

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Siège social : 17-21, rue de Louvain, Bruxelles.

REPRODUCTION AUTORISÉE.

Bulletin n° 101.

6 Septembre 1952.

LE TRAIN ÉCOLE DE LA SIGNALISATION. (T.E.S.).

Dans le but de former des signaleurs d'élite, la S.N.C.B. a créé une école itinérante. Elle est installée dans quatre voitures de chemin de fer, spécialement aménagées à cet effet: l'ensemble constitue un train: le train-école de la Signalisation (T.E.S.).

Que sont les signaleurs ?

Les signaleurs sont des cheminots chargés de manoeuvrer correctement à cadence accélérée, sans défaillance, des appareils nombreux, parfois complexes, assurant la sécurité de circulation des trains. Ces appareils sont concentrés dans des cabines plus ou moins importantes; une réglementation sévère en prescrit les moindres opérations de manoeuvre, réglementation que le signaleur doit respecter d'une façon absolue, ainsi que toutes les consignes verbales qui lui sont transmises. La mission de cet agent est donc importante et de toute confiance: elle exige de grandes qualités professionnelles, une formation technique de premier ordre.

Cette formation est l'oeuvre du train-école.

Au T.E.S., l'aspirant-signaleur reçoit une instruction méthodique un entraînement où la théorie cède progressivement le pas à la pratique, allant du simple au compliqué suivant un programme complet.

Au T.E.S., l'enseignement se fait par l'usage, l'aspirant s'y trouvant placé, successivement dans tous les cas réels d'exploitation, traité d'une façon raisonnée, conformément aux prescriptions de la réglementation.

Au T.E.S., en effet, aucune manoeuvre ne s'effectuant sans en connaître la raison, l'aspirant y apprend à manoeuvrer correctement, rapidement, automatiquement, les différents appareils intervenant dans une opération déterminée.

La matière enseignée, extraite du Règlement Général de la Signalisation, comporte tout ce qui se rapporte à la profession de signaleur. Elle est inculquée aux élèves par des agents de surveillance, d'une grande compétence professionnelle, ayant reçu une formation pédagogique spéciale: les chefs signaleurs instructeurs et les signaleurs-instructeurs.

Pour rendre l'enseignement efficace, le T.E.S. a été doté d'un matériel didactique approprié, abondant et moderne. Une courte description de l'équipement du train-école le fera connaître.

Quatre wagons constituant le train sont accouplés dans un ordre logique et reliés entre eux par des passerelles: ce sont le wagon-laboratoire, le wagon auditoire, le wagon cabines électriques et le wagon cabines mécaniques.

Le wagon laboratoire renferme le bureau du personnel enseignant et l'atelier de l'électro-mécanicien d'entretien.

Le wagon auditoire comprend la salle de classe où 21 élèves peuvent recevoir les leçons théoriques, un cinéscap assure l'enseignement par l'image.

Dans le wagon cabines électriques se trouvent les bâtis de cabines électriques et les équipements élémentaires d'appareils de signalisation mécanique ou appareils-alphabet. Ces derniers permettent d'enseigner pratiquement chaque opération en la décomposant de façon à initier les élèves à l'exécution correcte des mouvements.

Le wagon cabines mécaniques comporte 3 postes de signalisation desservant un chemin de fer miniature à double voie établi sur toute la longueur du wagon.

Chaque poste est équipé d'un bâti de cabine mécanique du type le plus utilisé dans nos installations.

Toutes les particularités d'exploitation y sont rencontrées.

L'aspirant signaleur opérant dans ces wagons didactiques se trouvera en présence de difficultés et de condition de travail analogues à celles d'une cabine en service. D'où la grande valeur pédagogique de l'enseignement au train E.S.

Celui-ci dure six semaines pendant lesquelles l'aspirant est examiné en toutes occasions, l'ampleur de ses connaissances sondée oralement et par écrit.

En fin de session, le futur signaleur se présente à un examen de sortie. Un brevet de candidat signaleur T.E.S. récompense les examens subis avec fruit.

Depuis sa mise en activité, le train-école de signalisation a parcouru le réseau fer en formant de nombreux signaleurs T.E.S., à la grande satisfaction des dirigeants de la Société Nationale.

MISE EN SERVICE DE CENTRES DE DEGROUPEGE POUR LES ENVOIS DE CHARGES IN-COMPLETES.

Le transport des envois de charges incomplètes est un transport coûteux parce qu'il nécessite un ou plusieurs transbordements en cours de route. Les tarifs sont établis en tenant compte de ce fait et deviennent rapidement prohibitifs pour les firmes expédiant plusieurs milliers de tonnes de charges incomplètes par an. A la demande de diverses firmes intéressées, la S.N.C.B. a examiné ce problème et a admis une réduction des tarifs dans la mesure où les firmes pourraient former des wagons directs de centre à centre et sans manutention intermédiaire en cours de route.

L'avantage tarifaire consenti à la clientèle est ainsi compensé par une diminution des prestations imposées au chemin de fer.

Les modalités d'application du tarif sont les suivantes :

L'expéditeur doit grouper et charger lui-même dans un même wagon toutes ses expéditions à destination d'une gare siège d'un service de camionnage. Une lettre de voiture pour charges complètes est établie et adressée au chef de la gare de destination. A cette lettre de voiture est joint un bordereau de livraison mentionnant les noms et adresses ainsi que le nombre de colis pour chaque destinataire. C'est le chef de la gare de destination qui, au moyen du bordereau de livraison, opère le dégroupage et assure la remise à domicile de chaque envoi.

L'acheminement par voie ferrée est taxé sur la base du tarif de la 1ère classe (prix en vigueur au 1-12-49) des charges complètes. Pour le dégroupage à destination une taxe de manutention de 11 fr la tonne est perçue. La remise à domicile est assurée au prix forfaitaire de 15 fr par 100 kg avec perception d'un minimum de 7 fr par destinataire.

Par rapport au tarif ordinaire prévu pour les charges incomplètes, remise à domicile incluse la réduction tarifaire consentie est d'environ 50 %.

Au point de vue technique, deux points importants étaient à résoudre :

- 1° il fallait offrir aux firmes des possibilités de groupage suffisamment importantes en réduisant au minimum le nombre de centres de dégroupage;
- 2° il fallait pouvoir remettre à domicile tout le trafic des firmes quelle que soit la localité de destination.

La solution de ce problème a été trouvée dans le cadre de l'organisation des centres routiers.

En 1946 le service de camionnage de la SNCB était assuré par 330 entreprises de camionnage desservant 80 % de la population.

A partir de 1948 la S.N.C.B. a procédé au regroupement de ses entreprises de camionnage et a constitué des centres routiers desservant toutes les communes dans un rayon de 15 à 20 km autour de la gare centre. En janvier 1952, 48 centres routiers étaient en service et il restait encore 79 services de camionnage non encore englobés dans la nouvelle organisation, suite au manque d'installations suffisantes dans certaines régions pour pouvoir y concentrer tout le trafic prévu. Le % de la population desservie était passé de 80 % en 1946 à 95 % en 1952.

En vue de favoriser l'extension du nouveau tarif de dégroupage, la S.N.C.B. a décidé en janvier 1952, de ne plus tenir compte des 79 services de camionnage à petit rayon d'action existant encore.

Uniquement pour ce qui concerne les envois parvenus par wagons, le dégroupage des zones d'action, desservies par les 79 services de camionnage à petit rayon d'action furent rattachées à un centre routier voisin. Il en alla de même pour les zones non encore desservies.

La S.N.C.B. constitue ainsi 52 centres de dégroupage desservant la totalité des communes du pays. En contre-partie des avantages offerts à la clientèle par la desserte totale du pays et la diminution du nombre de centres de dégroupage, les firmes ont dû s'engager, pour bénéficier du nouveau tarif réduit, à confier la totalité de leurs envois à la S.N.C.B., le recours au transport par camion pour une partie de leurs envois est interdit.

EMISSION D'UN NOUVEAU TIMBRE "CHEMIN DE FER" DE 300 FR.

Pour compléter la série de timbres "Chemin de fer" du type "Locomotive" la Société Nationale a émis un nouveau timbre de 300 fr.

Il est de couleur violette et représente l'automotrice rapide prototype 1951 mise en service sur la ligne électrique Bruxelles-Anvers.

Ce timbre peut être obtenu par les philatélistes :

- soit au guichet du Centre Philatélique de la S.N.C.B.,

2, rue du Progrès, à Bruxelles (ancienne gare de Bruxelles Nord);

soit par souscription au C.C.P., n° 204.48 du Centre Philatélique de la S.N.C.B.

2, rue du Progrès, à Bruxelles.

Au montant de la commande par versement au C.C.P., il y a lieu d'ajouter pour frais d'envois :

5,75 fr pour un envoi recommandé, ou

1,75 fr pour un envoi ordinaire sous la responsabilité
du destinataire.

RESULTATS D'EXPLOITATION

Le tableau ci-après donne les résultats du trafic pendant le mois de mai écoulé comparés à ceux de la même période des années 1951 et 1952,

	1938 (1)	1951	1952
Nombre de voyageurs transportés	17.183.572	19.849.676	19.279.334
Nombre de voyageurs kilomètres	534.246.114	638.710.043	624.081.813
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées	5.966.536	5.867.904	5.475.741
Nombre de tonnes-kilomètres	425.151.847	537.802.448	506.199.891
Nombre de wagons chargés	459.849	327.005	298.558

(1) Y compris trafic du Nord-Belge.

MARCHANDISES.

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustibles	Divers	Total
13 au 19/7/52	21.226	41.998	63.224
20 au 26/7/52	7.612	27.980	35.592
27 au 2/8/52	17.250	41.648	58.898
3 au 9/8/52	17.341	42.984	60.325
10 au 16/8/52	17.064	33.546	50.610
17 au 23/8/52	21.213	42.915	64.128

Transbordements aux ports d'Anvers et de Gand.

Semaines	Port d'Anvers		Port de Gand	
	Tonnes de navire sur wagon	Tonnes de wagons sur navire	Tonnes de navire sur wagon	Tonnes de wagons sur navire
13 au 19/7/52	46.200	85.700	19.949	11.096
20 au 26/7/52	61.800	86.800	14.721	19.560
27 au 2/8/52	37.100	80.200	23.381	14.053
3 au 9/8/52	73.600	90.400	19.540	9.580
10 au 16/8/52	53.000	60.000	15.376	18.492
17 au 23/8/52	49.700	87.400	21.264	10.672

UN NOUVEAU TARIF INTERNATIONAL DE GRANDE VITESSE POUR LE TRANSPORT DES VINS ENTRE LA FRANCE ET LA BELGIQUE.

Un nouveau tarif international de grande vitesse pour le transport des vins entre la France et la Belgique est entré en vigueur le 15 juin 1952.

Ce tarif est applicable aux expéditions de vins ne titrant pas plus de 16° d'alcool, en fûts, en bonbonnes ou en bouteilles, par charges incomplètes ou par wagon complet au départ des zones de production et à destination des gares de Bruxelles-Entrepôt, Anvers-Bassins et Entrepôts (local), Charleroi-Entrepôt et Liège-Meuse.

Il concède les réductions ci-après sur les prix normaux :

- Sur le parcours français : - 20 % pour les envois de détail,
 - 5 % pour les vins en bouteilles par charges complètes
- tout en assurant le transport en régime accéléré.

- Sur parcours belge :

- a) **Envois de détail** : pour les expéditions d'au moins 500 kg ou payant pour ce poids, prix du barème de grande vitesse applicable normalement aux expéditions de 2000 kg, ce qui consacre une réduction moyenne de 20 %;
- b) **Envois par wagons complets** : prix de la petite vitesse afférents aux envois de 10 tonnes appliqués à ceux de 8 tonnes avec acheminement en grande vitesse.

Les renseignements peuvent être obtenus à la Direction du Service Commercial, Bureau 61-42, rue de Louvain, Bruxelles - Tél. 13.18.70 (poste 3679) et dans les agences commerciales de Bruxelles, Anvers, Charleroi et Liège.

UN BEAU DIMANCHE A LA MER.

Profitez des derniers beaux jours pour aller passer

UN BEAU DIMANCHE A LA MER

Excursions à prix réduit de 50 %.

Le 7 septembre vers Knokke.

aller : départ de Bruxelles-Midi : 7h37, arrivée 9h33
retour : départ de Knokke : 19h10, arrivée Bruxelles-Midi : 21h05

Prix du billet aller et retour : 95 fr.

Le 14 septembre vers Blankenberge.

aller : départ de Bruxelles-Midi : 7h46, arrivée 9h32
retour : départ de Blankenberge : 19h50, arrivée 21h25

Prix du billet aller et retour : 91 fr.

Les 21 et 28 septembre vers Ostende.

aller : départ de Bruxelles-Midi : 7h33, arrivée : 9 h.
retour : départ d'Ostende : 19h42, arrivée Bruxelles-Midi : 21h10

Prix du billet aller et retour : 99 fr.

La distribution de ces billets cesse à 11 h, la veille de chaque excursion.

Les voyageurs doivent emprunter les trains désignés. Les billets à prix réduit

"Un beau dimanche à la mer" sont en vente aux guichets des gares de Bruxelles-Midi (guichets n° 3 et 4) et Bruxelles-Nord (guichets n° 5 à 8).

ADJUDICATIONS.

Le mercredi 10 septembre 1952 à 14 1/2 heures à l'Hôtel des Chemins de fer, rue de Louvain, 21, à Bruxelles, sous-sols salle du Mess, ouverture des soumissions pour la fourniture de clous d'identification et essés pour traverses.

CAHIER DES CHARGES 2652-11/3 du 30/7/52 - Prix 5 frs.

En vente au bureau des Renseignements concernant les adjudications, 29, rue Belliard, à Bruxelles (C.C.P. 249.600).

Le 24 septembre 1952, à 14h30 à l'Hôtel des Chemins de fer, rue de Louvain, 21, à Bruxelles, sous-sols, salle du Mess, ouverture des soumissions pour la fourniture de matériel électro-mécanique de signalisation.

- PIECES EN FONTE GRISE ET DIVERS - (supports avec 2 poulies de 230 mm Ø, rouleaux pour guide triangle), supports pour boîtes de distribution.
- CHARPENTES - (Plates formes pour sémaphores).

Cahier des charges n° 2652/12-5 en vente au prix de 5 frs au bureau des renseignements concernant les adjudications, (Section 23), 29, rue Belliard, à Bruxelles (Compte des chèques postaux n° 249.600 - Tél. 18.30.50 - poste 2267).

La Société Nationale des Chemins de fer belges procédera le mercredi 1er octobre 1952 à 10 h30, à Bruxelles, rue de Louvain 21, salle B, à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture de pétrole, essence pour autos et naphte.

Le cahier des charges n° 2642-46 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente au Bureau des Renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles (prix 10 francs, C.C.P. 249.600, tél. 18.30.50).

(B)-45462-9-52-(500)-J.S. Imprimerie de la S.N.C.B.
Dirigeant : R. VERMEULEN.

BAISY THY
LE FOSTY - 16
~~WOLUWE - ST PIERRE~~
~~22, Rue Emmanuel Mertens~~
Chemins de Fer
Ass. Belge des Amis des

