



INFORMATIONS



de la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin édité par le SERVICE DE PRESSE ET DE DOCUMENTATION

Tél. 13.18.70 — extensions 3013 et 3057.

92913

N° 75

Le 1er mars 1957

REPRODUCTION SOUHAITEE

M.F.G.	✓
H.D.	✓
A.D.	
P.P.	
G.N.	?
G.D.	⊙
A.L.	

Ne gaspillons pas l'énergie.

En 1956, la S.N.C.B. a consommé près de 250 millions de kwh pour la traction et le chauffage électrique des trains.

Le voyageur peut, dans une certaine mesure, aider la Société dans l'action qu'elle a entreprise pour éviter des gaspillages de cette énergie qui coûte cher.

Aussi bien dans le domaine de la traction que dans le domaine du chauffage !

L'énergie consommée pour la traction dépend de nombreux facteurs : poids du train, profil de la ligne, vitesse du convoi.

Il serait sans doute facile de réduire la consommation en adoptant des horaires plus larges, mais ceci va à l'encontre du progrès.

Mais avez-vous songé au fait que chaque fois que la durée de stationnement dans une gare intermédiaire est allongée au-delà du temps prévu, le conducteur sera obligé de rouler plus vite - donc de consommer plus d'énergie électrique - pour regagner le retard ?

Songez un instant à la multitude de trains omnibus qui circulent tous les jours sur le réseau, avec leurs arrêts si fréquents, et vous pourrez vous imaginer le nombre de fois que des nonchalances coûteuses peuvent être évitées !

En ce qui concerne le chauffage, le problème se présente de façon différente.

Peut-être avez-vous appris par expérience personnelle que le chauffage électrique coûte cher et, malgré des avantages marquants (absence de poussière et d'odeurs), il s'est peu développé en Belgique.

En traction électrique il est cependant difficile de faire autrement. Raison de plus pour ne pas expulser l'air chaud par des fenêtres ouvertes !

C'est pourtant ce qui arrive souvent en pratique, principalement lorsque la saison est clémente sans que l'on puisse supprimer totalement le chauffage qui constitue un des éléments de confort du voyage en train.

Les véhicules modernes, et tel est le cas des automotrices électriques que l'on met en service sur la plupart des lignes, sont équipés d'un système de régulation automatique de la température dans les compartiments.

Le conducteur appuie sur un bouton et ... le thermostat fait le reste.

A condition de ne pas le contrarier !

Chacune des voitures d'une automotrice est divisée en plusieurs grands compartiments, puisqu'il faut bien séparer les fumeurs des non-fumeurs et les voyageurs de première classe de ceux de seconde.

Dans un but de simplification, il n'a été installé qu'un thermostat par voiture, et le compartiment dans lequel il est installé sert de pilote pour le réglage de la température de toute la voiture.

Monsieur Ixe qui est allé rendre visite à un parent à Natoye s'est un peu attardé et a pressé le pas pour ne pas rater l'omnibus.

Tout en courant sur le quai d'embarquement il a repéré un compartiment presque vide.

De Natoye à Marloie cela va vite en électrique, et on n'a pas envie de se compliquer l'existence en enlevant chapeau, manteau et écharpe qu'il faudrait ranger dans le portecolis.

Après Ciney, Monsieur Ixe se trouve être seul dans son compartiment, et c'est le moment qu'il attendait pour ouvrir une fenêtre.

A partir de cet instant une réaction en chaîne va débiter !

Un filet d'air plus frais lèche insidieusement le thermostat, celui-ci ferme son contact, le chauffage entre en action, les autres compartiments de la voiture sont surchauffés et des voyageurs y ouvrent aussi une fenêtre...

Si cent Monsieur Ixe font cette opération, si dans cent voitures une fenêtre reste ouverte pendant un quart d'heure,

on aura dépensé pour 100.000 francs d'énergie électrique, en pure perte, au bout de l'année.

La S.N.C.B. vous demande tout simplement de ne pas renouveler l'exploit de Monsieur Ixe !...

Même si vous voyagez en train diesel, ou vapeur, car le charbon et l'eau épurée coûtent très cher!