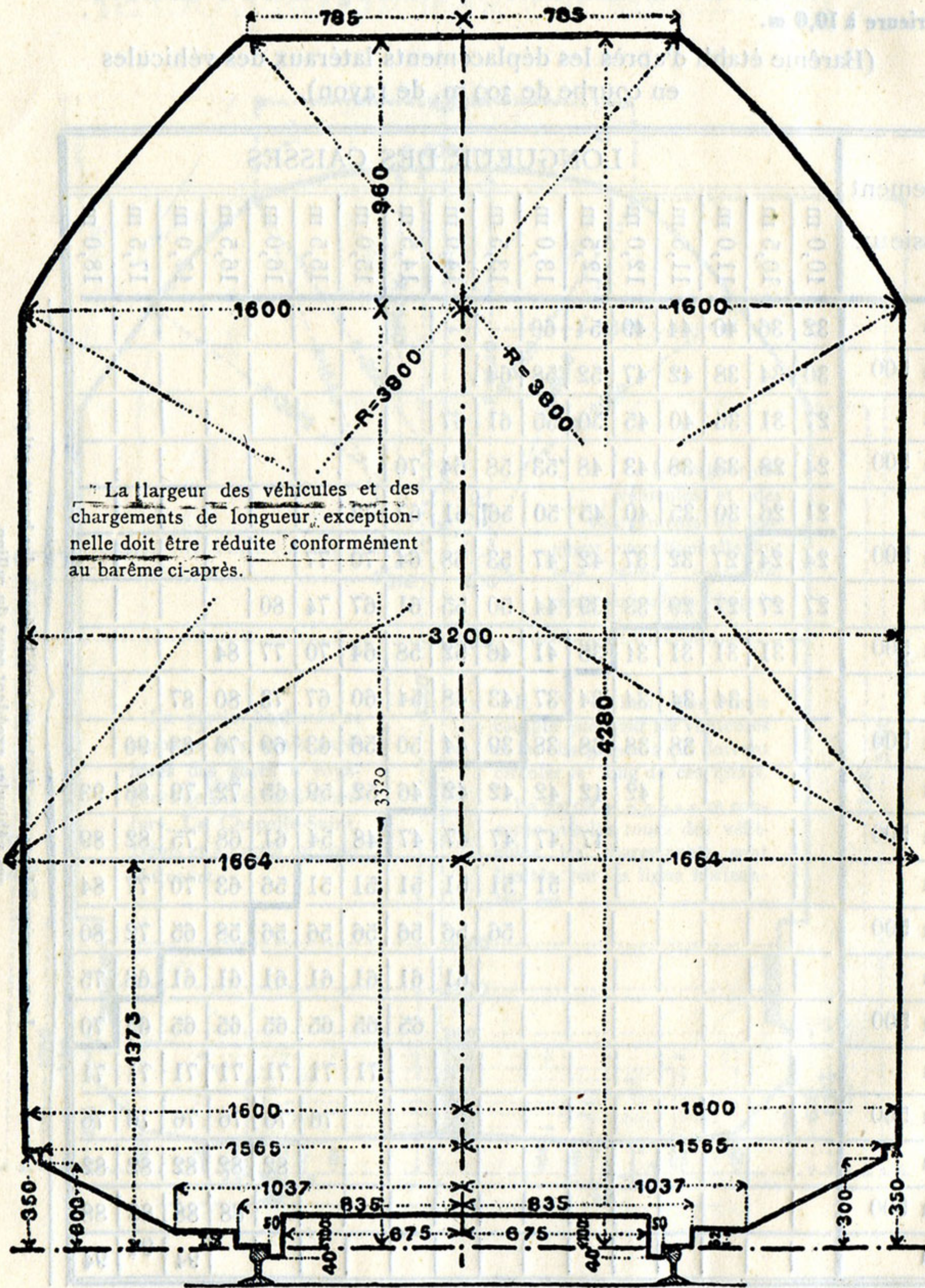
Ecartement des essieux	LONGUEUR DES CAISSES																
	10,0 m	10,5 m	11,0 m	11,5 m	12,0 m	12,5 m	13,0 m	13,5 m	14,0 m	14,5 m	15,0 m	15,5 m	16,0 m	16,5 m	17,0 m	17,5 m	18,0 m
5 m	32	36	40	44	49	54	60										
5 m 500	30	34	38	42	47	52	58	64									
6 m	27	31	35	40	45	50	55	61	67								
6 m 500	24	28	33	38	43	48	53	58	64	70							
7 m	21	26	30	35	40	45	50	56	61	67	73						
7 m 500	24	24	27	32	37	42	47	53	58	64	70	77					
8 m	27	27	27	29	33	39	44	50	55	61	67	74	80				
8 m 500		31	31	31	31	35	41	46	52	58	64	70	77	84			
9 m			34	34	34	34	37	43	48	54	60	67	73	80	87		
9 m 500				38	38	38	38	39	44	50	56	63	69	76	83	90	
10 m					42	42	42	42	42	46	52	59	65	72	79	86	93
10 m 500						47	47	47	47	47	48	54	61	68	75	82	89
11 m							51	51	51	51	51	51	56	63	70	77	84
11 m 500								56	56	56	56	56	56	58	65	72	80
12 m									61	61	61	61	61	61	61	68	75
12 m 500										65	65	65	65	65	65	65	70
13 m											71	71	71	71	71	71	71
13 m 500												76	76	76	76	76	76
14 m													82	82	82	82	82
14 m 500														88	88	88	88
15 m															94	94	94

Jeux correspondants aux déplacements latéraux des bouts, qui pour ces véhicules excèdent ceux du milieu.

Jeux correspondants aux déplacements latéraux du milieu, qui pour ces véhicules excèdent ceux des bouts.

NORD-FRANÇAIS

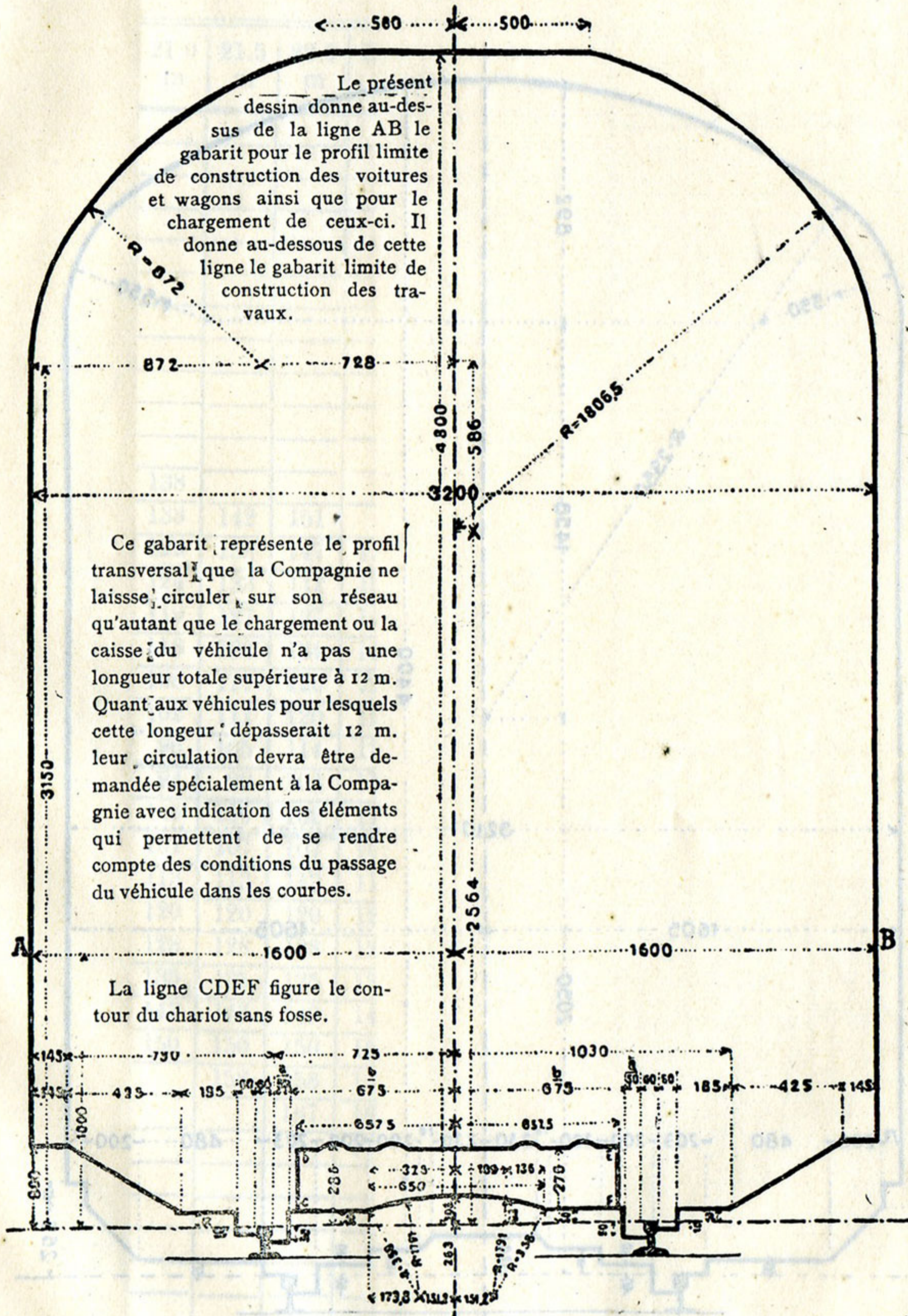
EST.



La largeur des véhicules et des  
 chargements de longueur exception-  
 nelle doit être réduite conformé-  
 ment au barème ci-après.

1 : 25

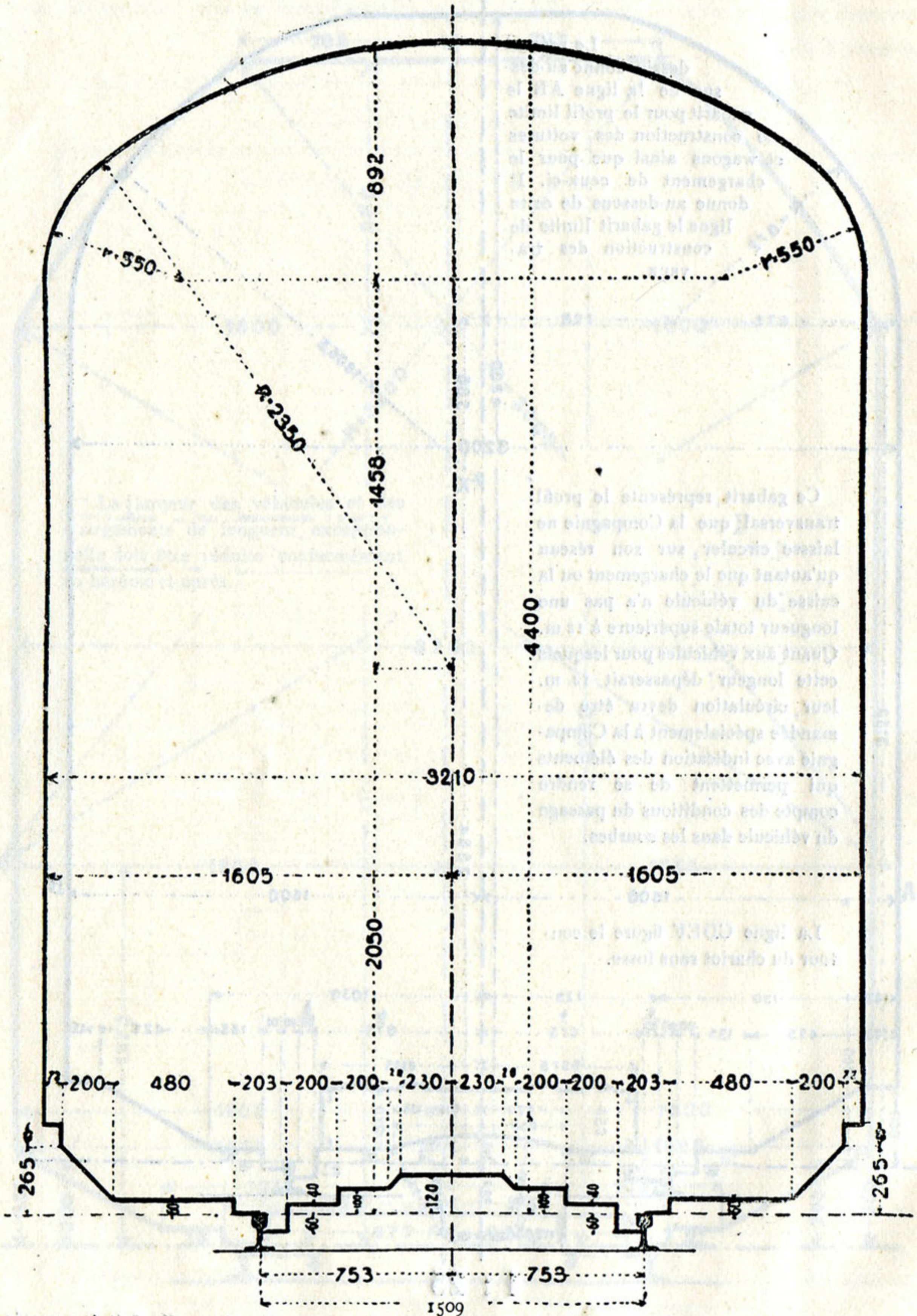
# PARIS LYON-MEDITERRANEE.



1 : 25

La cote  $a-50$  n'est admise que dans le cas des voies munies de contre-rails, sinon elle doit être portée à  $70$  et la distance  $b$  est alors réduite à  $655$ .

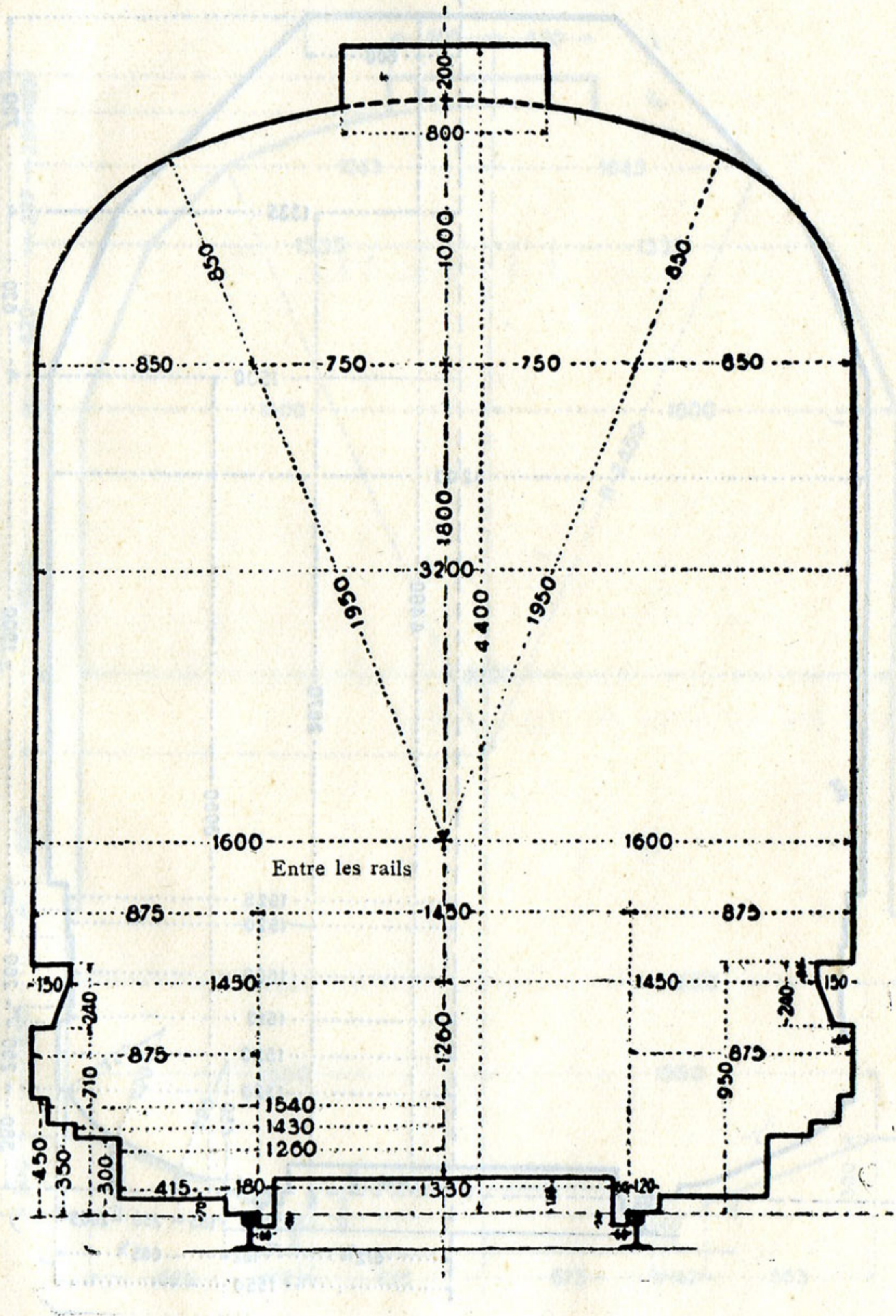
MIDI.



1 : 25

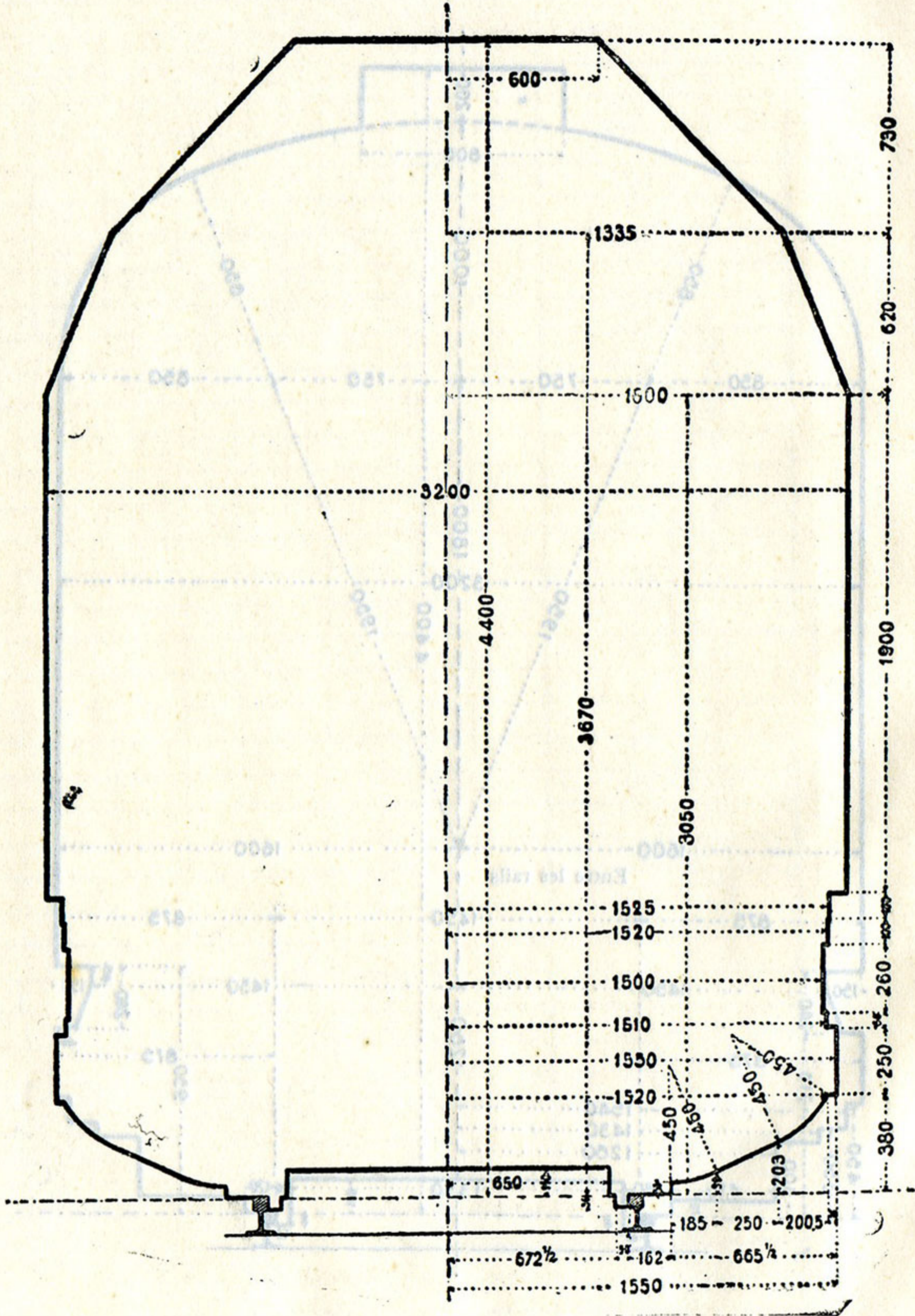


PARIS-ORLEANS.

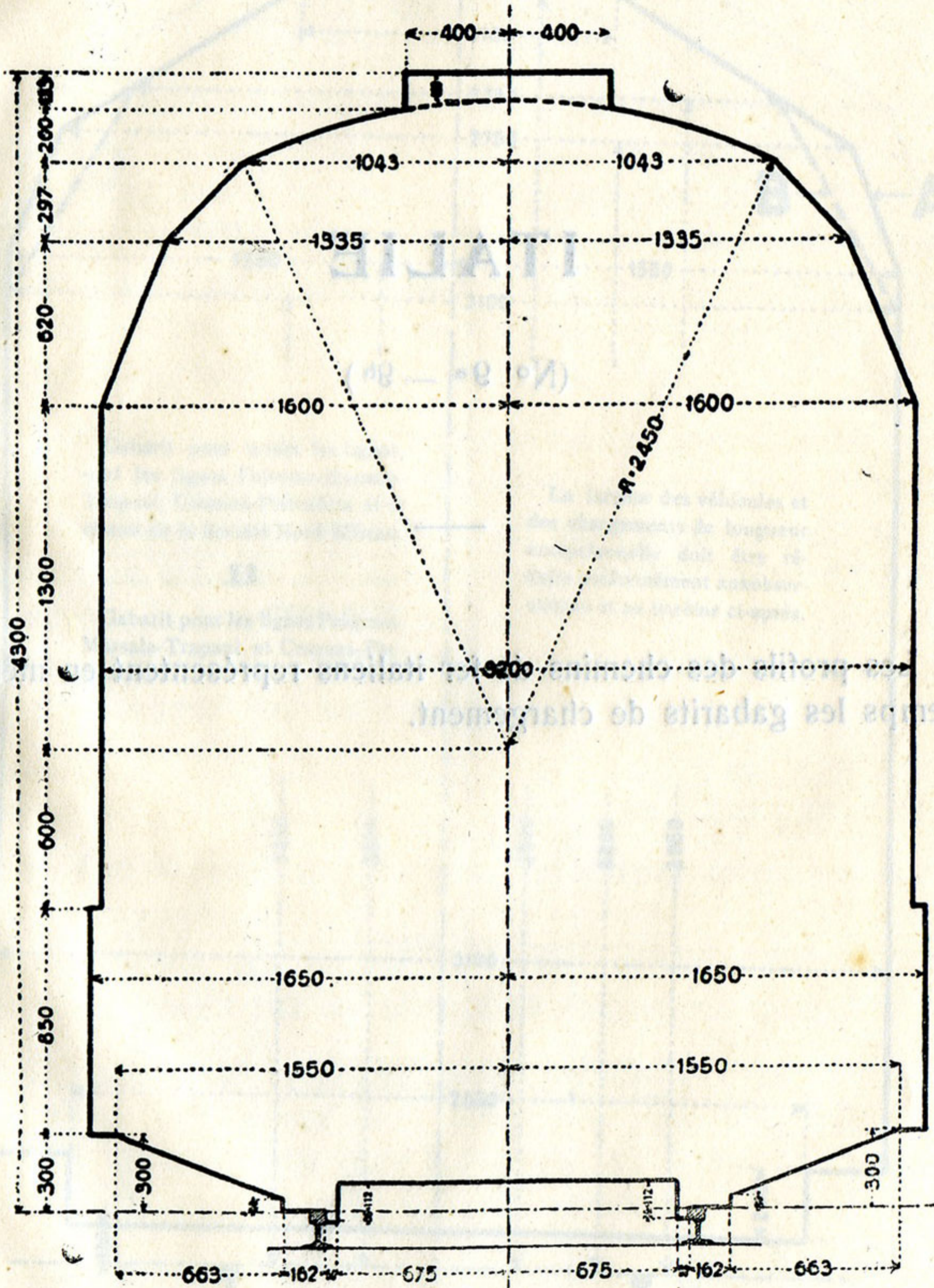




# PETITE CEINTURE.

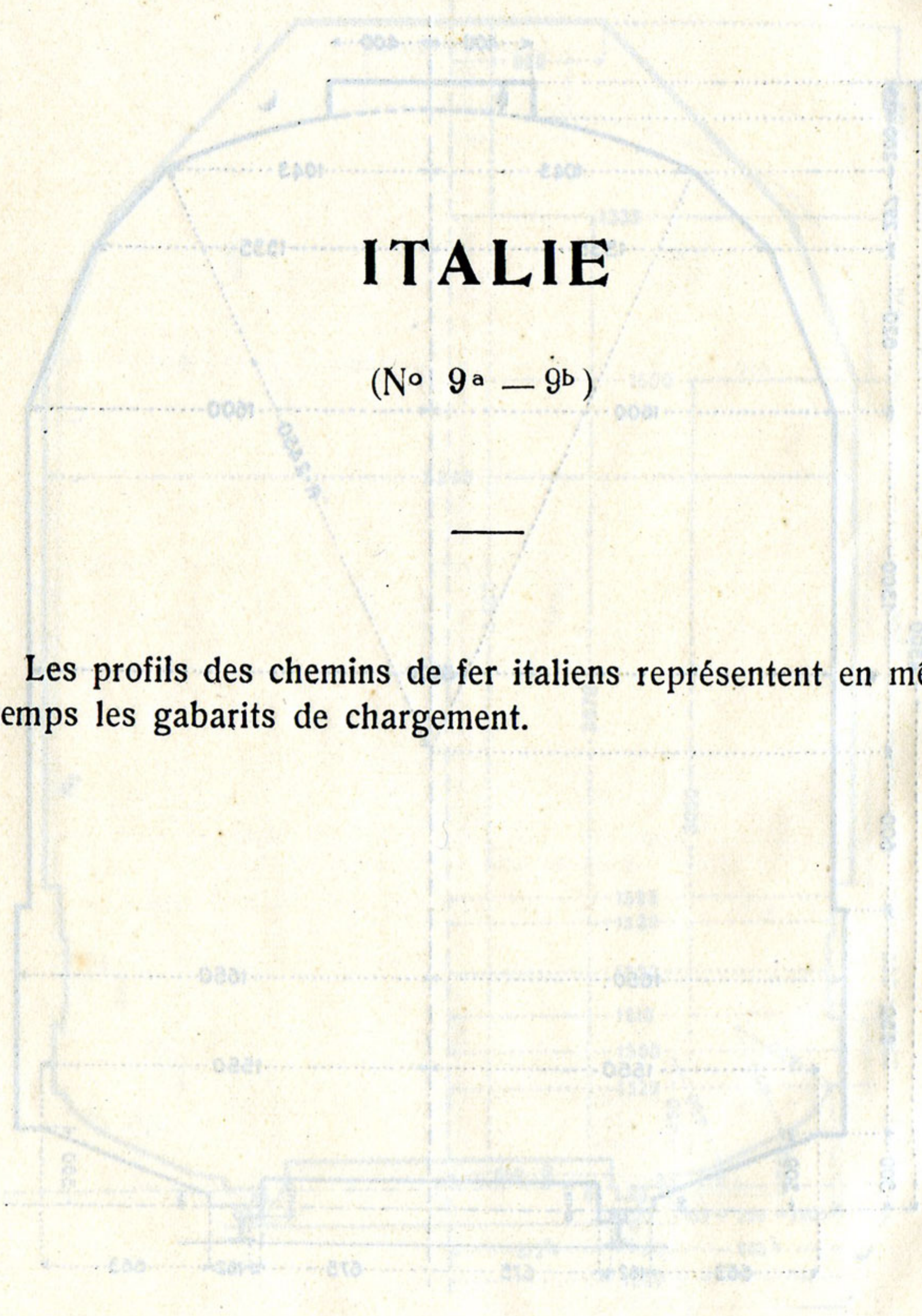


# GRANDE CEINTURE



1 : 25

GRANDE CEINTURE

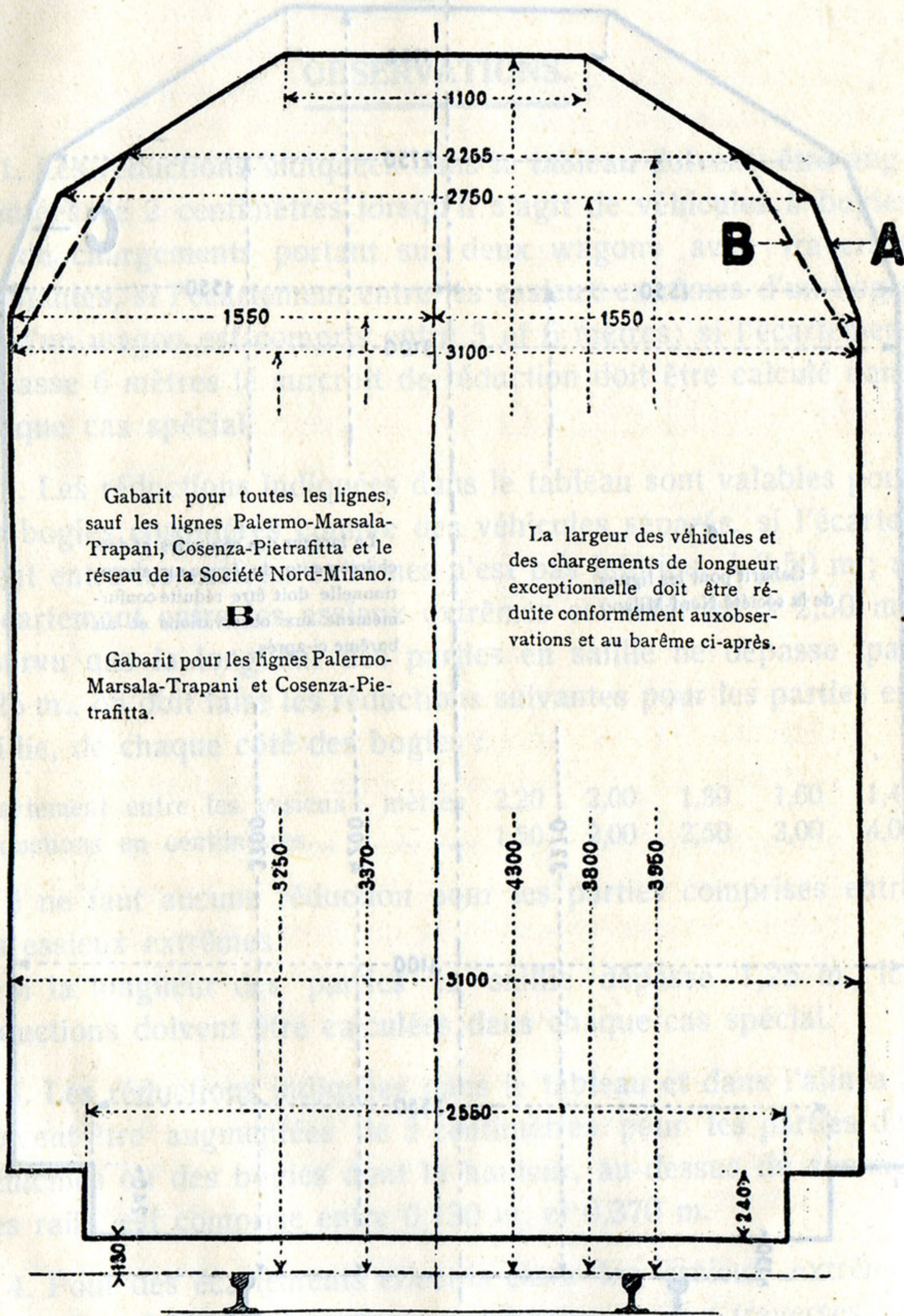


# ITALIE

(No 9a — 9b)

Les profils des chemins de fer italiens représentent en même temps les gabarits de chargement.

ITALIE.



Gabarit pour toutes les lignes, sauf les lignes Palermo-Marsala-Trapani, Coŕenza-Pietrafitta et le rŕseau de la Sociŕtŕ Nord-Milano.

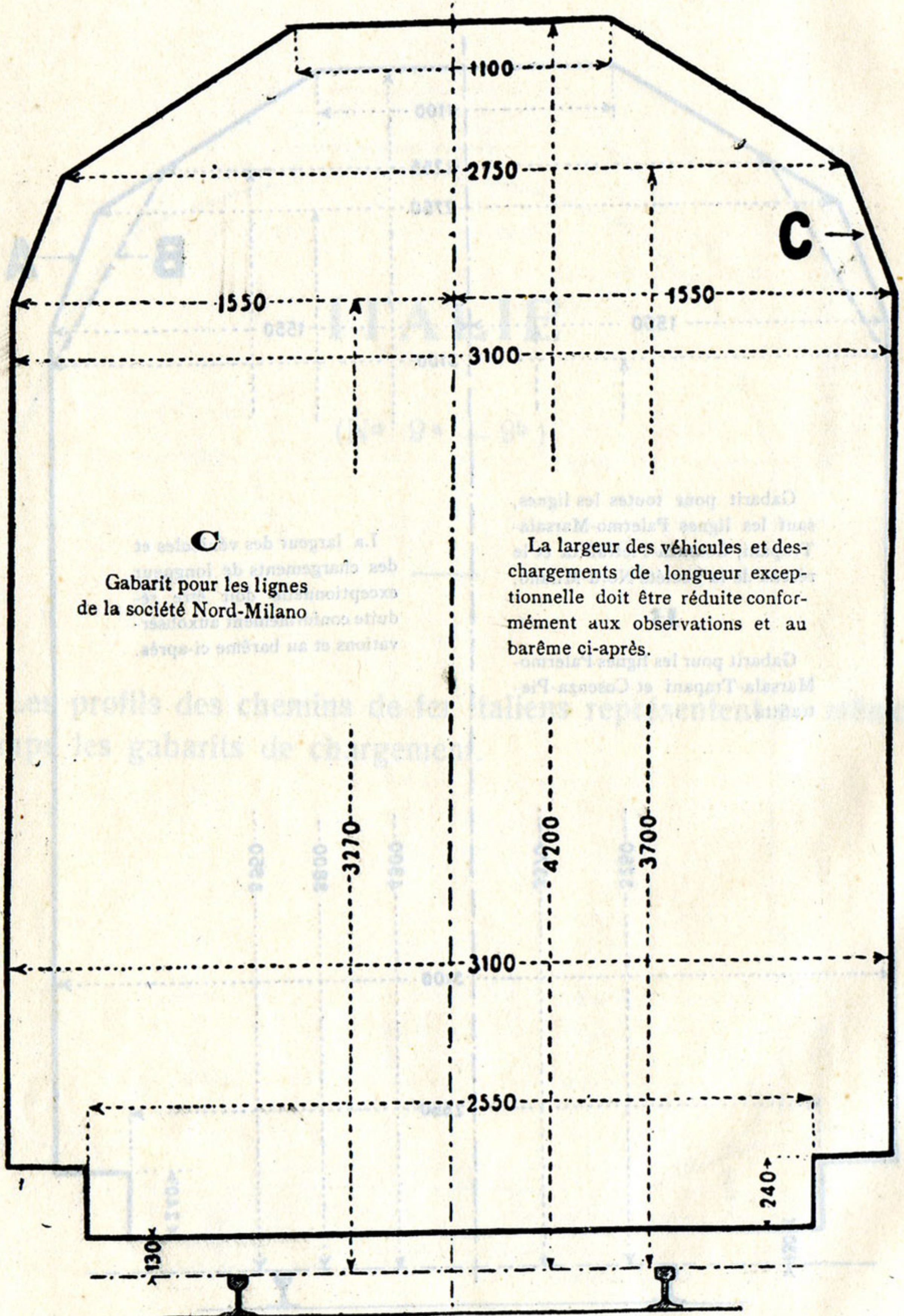
**B**

Gabarit pour les lignes Palermo-Marsala-Trapani et Cosenza-Pietrafitta.

La largeur des vŕhicules et des chargements de longueur exceptionnelle doit ętre rŕduite conformŕment aux observations et au baręme ci-aprŕs.

1 : 25

ITALIE.



**C**  
Gabarit pour les lignes  
de la société Nord-Milano

La largeur des véhicules et des-  
chargements de longueur excep-  
tionnelle doit être réduite confor-  
mément aux observations et au  
barème ci-après.

# Italie

## OBSERVATIONS.

1. Les réductions indiquées dans le tableau doivent être augmentées de 2 centimètres lorsqu'il s'agit de véhicules à bogies ou de chargements portant sur deux wagons avec traverses pivotantes, si l'écartement entre les essieux extrêmes d'un bogie ou d'un wagon est compris entre 3 et 6 mètres; si l'écartement dépasse 6 mètres le surcroît de réduction doit être calculé dans chaque cas spécial.

2. Les réductions indiquées dans le tableau sont valables pour les bogies considérés comme des véhicules séparés, si l'écartement entre les essieux extrêmes n'est pas inférieur à 2,50 m.; si l'écartement entre les essieux extrêmes est inférieur à 2,50 m., pourvu que la longueur des parties en saillie ne dépasse pas 1,25 m., on doit faire les réductions suivantes pour les parties en saillie, de chaque côté des bogies :

Ecartement entre les essieux : mètres	2,20	2,00	1,80	1,60	1,40
Réductions en centimètres... ..	1,50	2,00	2,50	3,00	4,00

Il ne faut aucune réduction pour les parties comprises entre les essieux extrêmes.

Si la longueur des parties en saillie dépasse 1,25 m., les réductions doivent être calculées dans chaque cas spécial.

3. Les réductions indiquées dans le tableau et dans l'alinéa 2 doivent être augmentées de 5 centimètres pour les parties des véhicules ou des bogies dont la hauteur, au-dessus du sommet des rails, est comprise entre 0,130 m. et 0,370 m.

4. Pour des écartements effectifs entre les essieux extrêmes d'un véhicule, entre les pivots des bogies ou des traverses, ou bien pour des saillies non indiquées dans le tableau ou dans

l'alinéa 2, les réductions à faire sont celles indiquées dans le tableau pour l'écartement immédiatement supérieur, et dans l'alinéa 2 pour l'écartement immédiatement inférieur à celui dont il s'agit.

5. Les réductions susdites sont établies pour le cas où les plus grands déplacements transversaux possibles des véhicules ou de chargements (des deux côtés du plan longitudinal de symétrie) permis par les jeux transversaux des coussinets (\*), des boîtes d'essieux, des plaques de garde, des pivots de bogies et par les traverses oscillantes, ne dépassent pas un centimètre ou bien 1,5 centimètre, qu'il s'agisse de véhicules dont l'écartement entre les essieux extrêmes ne dépasse pas 4,00 m. ou bien de véhicules dont l'écartement entre les essieux extrêmes est supérieur à 4,00 m., de véhicules à bogies ou de wagons avec traverses pivotantes.

Si les déplacements susdits sont plus grands, on doit ajouter aux réductions susmentionnées :

- a) une quantité égale à la différence entre le placement transversal effectif et les limites susdites, pour les parties des véhicules ou des chargements comprises entre les essieux extrêmes ou les pivots des bogies ou des traverses;
- b) une quantité égale au double de la même différence pour les parties des véhicules ou des chargements faisant saillie en dehors des essieux extrêmes, des pivots des bogies ou des traverses, jusqu'à une distance égale à la moitié de celle existant entre les essieux ou les pivots;
- c) une quantité égale au triple de la même différence pour les parties des véhicules ou des chargements dont la saillie dépasse la moitié de la distance existant entre les essieux extrêmes, les pivots des bogies ou des traverses.

---

(\*) *Note.* On suppose que le jeu transversal des coussinets est de 5 mm. de chaque côté.

*Note.* Il ne faut aucune réduction pour les essieux et les boîtes d'essieux.

## ITALIE

**Tableau des réductions, par rapport au gabarit, à apporter de chaque côté à la largeur des véhicules à deux ou à trois essieux, à bogies, ou des chargements effectués sur des wagons à bogies ou à traverses pivotantes.**

Ecartement, en mètres, entre les essieux extrêmes ou les pivots des bogies ou des traverses pivotantes	RÉDUCTION EN CENTIMÈTRES, DE CHAQUE CÔTÉ DU GABARIT										
	pour les parties entre les essieux extrêmes ou les pivots des bogies ou des traverses pivotantes	pour les parties dépassant les essieux extrêmes ou les pivots des bogies ou des traverses pivotantes de mètres									
		1,00	1,25	1,50	2,00	2,50	3,00	3,50	4,00	4,50	5,00
2,50	0	0	0	2	4	—	—	—	—	—	—
3,50	0	0	1	2	4	—	—	—	—	—	—
4,00	0	0	1	2	4	5	—	—	—	—	—
5,00	0	0	1	2	4	5	7	—	—	—	—
6,00	0	0	1	2	4	5	7	9	—	—	—
7,00	0	0	1	2	4	5	7	9	11	—	—
8,00	0	0	1	2	4	5	7	9	11	13	—
9,00	0	1	1	2	4	5	7	9	11	13	16
10,00	2	2	2	2	4	5	7	9	12	14	16
11,00	3	3	3	3	4	6	8	10	12	14	17
12,00	4	4	4	4	4	6	8	10	13	15	18
13,00	5	5	5	5	5	6	9	11	13	16	18
14,00	7	7	7	7	7	7	9	11	14	16	19
15,00	8	8	8	8	8	8	10	12	14	17	20
16,00	10	10	10	10	10	10	10	13	15	18	21
17,00	12	12	12	12	12	12	12	13	16	19	22
18,00	13	13	13	13	13	13	13	14	16	19	22
19,00	15	15	15	15	15	15	15	15	17	20	23
20,00	17	17	17	17	17	17	17	17	18	21	24



**TABLEAU**

Les réductions des gabarits indiquées dans le tableau pour l'écartement inférieur supérieur et dans les gabarits des réductions par rapport au gabarit de chaque côté à la largeur des véhicules à deux ou à trois essieux, à bogies, ou des chargements effectués sur des wagons à bogies ou à traverses pivotantes.

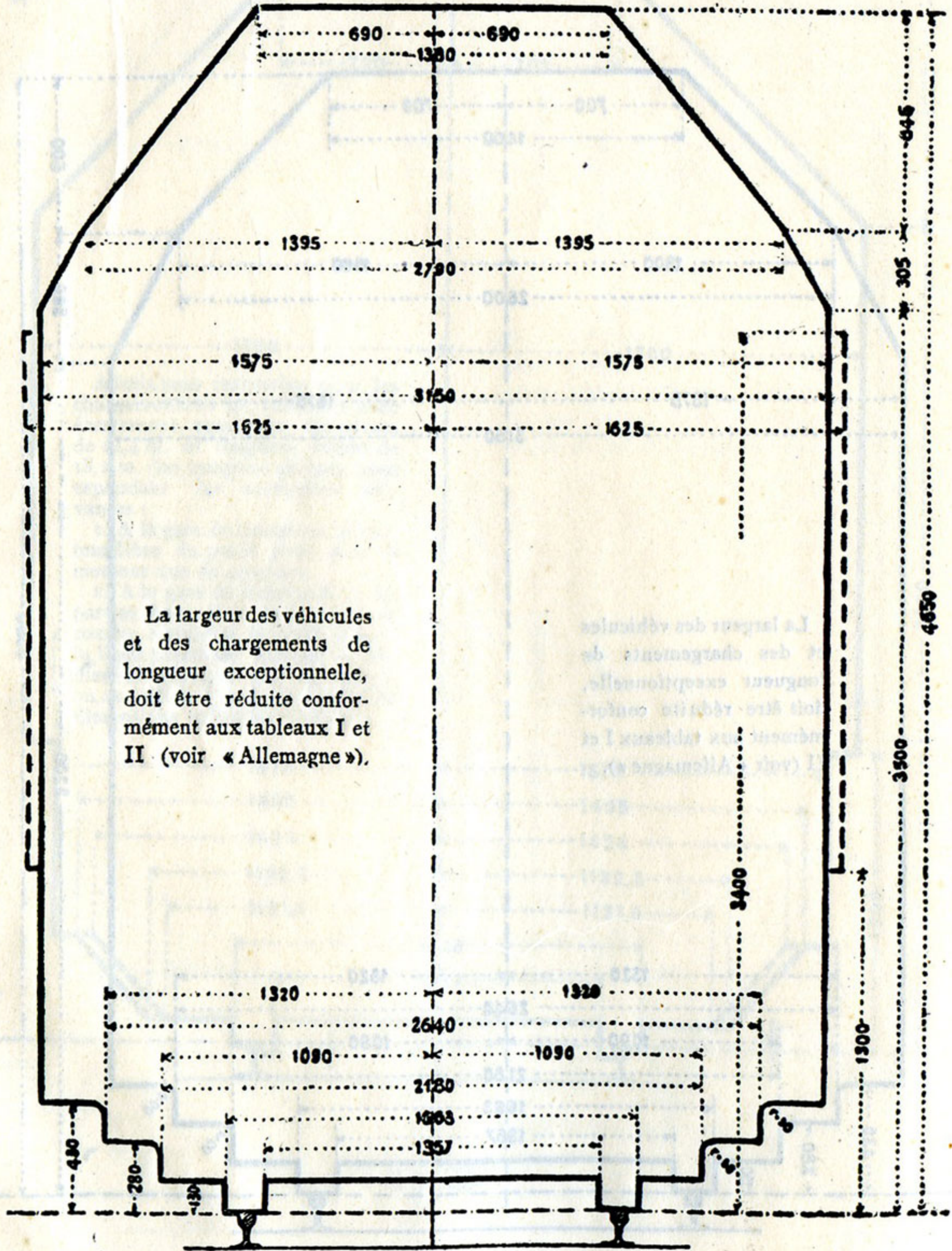
LUXEMBOURG		(N° 10 <sup>a</sup> — 10 <sup>b</sup> )									
Largeur des véhicules en mètres	Largeur des gabarits en mètres	Largeur des véhicules en mètres									
		1,00	1,20	1,40	1,60	1,80	2,00	2,20	2,40	2,60	2,80
1,00	1,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1,20	1,20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1,40	1,40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1,60	1,60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1,80	1,80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2,00	2,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2,20	2,20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2,40	2,40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2,60	2,60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2,80	2,80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Les profils des chemins de fer du Luxembourg représentent en même temps les gabarits de chargement.

# LUXEMBOURG.

Gabarit I des véhicules et de chargement admissible sur les chemins de fer Guillaume-Luxembourg, à l'exception de la ligne Luxembourg-Trois-Vierges frontière belge.

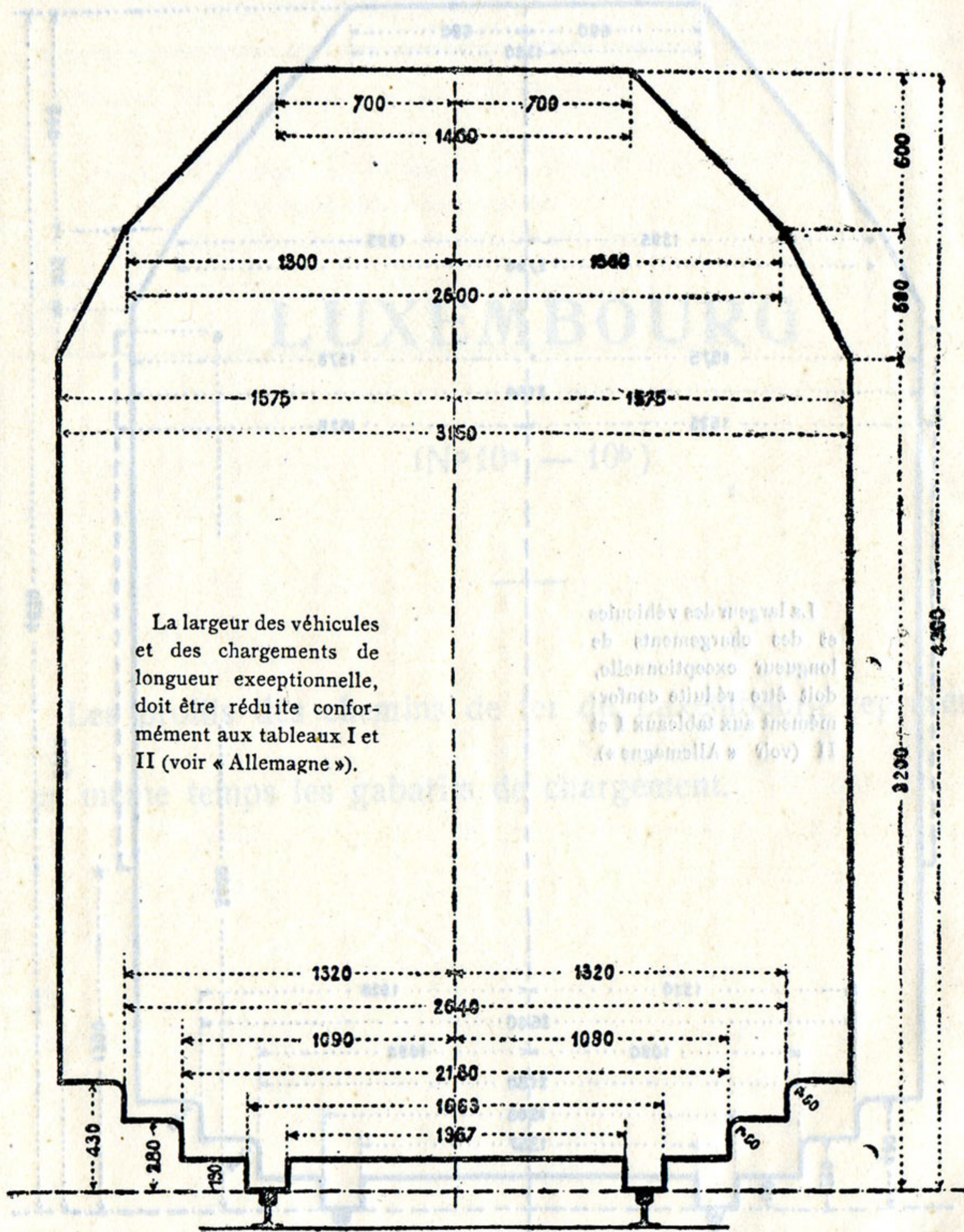
Gabarit pour cibles et lanternes mobiles fixées latéralement.



1 : 25

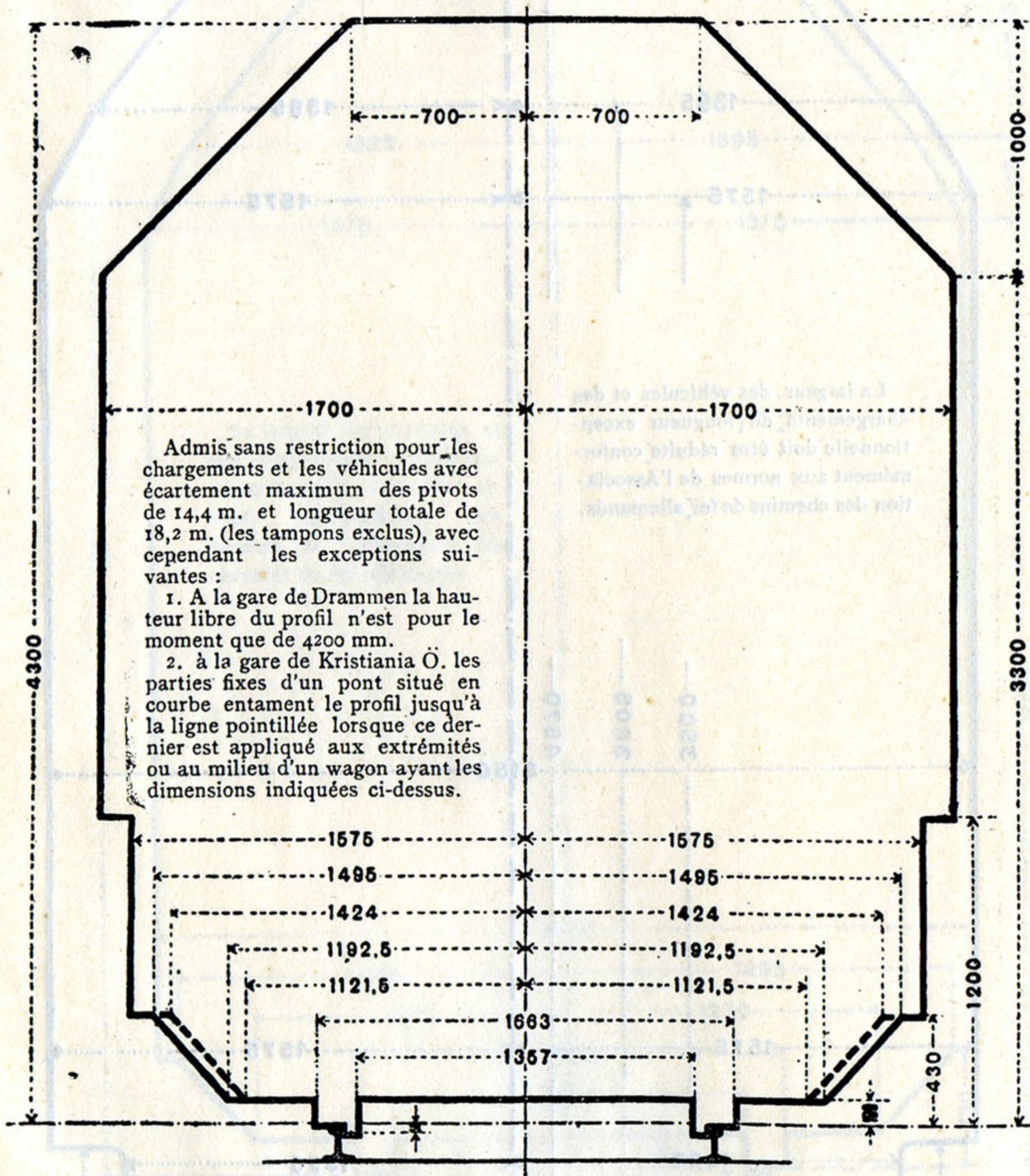
# LUXEMBOURG.

Gabarit II des véhicules et de chargement admissible sur les chemins de fer Prince Henri, et sur la ligne Luxembourg-Trois-Vierges frontière belge.



1 : 25

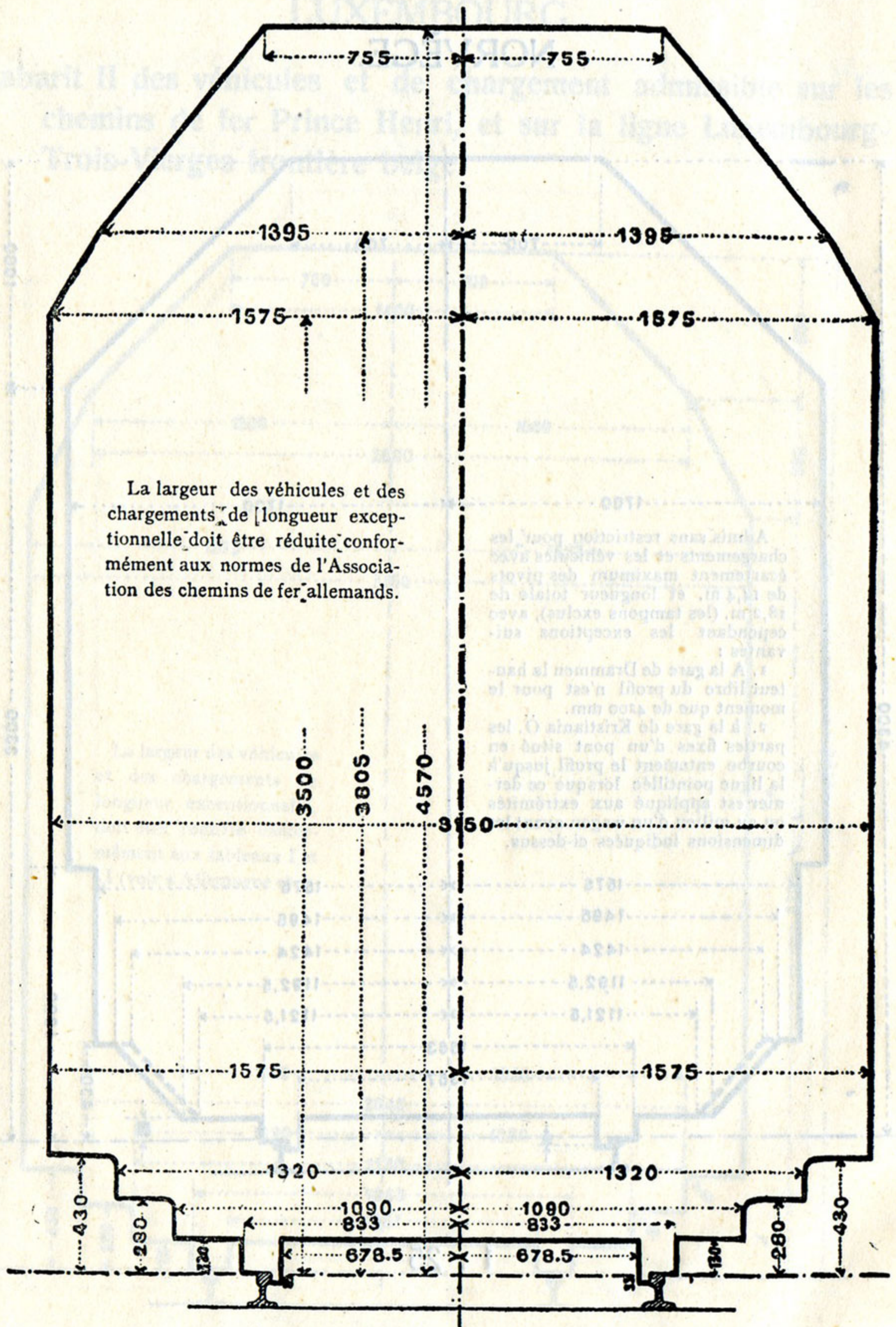
NORVÈGE.



1 : 25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.

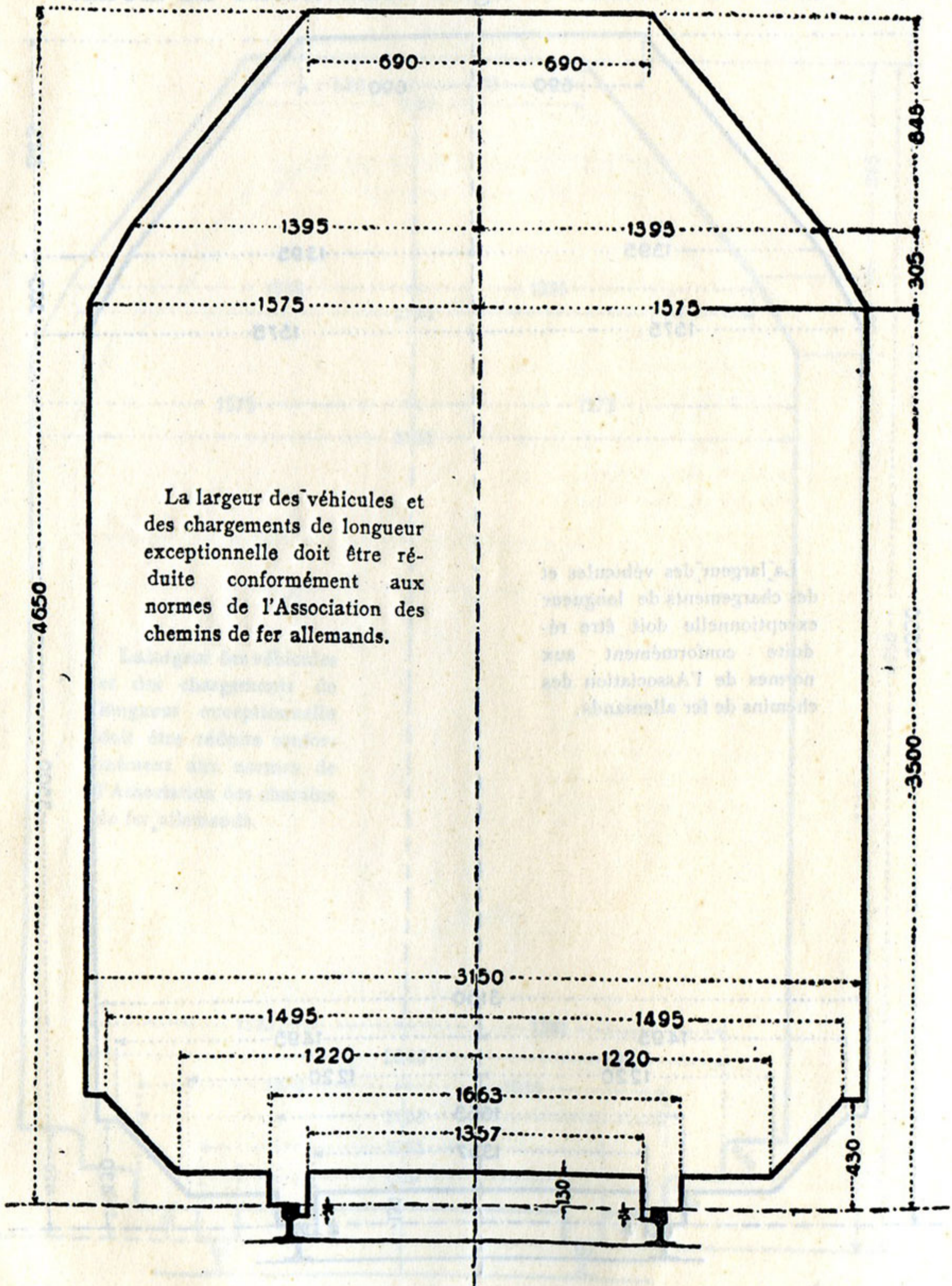
PAYS-BAS.



1 : 25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.

ROUMANIE.

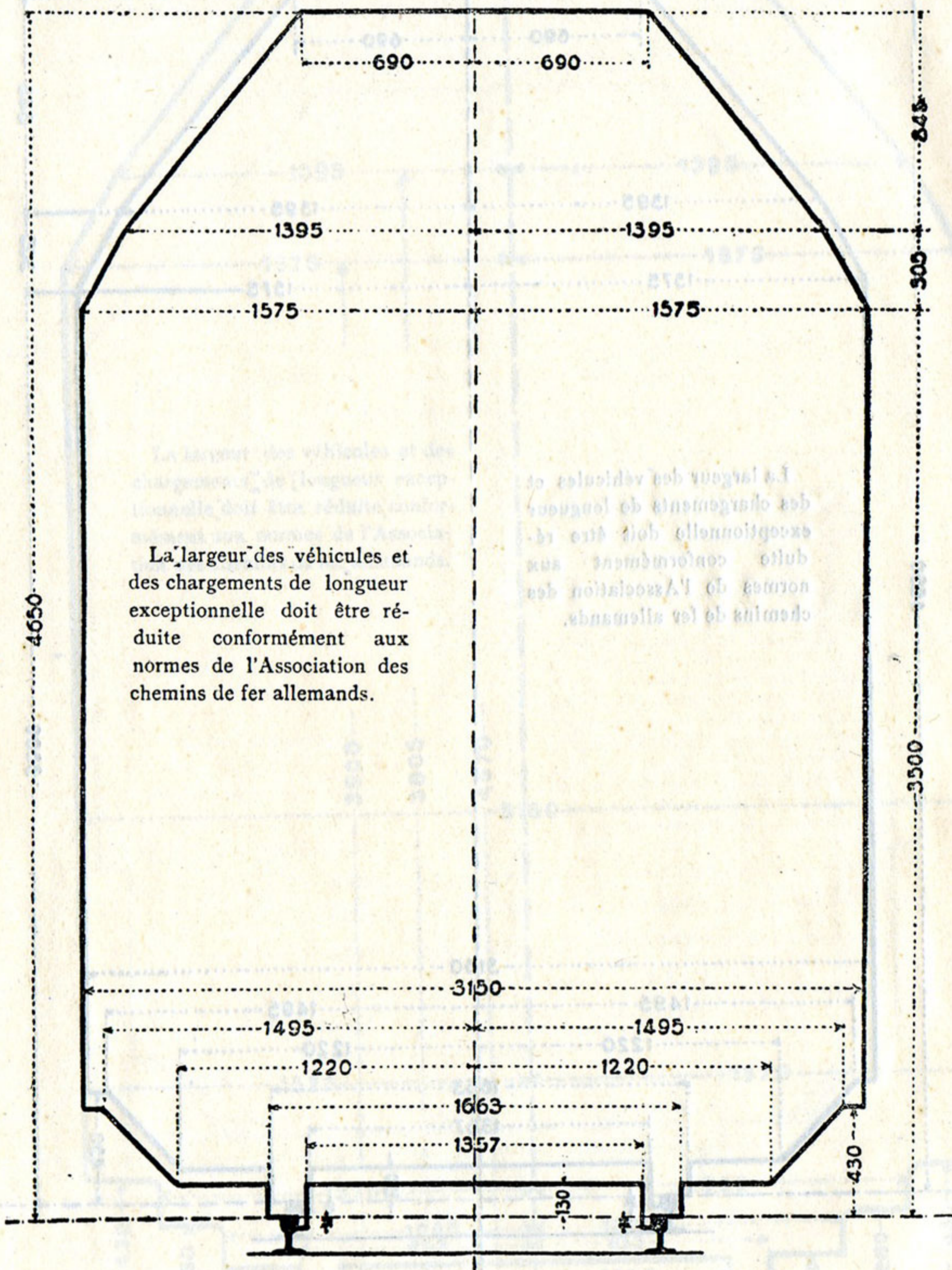


1 : 25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.

# RUSSIE.

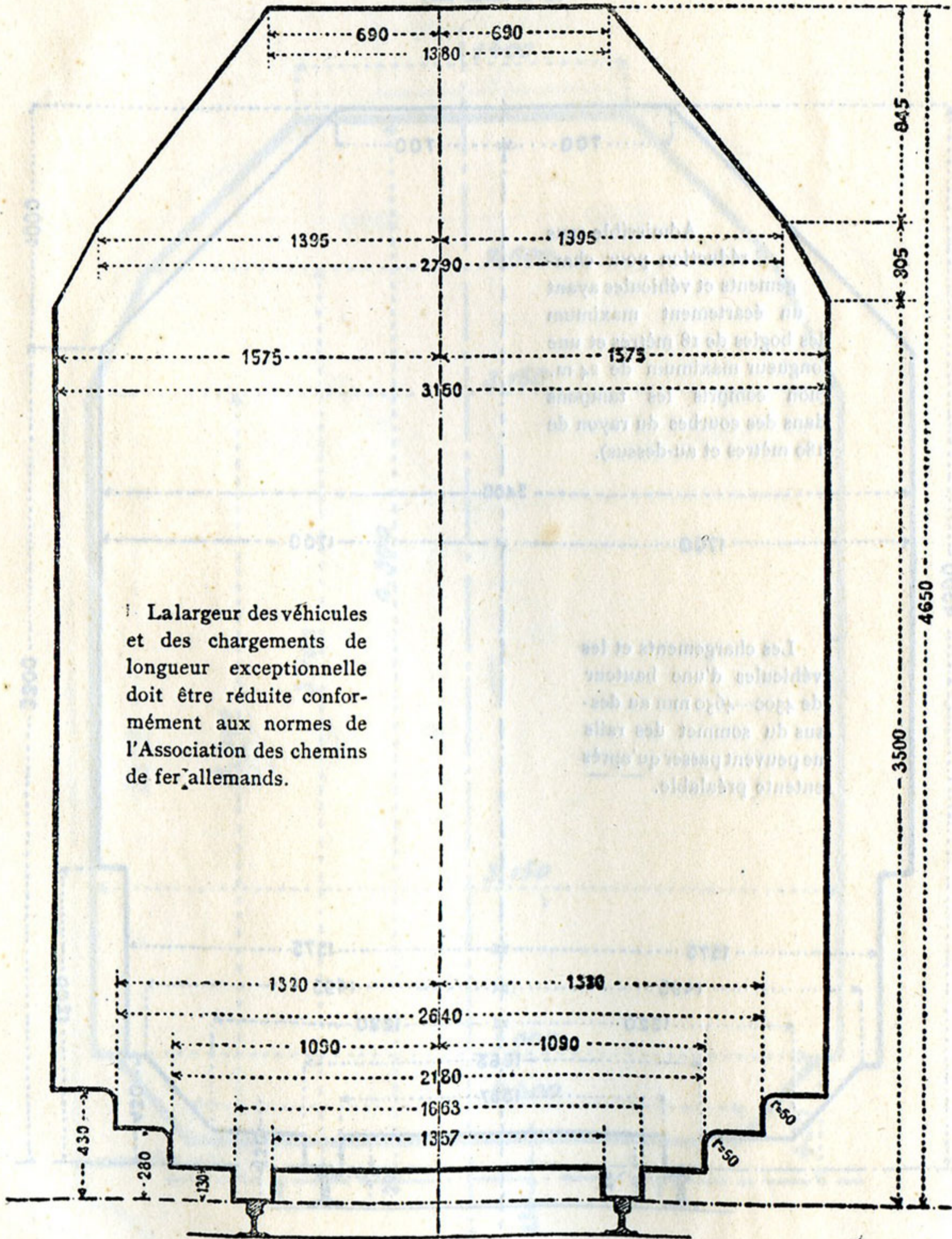
## Varsovie-Vienne et ligne industrielle de Lodz.



1 : 25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.

SERBIE.

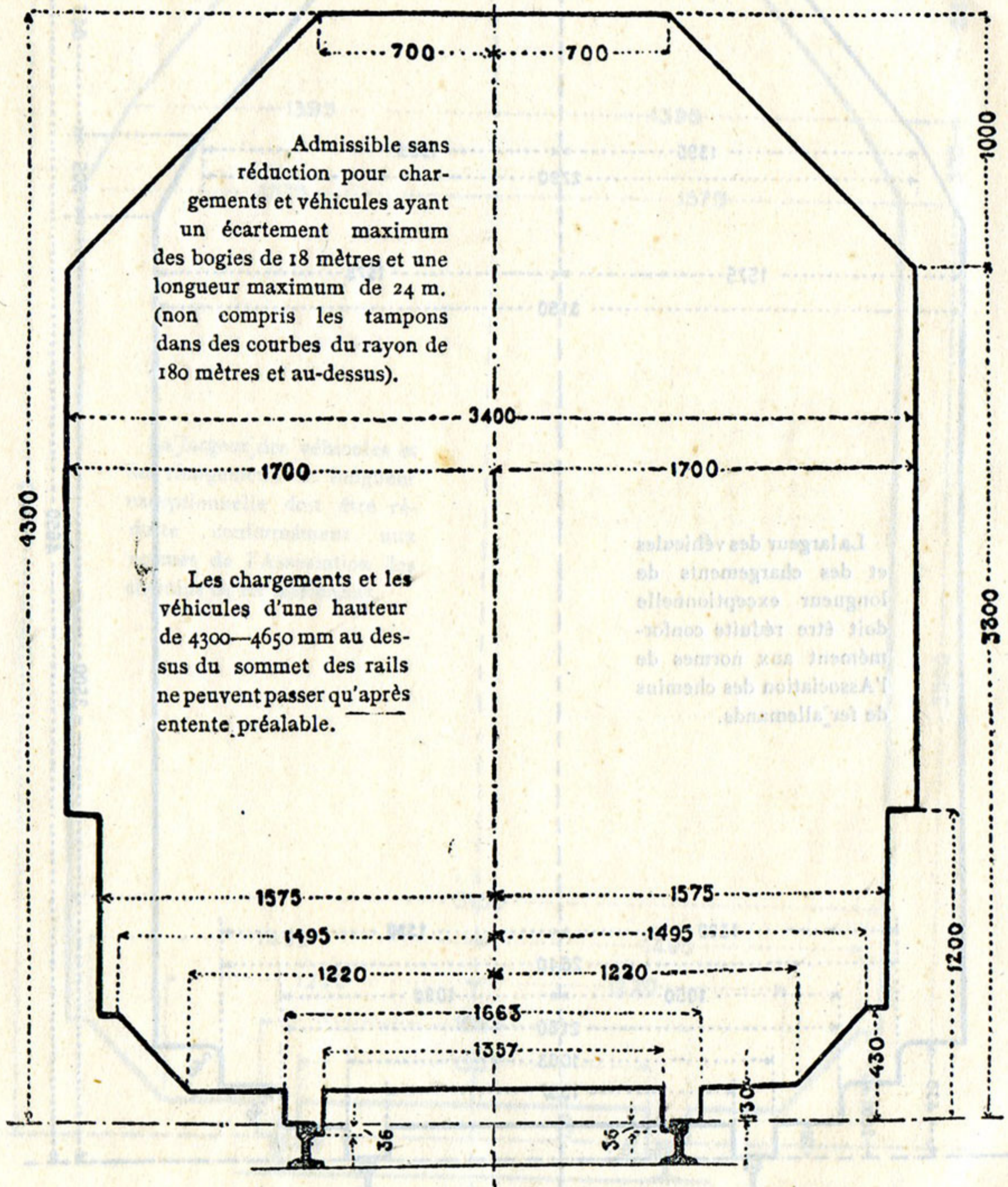


1 : 25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.



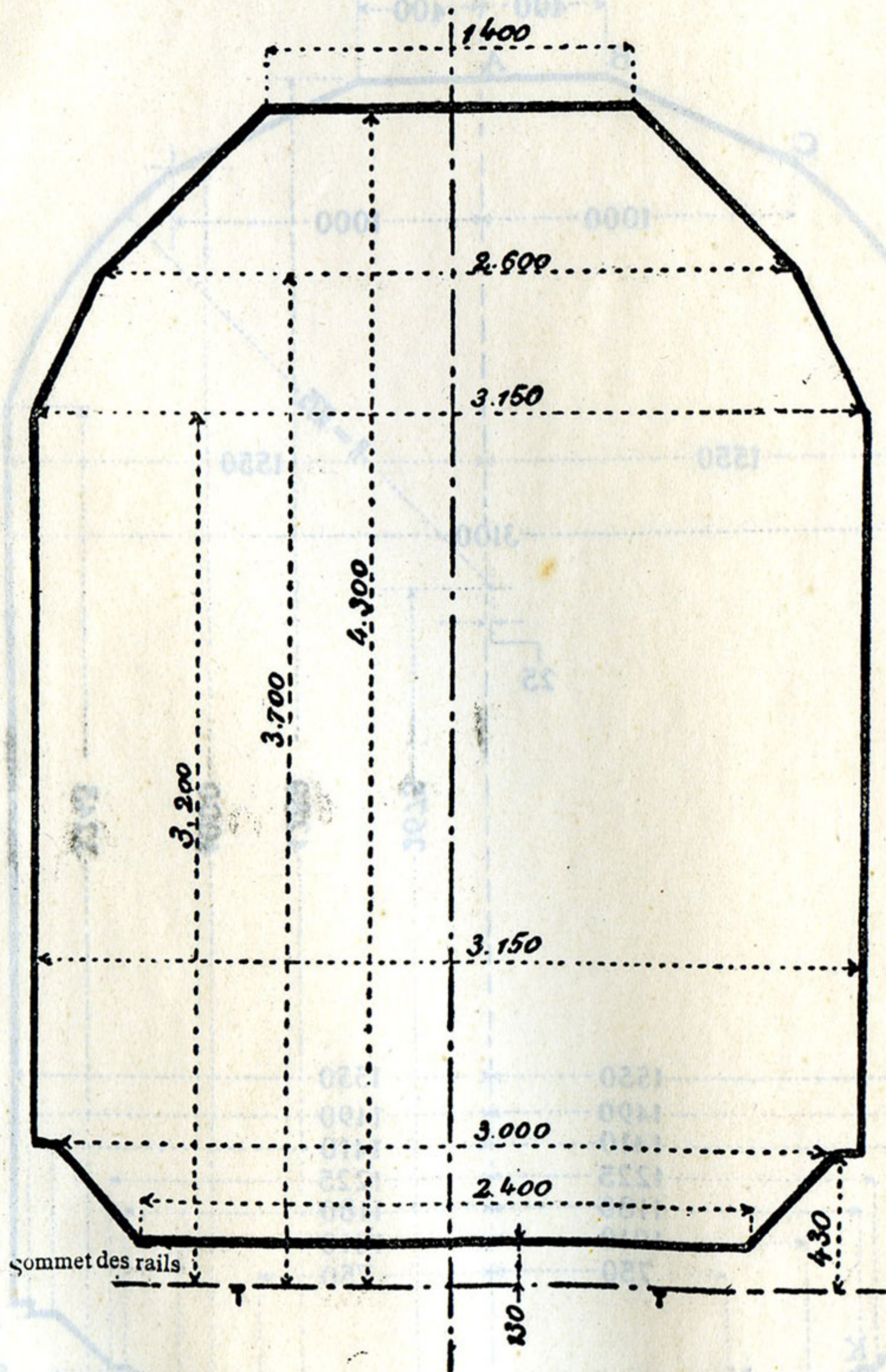
SUÈDE.



1 : 25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.

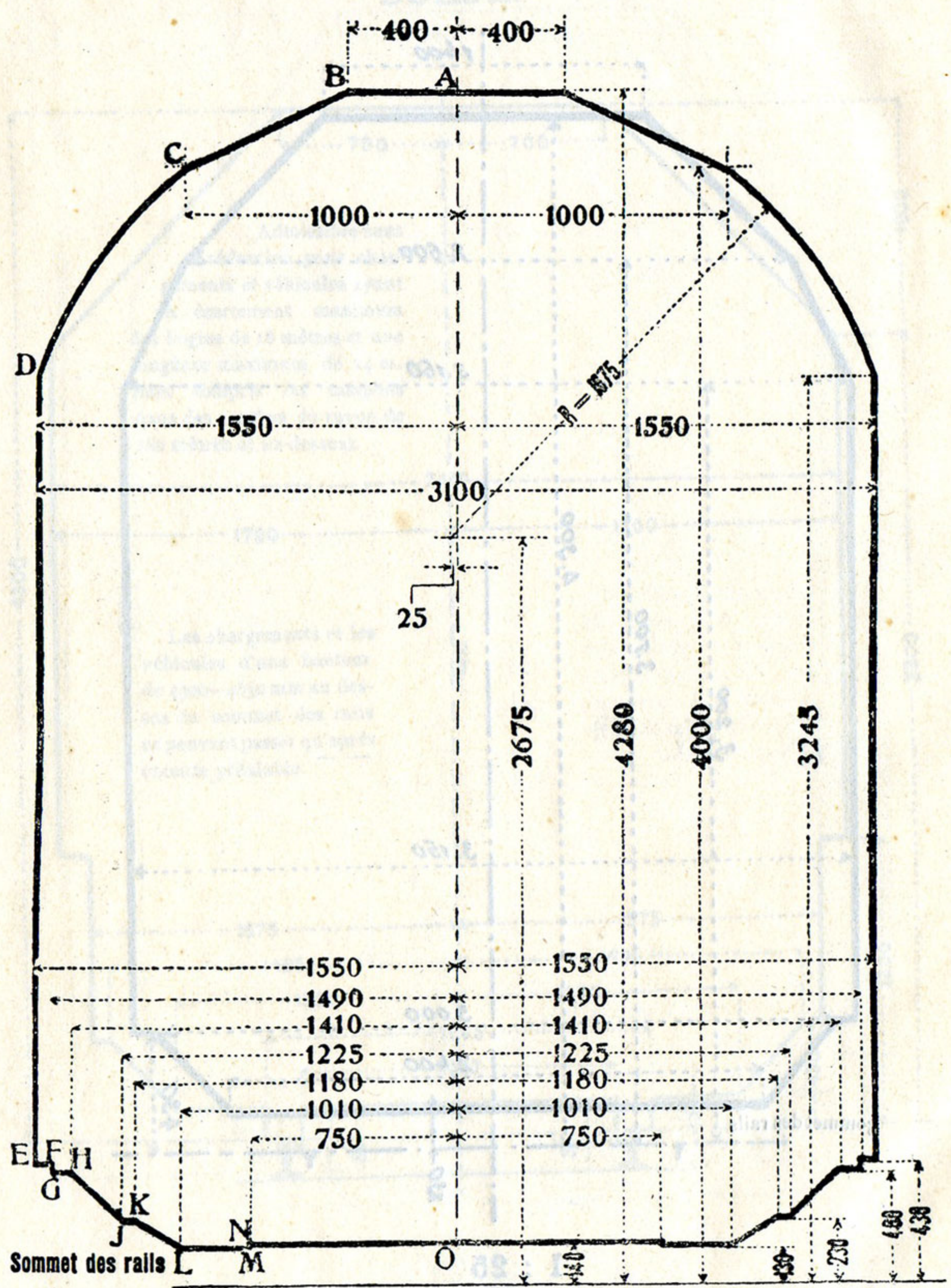
SUISSE.



1 : 25

Le profil ci-dessus représente en même temps le gabarit de chargement.

Gabarit passe-partout pour wagons à marchandises d'après Art. II, § 22, alinéa 2 de l'Unité technique des chemins de fer. — Rédaction de 1913.



1:25

(Cotes en millimètres.)