

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE

Bulletin n° 104.

10 novembre 1952.

MOYENS UTILISÉS POUR AUGMENTER LA VISIBILITÉ DES BARRIÈRES DES PASSAGES À NIVEAU, PENDANT LA NUIT.

Si, le jour, on a pu rendre les barrières des passages à niveau bien visibles par le choix de peintures aux couleurs vives (rouge vermillon - blanc) il est tout aussi indiqué de rechercher le moyen de les rendre plus facilement observables par les automobilistes pendant la nuit.

L'éclairage des barrières au moyen de luminaires à pétrole, puis de lampes électriques, devint bientôt insuffisant dès que la circulation routière fut plus intense et surtout plus rapide. Le feu rouge fixe, allumé en permanence, signalait bien un certain danger mais sa présence seule aurait dû interdire toute traversée des voies; en outre, son intensité n'était plus suffisante.

Aussi, a-t-on doté les passages à niveau gardés d'un feu rouge fixe situé à droite de la route (parfois même un second feu est prévu à gauche), qui s'allume quelques instants avant que soit amorcée la fermeture des barrières et qui ne s'éteint qu'après réouverture complète.

En outre, il est fait actuellement usage, sur une échelle de plus en plus grande, de flecteurs catadioptriques rouges et blancs qui indiquent de façon efficace la présence des barrières aux automobilistes et motocyclistes : le faisceau lumineux émis par les phares est réfléchi par ces catadioptres placés sur les barrières et leurs supports. Depuis quelque temps cependant, on préfère utiliser des plaques en aluminium, fixées sur les barrières et recouvertes de matière réfléchissante rouge et blanche; leur rendement lumineux est supérieur à celui des verres réfléchissants.

De même, le disque routier placé sur les barrières et signifiant "Circulation interdite" (disque blanc, entouré de rouge) est fabriqué en tôle recouverte de cette même matière réfléchissante.

Enfin, le triangle de signalisation routière portant la silhouette d'une barrière ou d'une locomotive est réalisé selon le même procédé.

Grâce à ces dispositifs, que la S.N.C.B. n'hésite pas à utiliser malgré leur prix élevé et qui permet aux usagers de la route de mieux apercevoir les obstacles, le nombre de heurts de barrières et des accidents qui en résultent souvent a pu être réduit dans de notables proportions.

L'ECLAIRAGE ELECTRIQUE DES SIGNAUX DANS LES INSTALLATIONS DE SIGNALISATION ELECTROMECHANIQUE.

Il ne servirait à rien de réaliser des installations de signalisation garantissant complètement la sécurité si les indications intéressant les machinistes ne sont pas suffisamment visibles.

Le jour, le machiniste observe aisément les signaux : les palettes et voyants sont bien apparents et la position qu'ils occupent bien nette. La nuit, les indications sont données par un feu dont la coloration varie avec la position de la palette ou du voyant : le rouge commande l'arrêt, le jaune le ralentissement, le vert autorise le passage à vitesse normale. Il importe, cela va de soi, que le personnel des locomotives puisse observer aisément ces feux.

Avant la dernière guerre, les différents aspects colorés d'un signal étaient donnés par une lanterne à pétrole allumée derrière un binocle (ou un trinocle) portant les verres colorés nécessaires.

On s'était attaché à réduire l'intervention du personnel lampiste en faisant un large usage du bec à consommation réduite qui restait allumé en permanence.

En dépit de l'utilisation d'une lentille, le rendement lumineux était fortement influencé par différents facteurs tels que : réglage de la mèche, du luminaire, orientation donnée à la lanterne, propreté des différents accessoires, (cheminée, verres transparents et colorés, etc...) En outre, des extinctions pouvaient être provoquées par les intempéries.

Aussi, s'est-on orienté résolument, depuis quelques années, dans la voie d'un éclairage électrique des signaux.

La tension du réseau local est abaissée en cabine, jusqu'à 24 volts environ, de manière à pouvoir utiliser les poteaux télégraphiques comme supports des lignes d'alimentation.

Pour parer à une défaillance possible du courant de réseau, les installations importantes sont pourvues d'un petit groupe électrogène de secours. Dans les postes secondaires, le secours est fourni par la batterie d'accumulateurs alimentant les circuits des sécurités électriques.

Sur le sémaphore, on place une lanterne (orientable pour les feux des signaux principaux) équipée d'une lampe de 5 watts. Grâce à l'emploi d'une lentille, le faisceau lumineux est concentré dans la direction d'arrivée des trains et à hauteur du machiniste; la luminosité obtenue est, de ce fait excellente et facilite grandement la tâche du personnel roulant.

L'allumage du feu est contrôlé visuellement par le signaleur chargé de la manoeuvre des signaux; pour certains feux cependant, le contrôle est donné par un relais placé en cabine.

Dans les cas où le raccordement du poste de signalisation du réseau de distribution électrique est trop coûteux, on recourt à l'éclairage au moyen de piles placées au pied des signaux (Tension 6 V; puissance 1,2 watts).

Ce procédé donne aussi de bons résultats mais présente l'inconvénient d'un entretien assez onéreux.

Le programme d'éclairage électrique des signaux se poursuit méthodiquement et rapidement; les lignes principales, parcourues à grande vitesse, sont évidemment équipées en premier lieu. Subsidiairement on réalise des économies appréciables en supprimant la main-d'oeuvre affectée à l'entretien des luminaires au pétrole.

- - - - -

JONCTION NORD-MIDI.

De nombreux voyageurs, abonnés et voyageurs ordinaires, semblent encore ignorer les conditions dans lesquelles les titres de transport peuvent être utilisés à destination d'une des gares de la Jonction Nord-Midi ou pour la traversée de la Jonction.

Il est rappelé que les voyageurs peuvent obtenir dans les gares et auprès du personnel des trains tous les renseignements désirables à ce sujet.

Des contrôles approfondis seront effectués incessamment à la sortie des gares de la Jonction. Les voyageurs en situation irrégulière sont passibles des sanctions prévues par le règlement, sans préjudice aux poursuites judiciaires.

A l'usage des abonnés qui sont amenés à emprunter la jonction, nous rappelons ce qui suit :

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 points 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 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.

*

E *

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 désiraient en bénéficier, sont priés de s'adresser aux gares, qui échangeront leurs cartes moyennant paiement du supplément prévu.

ORNEMENTATION FLORALE DU RESEAU.

CONCOURS ANNUEL DES GARES FLEURIES 1952.

Comme les années précédentes, le concours des gares fleuries 1952 a rencontré un grand succès : 417 concurrents ont rivalisé de goût et d'art horticole et nombreux sont ceux qui ont fait montre d'un réel talent.

Ont obtenu :

un grand prix avec félicitations du jury :

Godine - Merelbeke

un prix d'excellence :

Anvers Sud - Jambes Nord - Lustin - Marbehan - Marche-les-Dames - Schaerbeek.

un prix d'honneur :

Autelbas - Aywaille - Braibant - Bruxelles P.I. - Chaudfontaine - Clavier - Couillet - Centre - Engis - Esneux - Haversin - Hermalle s/Huy - Jeyk-Rosoux - Lebbeke - Mery - Mollem - Orp - Poulseur - Quiévrain - Ransart - Wervik.

En outre, 45 gares ont obtenu un 1er prix, 85 un 2e prix, 126 un 3e prix, 79 une mention honorable et 32 un diplôme de participation.

RESULTATS D'EXPLOITATION

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

	1938 (1)	1951	1952
Nombre de voyageurs transportés	17.618.440	17.665.135	17.782.250 (2)
Nombre de voyageurs kilomètres	676.778.870	659.278.986	674.423.460 (2)
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées..	5.830.613	6.032.338	4.972.227
Nombre de tonnes-kilomètres	415.567.076	574.294.999	463.575.376
Nombre de wagons chargés	447.188	338.093	277.994

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

(2) Chiffres provisoires.

MARCHANDISES

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustibles	Divers	Total
du 28/9 au 4/10	22.117	43.801	65.918
du 5/10 au 11/10	22.566	47.263	69.829
du 12/10 au 18/10	22.326	46.598	68.924

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
du 28/9 au 4/10	60.200	103.800	13.132	12.085
du 5/10 au 11/10	81.700	95.800	18.060	7.738
du 12/10 au 18/10	54.100	76.000	10.877	10.225

COLIS POSTAUX INTERNATIONAUX

Colis postaux "URGENTS"

Depuis le 15 octobre dernier, le trafic des colis postaux "URGENTS" est rétabli dans les relations entre la Belgique et l'Allemagne Occidentale (y compris les secteurs occidentaux de Berlin).

Ces colis bénéficient d'un traitement IMMEDIAT ET PAR PRIORITE au point de vue de leur ACHEMINEMENT, de l'accomplissement des FORMALITES DOUANIERES et de leur LIVRAISON aux destinataires.

Les expéditeurs qui désirent expédier leurs envois comme colis postaux "URGENTS" doivent en faire la demande par la mention "URGENT" apposée sur le colis et sur le bulletin d'expédition.

COLIS POSTAUX POUR LA GRANDE BRETAGNE A DELIVRER POUR LA NOEL.

La Direction des Postes anglaises nous informe que la date extrême d'arrivée en Angleterre des colis postaux devant être livrés avec certitude pour la NOEL est fixée au 11-12-1952 pour les colis acheminés par voie de surface et au 16-12-1952 pour ceux acheminés par voie aérienne.

COLIS-CADEAUX POUR LA HONGRIE.

L'importation en HONGRIE de colis-cadeaux est soumise aux prescriptions douanières ci-après :

Des colis-cadeaux d'un poids maximum de 10 kg peuvent être expédiés UNE FOIS PAR MOIS, sans permis d'importation, à l'adresse des particuliers ou d'institutions officielles de bienfaisance.

Les envois de l'espèce adressés à des particuliers ne peuvent contenir que des objets à l'usage personnel des destinataires; toutefois, chaque personne ne peut recevoir ANNUELLEMENT que des articles strictement limités en poids ou en quantité et le poids des envois effectués sous la forme de colis-cadeaux ne peut dépasser 40 kg par an.

Il est interdit d'envoyer dans les colis-cadeaux des conserves contenues dans des boîtes en fer blanc soudées ou fermées hermétiquement d'une autre manière.

Les vêtements contenus dans ces envois doivent être désinfectés au préalable. Un certificat de désinfection officiel ou un certificat émanant d'institut de désinfection reconnu par l'Autorité compétente et attestant la désinfection, doit être mis dans l'envoi et signalé par une annotation sur l'emballage, en langue hongroise ou française.

Les médicaments (excepté ceux qui contiennent des stupéfiants) sont livrés en franchise de douane aux destinataires à condition :

- a) que ceux-ci puissent présenter à l'autorité douanière hongroise un certificat attestant qu'ils sont sans fortune et qu'eux-mêmes ou l'un des membres de leur famille ont besoin de ces médicaments;
- b) qu'ils justifient que l'envoi leur a été expédié à titre de cadeaux.

Les envois-cadeaux expédiés à l'adresse des institutions officielles de bienfaisance sont exempts de droits de douane.

Pour faciliter et accélérer le contrôle douanier et la vérification du contenu de l'envoi, les colis-cadeaux doivent être munis également sur l'emballage extérieur d'une liste précise du contenu.

Les colis-cadeaux ne remplissant pas les conditions réglementaires ne sont pas remis aux destinataires, mais sont soit RENVOYES A L'EXPEDITEUR, soit traités selon les dispositions annotées par celui-ci au verso du bulletin d'expédition.

Il appartient aux expéditeurs de se renseigner auprès des Organismes officiels compétents sur la nature des objets ainsi admis et des quantités autorisées.

LE COLIS POSTAL-AVION.

La S.N.C.B. attire l'attention du public sur le service de colis postaux par la voie aérienne qui permet le transport des marchandises, échantillons et cadeaux pratiquement dans le monde entier par le moyen le plus rapide, c'est-à-dire l'avion.

Les colis peuvent peser jusqu'à 20, 10 ou 5 kg selon les relations. Ils sont acceptés dans les bureaux de la S.N.C.B. et dans les bureaux de poste des localités où il n'y a pas de gare ainsi que dans les bureaux de la SABENA à Bruxelles (145, rue Royale) et Anvers (33, rue Breydel).

Des services spéciaux sont prévus pour le Congo, notamment le transport par avion jusqu'à Léopoldville ou Stanleyville et le réacheminement à l'intérieur de la Colonie par avion ou par les moyens de surface, au choix du client.

Dans certaines relations les envois contre remboursement sont admis jusqu'à un montant déterminé, de même que les colis 'francs de droits', c'est à dire ceux pour lesquels le destinataire n'a **aucun** frais à payer (notamment droits de douane). Les colis peuvent être assurés à l'Européenne au moyen de timbre en vente dans les gares.

Le colis postal avion, accepté au transport moyennant perception d'une **taxe totale** de bout en bout, est acheminé et dédouané **par priorité** et livré à domicile dans les délais les plus réduits.

Pour tous renseignements s'adresser aux gares à la Direction du Service Commercial bureau 61.34, 48, Avenue Fonsny, Bruxelles Tél. 37.12.14 ou à la SABENA à Bruxelles (Tél. 18.10.00) et Anvers (Tél. 32.39.50, 32.39.58 ou 59).

SERVICE DES CONTAINERS DE LA S. N. C. B

La Société Nationale des Chemins de fer Belges a en service des containers de petit et de grand format au moyen desquels elle exécute des transports de marchandises au départ et à destination du domicile des clients.

Petits containers

Les petits containers, destinés à des transports de marchandises en vrac ou sommairement emballées, sont constitués d'une caisse robuste montée sur organes de roulement et fermant à clé ou au cadenas.

Ils sont fournis aux expéditeurs qui désirent les munir d'un chargement à transporter tel quel de leur domicile au domicile du destinataire.

Ces containers existent en modèles de 1,2 m³, 2 m³ et 3 m³. Leur capacité maximum de charge atteint 1.500 kg, tare comprise.

La Société Nationale des Chemins de fer Belges possède des containers ordinaires à claire-voie ou à parois pleines ainsi que des containers isothermes.

Les camions de prise et de remise à domicile qui circulent régulièrement dans plus de 2.000 localités, mettent le service de transport en containers à la portée de nombreux commerçants, industriels ou particuliers même si leur domicile est éloigné des gares.

Quiconque désire obtenir un ou plusieurs containers vides à munir d'un chargement en fait la demande écrite, verbale ou téléphonique à la gare la plus proche et lui fournit toutes indications utiles au sujet du transport à effectuer.

Wagons-containers et remorques routières

Un service de grands containers fermés et ouverts est organisé pour le transport avec prise et remise à domicile, de marchandises par quantités correspondant à la charge d'un wagon.

Les usagers dont les installations sont éloignées des gares ont ainsi les mêmes facilités d'expédition et de réception de charges complètes que les raccordés aux lignes du chemin de fer.

L'équipement nouveau comporte des wagons plats spéciaux porteurs chacun de trois containers fermés ou ouverts.

La liaison routière est réalisée au moyen de tracteurs avec remorques spéciales qui sont à même de déposer et de reprendre chez le client les containers vides ou chargés. Le container ouvert, muni de parois d'about rabattantes est délivré de sa charge automatiquement, par culbutage. Ces opérations à domicile sont accomplies en quelques minutes.

Les transports peuvent avoir comme point de départ ou d'arrivée, un raccordement privé à condition qu'ils soient à remettre ou aient été enlevés à domicile.

Des tracteurs avec remorques spéciales fonctionnent dans les régions d'Anvers, Bruges, et la Côte, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Gand, Gembloux, Hasselt, Liège, Louvain, Malines, Mons, Namur, Termonde, Tirlemont, Tournai et Verviers. Ils desservent plus de 800 localités, environnant 130 gares terminus des wagons-containers.

Les personnes que les services des containers S.N.C.B. intéressent, peuvent obtenir des renseignements dans toutes les gares et les agences commerciales du chemin de fer.

ADJUDICATIONS.

Le mercredi 12 novembre 1952 à 15 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 pièces de rechange pour appareils de voie en fonte grise.

Cahier des charges 2652 11/4 du 3-10-52 - Prix : 5 frs.

En vente au Bureau des Renseignements concernant les adjudications, 29, rue Belliard, à Bruxelles (C.C.P. 249,600).

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

La Société Nationale des Chemins de fer Belges procédera le mercredi 3 décembre 1952 à 10h30, à Bruxelles rue de Louvain 21, salle B, à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture d'huile minérale de graissage pour wagons, locomotives et voitures, et d'huile soluble pour le travail des métaux.

Le cahier des charges n° 2642-47 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)-45475-10-52-(510)-J.S.

Imprimerie de la S.N.C.B.
Dirigeant : R. VERMEULEN



Ass. Belge des Amis des
Chemins de Fer

~~22, Rue Bismarck - Mousons~~
~~WOLUWE-ST-PIERRE~~

LE FOSTY. 16.

BAISY. THY
