

Signaux et excentriques des bifurcations du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand, aux stations de Braine-le-Comte, Enghien, Grammont et Melle. — Emplacements et instructions relatives à la manœuvre de ces appareils.

Le 26 Février 1867.

1^o STATION DE BRAINE-LE-COMTE.

Bifurcation des lignes de Bruxelles et de Gand.

Les signaux à distance et disques d'arrêt renseignés au plan n^o 1 ci-joint, sont destinés à fermer :

- A* et *a*, la voie d'arrivée de Braine;
- B* et *b*, la voie d'arrivée de Gand;
- C* et *c*, la voie d'arrivée de Bruxelles.

Dans leur position normale, tous ces signaux et disques sont à l'arrêt.

Ils ne peuvent être ouverts qu'exceptionnellement et pour livrer passage à des trains ou machines.

Le disque *b* ne peut en aucun cas et sous aucun prétexte, être ouvert en même temps que le disque *c*.

Le disque *a* ne peut être ouvert en même temps que le disque *b* que pour livrer passage à des trains ou machines se dirigeant vers Gand.

En arrivant à portée du signal *A*, les trains ou machines se dirigeant vers Gand siffleront trois coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à gauche. Les trains ou machines se dirigeant vers Bruxelles siffleront deux coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à droite. Le garde-excentrique ne lèvera le contre-poids de l'excentrique *D*, pour livrer passage dans la direction de Bruxelles, qu'après s'être assuré que le disque *b* (Gand) est bien fermé.

En vue des signaux *A*, *B*, *C*, les trains ou machines régleront¹

leur marche de façon à pouvoir l'arrêter aux disques *a*, *b*, *c*, si ceux-ci étaient tournés à l'arrêt.

Un poteau indicateur sera placé au point où les machinistes seront tenus de siffler.

Les signaux à distance *A*, *B*, *C*, répètent toujours les indications des disques d'arrêt *a*, *b*, *c*.

Toutefois, lorsqu'un train qui se présente devant un signal à distance à l'arrêt est arrêté ou a suffisamment ralenti sa marche, et qu'il n'existe aucun obstacle entre ce signal et le disque d'arrêt correspondant, le signaleur efface le signal à distance, laisse avancer le train jusqu'au disque d'arrêt, et referme le signal à distance aussitôt que le train entier l'a dépassé.

Dans sa position normale, l'excentrique à contre-pointe *D* est toujours ouvert sur la voie de gauche.

2° STATION D'ENGHIEN.

A. — Bifurcation des lignes de Hal et de Braine.

Les signaux à distance et disques d'arrêt renseignés au plan n° 2 ci-joint sont destinés à fermer :

H et *h*, la voie d'arrivée de Hal ;

B et *b*, la voie d'arrivée de Braine ;

s', la voie de départ de la station d'Enghien.

Dans leur position normale, tous ces signaux et disques sont à l'arrêt.

Ils ne peuvent être ouverts qu'exceptionnellement et pour livrer passage à des trains ou machines.

Le disque *b* ne peut en aucun cas et sous aucun prétexte être ouvert en même temps que le disque *h*.

Le disque *s'* ne peut être ouvert en même temps que le disque *h* que pour donner passage à des trains ou machines se dirigeant vers Hal.

En quittant la station d'Enghien, les trains ou machines se dirigeant vers Hal siffleront trois coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à gauche. Les trains ou machines se dirigeant

vers Braine siffleront deux coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à droite. Le garde-excentrique ne lèvera le contre-poids de l'excentrique *E'*, pour livrer passage dans cette direction, qu'après s'être assuré que le disque *h* (Hal) est bien fermé.

En vue des signaux *H* et *B*, et au sortir de la station d'Enghien, vers la bifurcation, les trains ou machines régleront leur marche de façon à pouvoir s'arrêter aux disques *h*, *b* et *s'*, si ceux-ci étaient tournés à l'arrêt.

Un poteau indicateur sera placé au point où les machinistes seront tenus de siffler.

Aucun des deux disques d'arrêt *h* et *b* ne pourra être ouvert, si le maître-disque de la station d'Enghien est à l'arrêt.

Les signaux à distance *H* et *B* répètent toujours les indications des disques d'arrêt *h* et *b*.

Toutefois, lorsqu'un train qui se présente devant un signal à distance à l'arrêt est arrêté ou a suffisamment ralenti sa marche, et qu'il n'existe aucun obstacle entre ce signal et le disque d'arrêt correspondant, le signaleur efface le signal à distance, laisse avancer le train jusqu'au disque d'arrêt, et referme le signal à distance aussitôt que le train entier l'a dépassé.

Dans sa position normale, l'excentrique à contre-pointe *E'* est toujours ouvert sur la voie de gauche (Hal).

B. — Bifurcation des lignes d'Ath et de Grammont.

Les signaux à distance et disques d'arrêt renseignés au plan n° 2 ci-joint sont destinés à fermer :

A et *a*, la voie d'arrivée d'Ath ;

G et *g*, la voie d'arrivée de Grammont ;

s, la voie de départ de la station d'Enghien.

Dans leur position normale, tous ces signaux et disques sont à l'arrêt.

Ils ne peuvent être ouverts qu'exceptionnellement et pour livrer passage à des trains ou machines.

Le disque *g* ne peut en aucun cas et sous aucun prétexte être ouvert en même temps que le disque *a*.

Le disque *s* ne peut être ouvert en même temps que le disque *a* que pour donner passage à des trains ou machines se dirigeant vers Ath.

En quittant la station d'Enghien, les trains ou machines se dirigeant vers Ath siffleront trois coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à gauche. Les trains ou machines se dirigeant vers Grammont siffleront deux coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à droite. Le garde-excentrique ne lèvera le contre-poids de l'excentrique *E*, pour livrer passage dans cette dernière direction, qu'après s'être assuré que le disque *a* (Ath) est bien fermé.

En vue des signaux *A* et *G*, et au sortir de la station d'Enghien vers la bifurcation, les trains ou machines régleront leur marche de façon à pouvoir s'arrêter aux disques *a*, *g* et *s*, si ceux-ci étaient tournés à l'arrêt.

Un poteau indicateur sera placé au point où les machinistes seront tenus de siffler.

Aucun des deux disques d'arrêt *a* et *g* ne pourra être ouvert, si le maître-disque de la station d'Enghien est à l'arrêt.

Les signaux à distance *A* et *G* répètent toujours les indications des disques d'arrêt *a* et *g*.

Toutefois, lorsqu'un train qui se présente devant un signal à distance à l'arrêt est arrêté ou a suffisamment ralenti sa marche, et qu'il n'existe aucun obstacle entre ce signal et le disque d'arrêt correspondant, le signaleur efface le signal à distance, laisse avancer le train jusqu'au disque d'arrêt, et referme le signal à distance aussitôt que le train entier l'a dépassé.

Dans sa position normale, l'excentrique à contre-pointe *E* est toujours ouvert sur la voie de gauche (Ath).

3° STATION DE GRAMMONT.

A. Bifurcation des lignes d'Ath et de Braine.

Les signaux à distance et disques d'arrêt renseignés au plan n° 3 ci-joint sont destinés à fermer :

A et *a*, la voie d'arrivée d'Ath;

B et *b*, la voie d'arrivée de Braine ;

s, la voie de départ de la station de Grammont.

Dans leur position normale, tous ces signaux et disques sont à l'arrêt.

Ils ne peuvent être ouverts qu'exceptionnellement et pour livrer passage à des trains ou machines.

Le disque *a* ne peut en aucun cas et sous aucun prétexte être ouvert en même temps que le disque *b*.

Le disque *s* ne peut être ouvert en même temps que le disque *b*, que pour donner passage à des trains ou machines se dirigeant vers Braine.

En quittant la station de Grammont, les trains ou machines se dirigeant vers Braine siffleront trois coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à gauche ; les trains ou machines se dirigeant vers Ath siffleront deux coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à droite.

Le garde excentrique ne lèvera le contre-poids de l'excentrique *E*, pour livrer passage dans cette direction, qu'après s'être assuré que le disque *b* (Braine) est bien fermé.

En vue des signaux *A* et *B*, et au sortir de la station de Grammont vers la bifurcation, les trains ou machines régleront leur marche de façon à pouvoir s'arrêter aux disques *a*, *b* et *s*, si ceux-ci étaient tournés à l'arrêt.

Un poteau indicateur sera placé au point où les machinistes seront tenus de siffler.

Aucun des deux disques d'arrêt *a* et *b* ne pourra être ouvert, si le mât-sémaphore de la station de Grammont est à l'arrêt.

En attendant l'établissement du mât-sémaphore, ces indications seront remplacées par celles d'un signal à distance à établir près de la bifurcation et à manœuvrer de la station.

Les signaux à distance *A* et *B* répètent toujours les indications des disques d'arrêt *a* et *b*.

Toutefois lorsqu'un train qui se présente devant un signal à distance à l'arrêt, est arrêté ou a suffisamment ralenti sa marche, et qu'il n'existe aucun obstacle entre ce signal et le disque d'arrêt correspondant, le signaleur efface le signal à distance, laisse

avancer le train jusqu'au disque d'arrêt et referme le signal à distance aussitôt que le train entier l'a dépassé.

Dans sa position normale, l'excentrique à contre-pointe *E* est toujours ouvert sur la voie de gauche (Braine).

B. — Bifurcation des lignes de Melle et de Denderleeuw.

Les signaux à distance et disques d'arrêt renseignés au plan n° 4 ci-joint sont destinés à fermer :

M et *m*, la voie d'arrivée de Melle;

D et *d*, la voie d'arrivée de Denderleeuw;

G et *g*, la voie d'arrivée de Grammont.

Dans leur position normale, tous ces signaux et disques sont à l'arrêt.

Ils ne peuvent être ouverts qu'exceptionnellement et pour livrer passage à des trains ou machines.

Le disque *m* ne peut en aucun cas et sous aucun prétexte être ouvert en même temps que le disque *d*.

Le disque *g* ne peut être ouvert en même temps que le disque *m* que pour donner passage à des trains ou machines se dirigeant vers Melle.

En quittant la station de Grammont, les trains ou machines se dirigeant vers Melle siffleront trois coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à gauche; les trains ou machines se dirigeant vers Denderleeuw siffleront deux coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à droite.

Le garde-excentrique ne lèvera le contre-poids de l'excentrique *E'*, pour livrer passage à des trains dans cette direction, qu'après s'être assuré que le disque *m* (Melle) est bien fermé.

En vue des signaux *M*, *D*, *G*, les trains ou machines régleront leur marche de façon à pouvoir s'arrêter aux disques *m*, *d*, *g*, si ceux-ci étaient tournés à l'arrêt.

Un poteau indicateur sera placé au point où les machinistes seront tenus de siffler.

Aucun des deux disques d'arrêt *m* et *d* ne pourra être ouvert si le signal *X*, qui défend l'entrée de la station de Grammont, est à l'arrêt.

Les signaux à distance *M*, *D*, *G*, répètent toujours les indications des disques d'arrêt *m*, *d*, *g*.

Toutefois, lorsqu'un train qui se présente devant un signal à distance à l'arrêt est arrêté ou a suffisamment ralenti sa marche, et qu'il n'existe aucun obstacle entre ce signal et le disque d'arrêt correspondant, le signaleur efface le signal à distance, laisse avancer le train jusqu'au disque d'arrêt, et referme le signal à distance aussitôt que le train entier l'a dépassé.

Dans sa position normale l'excentrique à contre-pointe *E'* est toujours ouvert sur la voie de gauche. (Melle).

4° STATION DE MELLE.

Bifurcation des lignes de Braine et de Malines.

Les signaux à distance et disques d'arrêt renseignés au plan n° 5 ci-joint sont destinés à fermer :

B et *b*, la voie d'arrivée de Braine ;

W et *w*, la voie d'arrivée de Wetteren ;

s la voie de départ de la station de Melle.

Dans leur position normale, tous ces signaux et disques sont à l'arrêt.

Ils ne peuvent être ouverts qu'exceptionnellement et pour livrer passage à des trains ou machines.

Le disque *b* ne peut en aucun cas et sous aucun prétexte être ouvert en même temps que le disque *w*.

Le disque *s* ne peut être ouvert en même temps que le disque *w* que pour donner passage à des trains ou machines se dirigeant vers Wetteren.

En quittant la station de Melle, les trains ou machines se dirigeant vers Wetteren siffleront trois coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à gauche ; les trains ou machines se dirigeant vers Braine siffleront deux coups allongés pour indiquer qu'ils demandent passage à droite. Le garde-excentrique ne lèvera le contre-poids de l'excentrique *E*, pour livrer passage dans cette direction, qu'après s'être assuré que le disque *w* (Wetteren) est bien fermé.

En vue des signaux *B* et *W*, et au sortir de la station de Melle, vers la bifurcation, les trains ou machines régleront leur marche de façon à pouvoir s'arrêter aux disques *b*, *w* et *s*, si ceux-ci étaient tournés à l'arrêt.

Un poteau indicateur sera placé au point où les machinistes seront tenus de siffler.

Les signaux à distance *B* et *W* répètent toujours les indications des disques *b* et *w*.

Toutefois, lorsqu'un train qui se présente devant un signal à distance à l'arrêt est arrêté ou a suffisamment ralenti sa marche, et qu'il n'existe aucun obstacle entre ce signal et le disque d'arrêt correspondant, le signaleur efface le signal à distance, laisse avancer le train jusqu'au disque d'arrêt, et referme le signal à distance aussitôt que le train entier l'a dépassé.

Dans sa position normale, l'excentrique à contre-pointe *E* est toujours ouvert sur la voie de gauche (Wetteren).

Les prescriptions du présent ordre seront rigoureusement observées.

L'ordre de service n° 6 de 1865 et l'ordre spécial n° 155 du 15 janvier 1867 sont rapportés.

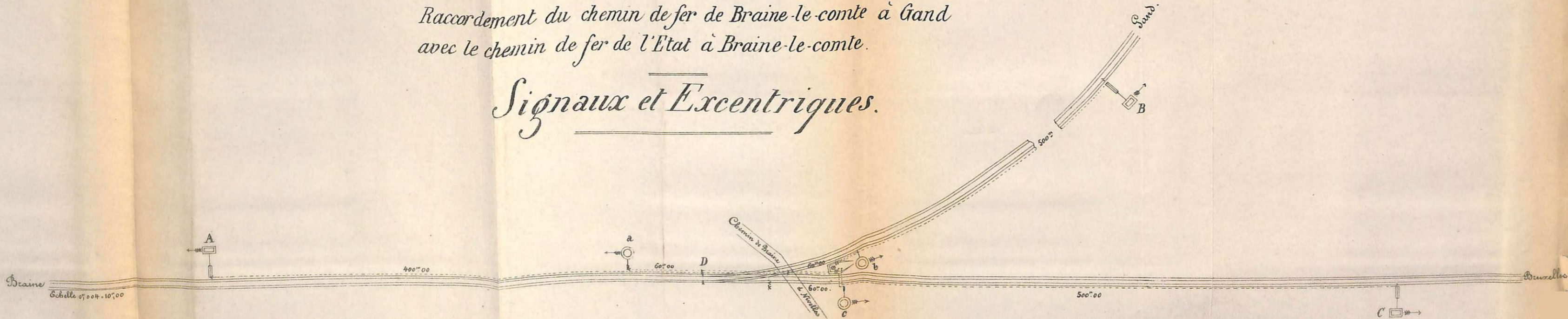
Le Directeur général,
FASSIAUX.

Plan n° 1

Annexé à l'ordre de service n° 60 du 26 février 1867.

Raccordement du chemin de fer de Braine-le-comte à Gand
avec le chemin de fer de l'Etat à Braine-le-comte.

Signaux et Excentriques.



NB. La flèche indique la direction dans laquelle les signaux commandent l'arrêt.

Plan n°2

annexé à l'Ordre de Service N°60 du 26 février 1867.

Raccordement

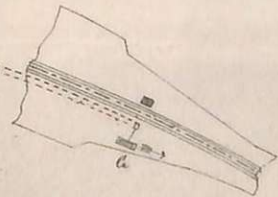
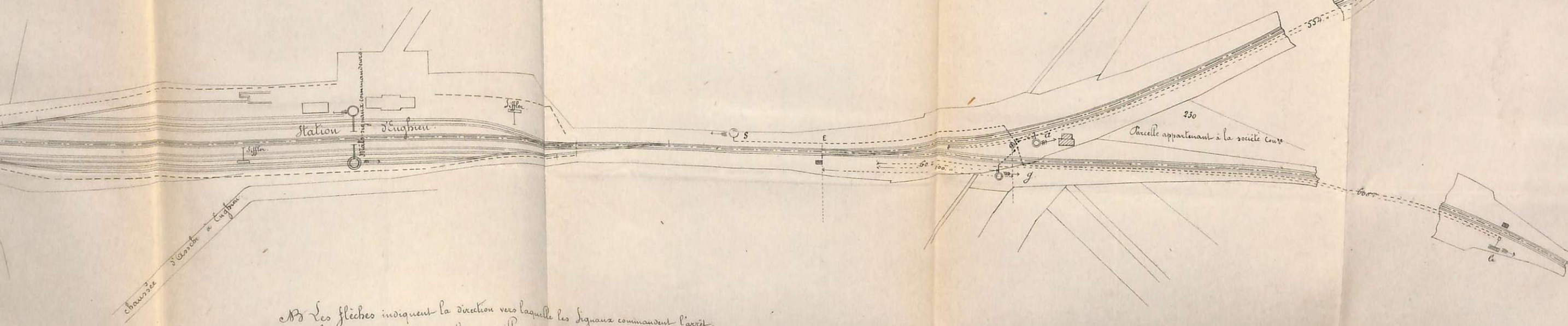
des lignes de Hal à Ath et de Braine-le-Comte à Gand
aux abords de la Station d'Engbien. - Signaux.

Annexe n°

à l'ordre de service n°

publié le

1867.



AB Les fleches indiquent la direction vers laquelle les signaux commandent l'arrêt.
Les Agents chargés de la surveillance des lumières des signaux à distance
seront également chargés de porter le signal d'arrêt en arrière des trains.
Les pavillons sont placés de manière à voir les signaux dans tous les sens.

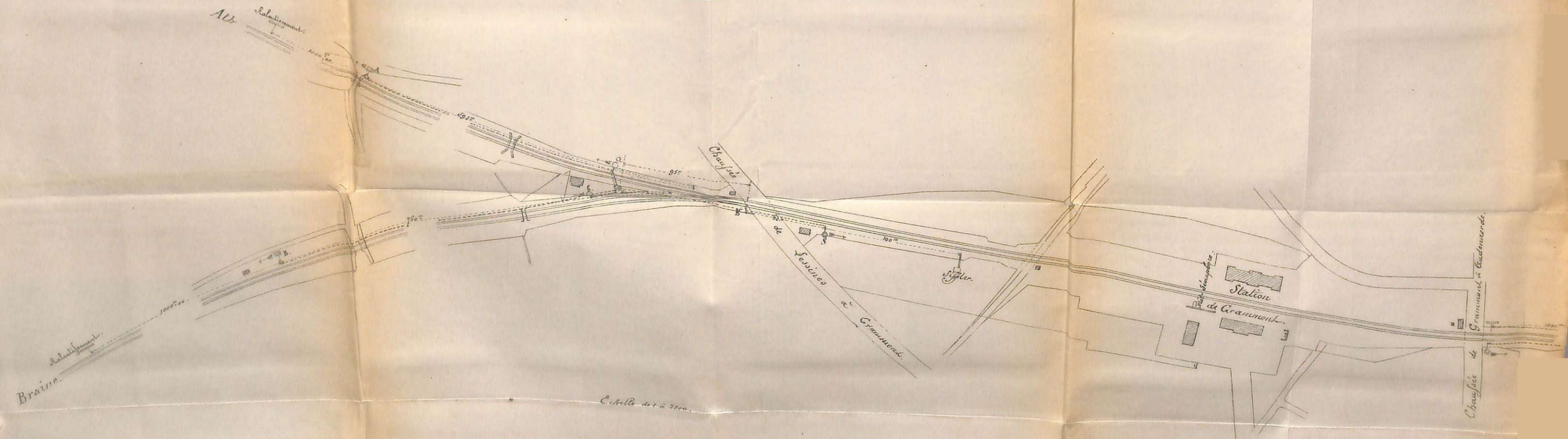
Echelle de 1/5000.

Plan n°3

annexe à l'ordre de Service n°60 du 26 Février 1867

Raccordement

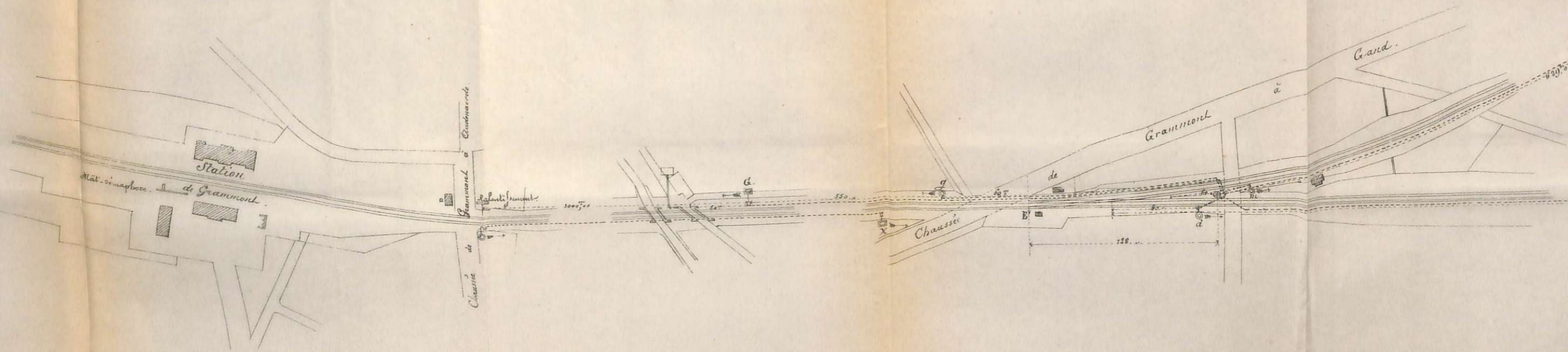
du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand
avec la ligne de Tendra et Waes au sud de la Station de Grammont-Signaux.



Plan n°4.

Annexe à l'ordre de service n°60 du 26 Février 1867

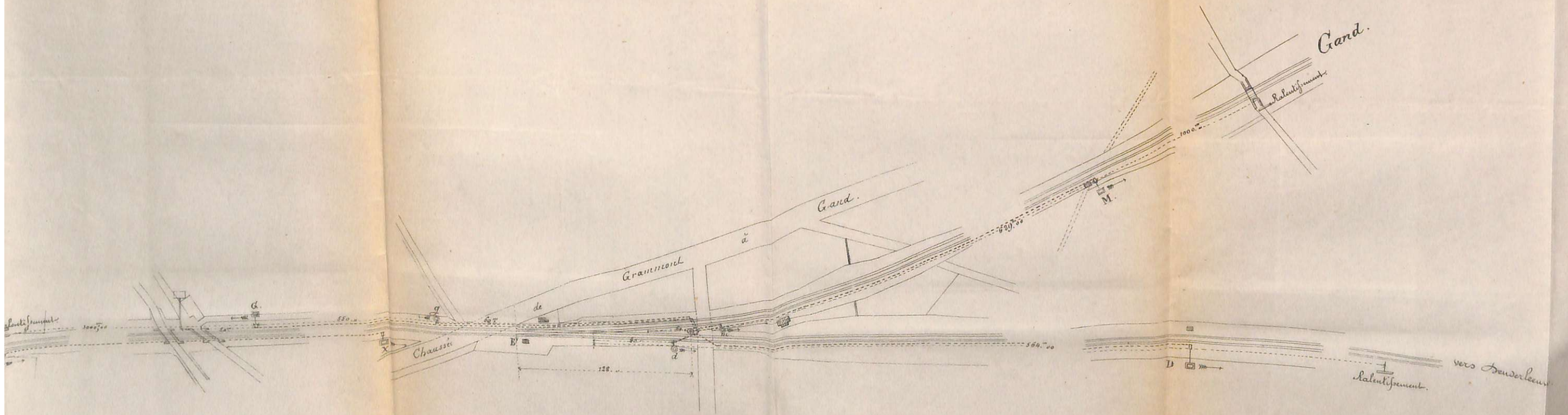
Raccordement
du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand
avec la ligne de Tendre et Haes au nord de la Station de Grammont-Signaux.



Raccordement

du chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand

avec la ligne de Tendre et Haes au nord de la Station de Grammont-Signaux.



Plan N^o 5.

Annexé à l'ordre de Service N^o 60 du 26 Février 1867

