

INFORMATIONS

publiées par la

Association Belge des Amis
des Chemins de fer. A.S.B.L.
Hôtel des Boulevards
14, Place Rogier-BRUXELLES

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE

Bulletin n°103.

18 octobre 1952.

LE POSTE ÉLECTRIQUE DE SIGNALISATION DE SOIGNIES.

Le 26 janvier dernier, fut mis en service, à Soignies, sur la ligne de Bruxelles à Mons, le premier poste électrique du type "tout relais" installé sur notre réseau. Ce poste est ainsi dénommé parce que tous les enclenchements et dispositifs de sécurité sont réalisés par des relais électriques.

Au contraire, dans les postes électriques qui fonctionnent sur le réseau depuis de nombreuses années, les enclenchements essentiels entre aiguillages et signaux sont toujours réalisés par une table mécanique. Cette table est formée de longues barres portant des taquets qui conditionnent la manoeuvre des manettes par lesquelles sont commandés les aiguillages et les signaux. Ces éléments d'enclenchement doivent être assez robustes pour s'opposer à une tentative de manoeuvre inopportune, et sont dès lors assez lourds et encombrants. Ils impliquent une répartition sensiblement linéaire des manettes, dont l'espace individuel et le nombre fixent la longueur des pupitres de commande. Dans les installations importantes, cette longueur dépasse une dizaine de mètres et détermine les grandes dimensions du bâtiment dont l'emplacement doit être réservé dans le complexe des voies.

Le poste "tout relais" ne nécessite qu'un local fort réduit pour abriter le pupitre sur lequel sont groupés les petits boutons de commande. La salle qui renferme les relais peut encore être volumineuse mais sa superficie n'est pas imposée et son emplacement relatif par rapport au pupitre de commande est indifférent. A Soignies, le local de commande, situé au niveau des voies, a une surface de 12 m². La salle à relais, en sous-sol, doit sa grande superficie à la hauteur très réduite sous plafond. Mais dans d'autres circonstances, une salle peu étendue conviendrait tout autant, du fait que les relais peuvent être étagés sur une grande hauteur.

La réduction des volumes et la souplesse de distribution des locaux ne constitueraient cependant pas des avantages suffisants pour justifier l'introduction de postes "tout relais". En effet, nos postes classiques actuels, pour encombrants qu'ils soient souvent, n'en restent pas moins d'excellents outils de sécurité. Ils ont été mis au point par notre personnel technique, à l'occasion de montages répétés et au cours de longues années d'entretien.

Mais les postes "tout relais" présentent d'autres avantages qui répondent aux préoccupations d'un réseau désireux de maintenir la sécurité de l'exploitation, tout en s'efforçant de la rendre plus économique.

C'est ainsi que par le nouveau poste de Soignies, toute la desserte de la zone qui s'étend sur une longueur de 8 km, de part et d'autre de la gare de Soignies, est confiée à un seul agent. Les quatre anciens postes mécaniques qui devaient intervenir pour écarter les trains à travers cette zone, ainsi que pour y permettre les manoeuvres, ont été supprimés.

Les passages de plusieurs trains qui se succèdent entre Braine-le-Comte et Neuville, par exemple, peuvent s'effectuer moyennant une seule manoeuvre de quelques boutons d'itinéraire. Les communications téléphoniques, toujours si assujettissantes, sont réduites dans la même proportion.

Ce résultat ne peut être atteint sans la mise en oeuvre d'un appareillage important de qualité, dont l'industrie nationale a fourni la plus grande part. 85 kilomètres de câbles, comportant un total de 1065 km de fil conducteur, ont été déroulés; 995 relais, dont beaucoup de haute sécurité, ont été raccordés.

Des signaux lumineux légers, très simples et parfaitement visibles font de Soignies le "poste avancé" de l'électrification de la ligne Bruxelles-Mons.

Relativement modeste dans sa réalisation, le nouveau poste marque l'introduction à la S.N.C.B. d'une technique nouvelle, à laquelle notre personnel sera progressivement initié. Il n'est pas douteux qu'il pourra bientôt acquérir, dans le montage des postes "tout relais" la maîtrise qu'il a laborieusement acquise dans la réalisation des installations commandées par les postes classiques.

NOUVEL INDICATEUR DU 5 OCTOBRE - REFORMES DE PRESENTATION.

Des changements très importants ont été apportés à la présentation de l'indicateur des trains du 5 octobre.

Nous attirons l'attention du public sur ces réformes qui en faciliteront la lecture et qui ont d'ailleurs été suggérées par la clientèle.

- 1° Fusion des tableaux distincts des horaires des trains directs et des trains omnibus des grandes lignes en un tableau unique.
- 2° Impression en caractères **gras** des horaires des trains directs et semi-directs et en caractères ordinaires des horaires des trains omnibus.
- 3° Usage de papier de différentes couleurs pour séparer les diverses parties de l'indicateur.

A ce sujet nous signalons à l'attention de la clientèle l'existence de deux volumes indépendants :

- a) **Indicateur simple**, ne contenant que les horaires du grand réseau SNCB et les autobus de la SNCB;
- b) **Indicateur double**, comprenant en outre les horaires des vicinaux, des autobus de la SNCV et des particuliers, c'est-à-dire tous les moyens de transport en commun dans le pays.

Les couleurs de papier utilisées sont les suivantes :

a) **Indicateur simple** :

- **blanc** pour les renseignements généraux;
- **rose** pour les relations internationales et Benelux;
- **blanc** pour les relations interprovinciales et le service intérieur en général (trains et autobus de substitution);
- **vert** pour les autobus de complément de la SNCB;
- **blanc** pour la liste alphabétique.

b) **L'indicateur double** se compose de l'indicateur simple moins la liste alphabétique précitée et en plus :

- **en jaune** trains et autobus de la SNCV;
- **en vert** autobus des particuliers;
- **en blanc** liste alphabétique générale.

4° Fusion en une liste alphabétique unique des trois listes alphabétiques séparées actuellement. Cette liste unique comprend le nom de toutes les gares et points d'arrêt des lignes du grand réseau SNCB et vicinales, ainsi que les localités desservies par tous les services d'autobus de la SNCB, de la SNCV et des particuliers. Les n° à côté des gares et des localités renvoient aux n° des lignes à consulter.

5° Intercalation dans l'indicateur double d'une carte contenant :

- les lignes vicinales (trains et autobus);
- les lignes d'autobus de complément de la SNCB;
- les lignes d'autobus privées.

En résumé, cette carte contient tous les moyens de transport en commun, à l'exception des lignes ferrées SNCB et des autobus de substitution, celles-ci étant prévues sur la carte de la couverture de l'indicateur.

6° Pour les trains continuant leur trajet sur d'autres lignes, les heures de départ à l'origine et d'arrivée à destination figurent sur chacune des lignes intéressées.

LE BILLET A. R.

Le public a marqué un vif intérêt à l'introduction des tarifs dégressifs appliqués par la Société Nationale depuis le 1er juillet 1952. Le tableau ci-après fait apparaître les avantages que le public peut attendre de cette formule nouvelle.

Pourcentage de réduction découlant du prix du billet A. R. par rapport au prix de 2 billets simples à tarif normal.

Distance entre le point de départ et le point d'arrivée	3e classe	2e classe	Exemples de relations importantes :
100 km	7,6%	16%	Bruxelles-Liège; Anvers-Charleroi; Bruxelles-Ciney; Bruxelles-Mouscron; Bruxelles-Roulers; Charleroi-Gand; Charleroi-Hasselt.
125 km	10 %	21%	Anvers-gares balnéaires; Anvers-Dinant; Anvers-Tournai; Bruxelles-Jemelle; Bruxelles-gares balnéaires; Bruxelles-Verviers; Gand-Hasselt; Gand-Namur; Charleroi-Libramont.
150 km	13,5%	24,4%	Anvers-Marloie; Anvers-Nieuport; Bruxelles-Libramont; Charleroi-Trois-Ponts; Mons-gares balnéaires; Liège-Virton.
175 km	15 %	28,1%	Anvers-Stavelot et Trois-Ponts; Gand-Jemelle; Gand-Pépinster; Gand-Verviers; Mons-Verviers; Charleroi-Knokke.
200 km	18,6%	30,9%	Anvers-Bertrix et Libramont; Bruxelles-Lamorteau; Mons-Stavelot et Trois-Ponts; Liège-Mouscron et Menin; Liège-Zeebrugge; Arlon-Bruxelles; Gand-Libramont et Trois-Ponts.
225 km	21,5%	34,1%	Anvers-Bastogne; Liège-Ostende.
250 km	23,6%	36,7%	Anvers-Athus; Gand-Virton; Gand-Arlon.
275 km	25,8%	38,9%	Stavelot-Ostende; Arlon-Courtrai; Arlon-Mouscron.
300 km	27,4%	40,7%	Arlon-gares balnéaires.
	Prix de base du billet simple au km		
	fr. 0,802	fr. 1,396	

À L'USAGE DES ABONNES QUI SONT AMENES A EMPRUNTER LA JONCTION NORD-MIDI.

Abonnements de travail et abonnements scolaires.

Les abonnements de ces catégories dont la date initiale de validité est antérieure au 1er octobre et qui portent comme point d'origine ou de destination "Bruxelles-Nord ou Bruxelles-Midi" sont valables indifféremment et sans formalités au départ ou à destination de Bruxelles-Nord ou de Bruxelles-Midi via la Jonction jusqu'à la date du premier renouvellement ou de la première revalidation de la carte. Par exemple : un abonnement scolaire ou de travail établi comme suit : "Gand-St-Pierre à Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Nord" peut être utilisé à destination de Bruxelles-Nord en passant par Bruxelles-Midi et la Jonction.

Par contre, un abonnement de travail ou scolaire ne mentionnant qu'une seule gare de Bruxelles comme point d'origine ou de destination, n'est pas valable sur la Jonction. C'est ainsi qu'un tel abonnement mentionnant comme parcours Charleroi-Sud à Bruxelles-Midi ne peut pas être utilisé au delà de cette dernière gare sur la Jonction.

Abonnements ordinaires à parcours limité.

Ces abonnements ne sont valables que sur les itinéraires et à destination des gares indiquées sur la carte. Pour qu'ils puissent être utilisés sur la Jonction, ils doivent le mentionner explicitement.

*
* *

Les voyageurs dont l'abonnement, en raison de ce qui précède, ne permet pas l'utilisation des nouvelles facilités données par la mise en service de la Jonction, et qui désirent en bénéficier, sont priés de s'adresser aux gares, qui échangeront leurs cartes moyennant paiement du supplément prévu.

RESULTATS D'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats du trafic pendant le mois de juillet écoulé, comparés à ceux de la même période des années 1951 et 1938,

	1938 (1)	1951	1952
Nombre de voyageurs transportés	16.738.844	17.575.316	17.491.039
Nombre de voyageurs kilomètres	608.325.296	661.149.628	675.376.708
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées	5.702.452	5.593.577	4.826.993
Nombre de tonnes-kilomètres	404.443.019	542.450.675	452.717.265
Nombre de wagons chargés	420.854	307.414	263.137

(1) Y compris le trafic du Nord-Belge.

MARCHANDISES

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustibles	Divers	Total
7 au 13/9/52	21.159	44.630	65.789
14 au 20/9/52	21.377	43.794	65.171
21 au 27/9/52	22.071	43.666	65.737

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
7 au 13/9/52	50,800	77,900	22,022	11,689
14 au 20/9/52	46,100	94,200	25,677	11,674
21 au 27/9/52	59,500	107,300	35,044	9,763

ADJUDICATIONS

La Société Nationale des Chemins de fer Belges procédera le mercredi 22 octobre 1952, à 14 heures 30, à l'Hôtel des chemins de fer, salle du Mess, sous-sols, 21, rue de Louvain, à Bruxelles, à l'adjudication publique de la fourniture de 3.000 lots identiques de 100 traverses chacun, en chêne et en hêtre, de provenance belgo-luxembourgeoise exclusivement.

Le cahier des charges n°2653/40/5 du 20/9/52, régissant cette entreprise est en vente au prix de 10 fr, au bureau des renseignements concernant les adjudications publiques de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles (téléphone 18.30.50 - C.C.P. 249.600).

La Société Nationale des Chemins de fer Belges procédera le 22 octobre 1952 à 15 h. à Bruxelles, rue aux Laines, n°24 à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture de chaux.

Le cahier des charges n°2624-143-249 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente au prix de 5 fr au bureau des renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles (tél.18.30.50, poste 2267 - C.C.P.249.600).

Le mercredi 22 octobre 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 parois et de fonds de wagons en résineux indigènes.

Cahier des charges n°2653-1-785 du 10-6-52 - Prix 5 frs.

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

Ce bureau est ouvert au public de 9 à 12 h et de 14 h à 17 h (fermé le samedi après midi).

Ass. Belge des Amis des
Chemins de Fer

~~22, Rue Emmanuel Mertens~~
~~WOLUWE ST PIERRE~~

LE FOSTY . 16.

BAISY-THY.