

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE

Bulletin n° 108.

22 Mars 1953.

ELECTRIFICATION DE LA LIGNE BRUXELLES-LIEGE.

INSTALLATIONS FIXES - SOUS-STATIONS DE TRACTION ET POSTES DE SECTIONNEMENT.

La ligne Bruxelles-Liège sera alimentée par quatre sous-stations de traction, respectivement situées à : Bruxelles Nord, Louvain, Landen et Bierset-Awans.

Quatre postes de sectionnement sont en outre prévus respectivement à : Kortenberg, Tirlemont, Wareme et Liège.

La sous-station de Bruxelles Nord assurera, indépendamment de l'alimentation de la ligne de Liège, l'alimentation partielle de la ligne Bruxelles-Anvers ainsi que celle de la Jonction, et, à l'avenir, celles de Bruxelles-Namur et Bruxelles-Gand (ligne lente).

La sous-station de Louvain alimentera en outre les lignes Louvain-Malines et Louvain-Ottignies.

La sous-station de Bierset-Awans alimentera, indépendamment de la ligne 36, la ligne 36 A en direction de Kinkempois, pour le trafic à marchandises.

La nature et la disposition des bâtiments des sous-stations dépendent de la tension d'alimentation.

La sous-station de Bruxelles Nord, qui sera alimentée à 36 kV, aura un poste H.T. du type intérieur, tandis que les 3 autres sous-stations de la ligne de Liège seront alimentées à 70 kV et auront par conséquent un poste H.T. extérieur, solution plus économique.

Les lignes caténares seront alimentées sous une tension continue de l'ordre de 3.300 V.

Les sous-stations de traction de notre réseau, dont le rôle est de transformer l'énergie fournie à haute tension (36 ou 70 kV) en énergie de traction à 3.300 V continu, seront équipées, en ordre principal, de groupes transformateurs redresseurs, d'une puissance nominale standard de 3.000 kW.

Les diverses sous-stations seront équipées respectivement des nombres de groupes suivants :

- Bruxelles Nord : 3 groupes (4 groupes au stade définitif)
- Louvain : 3 groupes (4 " " " ")
- Landen : 2 groupes
- Bierset-Awans : 3 groupes.

La S.N.C.B. s'est évidemment souciee d'équiper ses installations de traction avec du matériel de conception la plus moderne.

Ce matériel est dès à présent commandé pour les sous-stations de Bruxelles Nord et de Louvain.

Les disjoncteurs H.T. 36 et 70 kV seront du type pneumatique.

Les disjoncteurs 3.000 V continu sont spécialement étudiés pour satisfaire aux exigences d'un réseau de traction .

Ajoutons pour terminer que la réalisation de ces installations est entrée dans sa phase d'exécution : la sous-station de Bruxelles Nord est construite et les travaux de construction sont entamés à Louvain.

LES POSTES DE CENTRALISATION TELEPHONIQUES

On s'en doute, l'exploitation d'une gare nécessite un emploi intensif du téléphone : relations avec les signaleurs, les chefs ou sous-chefs, les régulateurs, les graphiqueurs, les remises à locomotives et bien d'autres.

Une installation répondant aux exigences du service comprend :

- Une ou plusieurs boîtes à clefs, à laquelle aboutissent les lignes provenant des cabines de signalisation, des postes de block voisins, des signaux et des aiguillages
- Un commutateur standard spécial relié aux lignes du dispatching;
- et un poste téléphonique raccordé au réseau automatique de service de la S.N.C.B.

Toutes ces relations sont exploitées suivant le système dit : "à batterie locale" ce qui signifie que chaque poste possède sa propre alimentation par piles ou par redresseur et batterie d'accumulateurs ainsi qu'une magnéto utilisée pour les appels. Cet appareillage présente des inconvénients, notamment celui d'être disséminé dans la cabine de signalisation et exposé ainsi aux poussières et aux chocs.

En cas d'avarie ou lors de l'entretien des appareils le personnel technique et le personnel de la cabine se gênent mutuellement.

Le remplacement périodique des piles d'alimentation s'avère assez coûteux et dans les cas où elles sont placées dans des armoires en campagne, elles sont exposées aux vols.

D'autre part, la conception de ces appareils est assez désuète, les communications téléphoniques sont loin d'être excellentes, ce qui ralentit leur rythme et exige une plus grande concentration de la part de l'agent, au détriment des autres parties de son service.

Pour éviter ces inconvénients, la S.N.C.B., a étudié un type d'installation plus rationnel. - Le poste de centralisation =

Les organes de semblable poste sont concentrés dans un bâti installé dans un local réservé à l'appareillage de télécommunications - Ces organes sont montés sous forme de réglottes, d'accès facile et placées **horizontalement** les unes en dessous des autres, dans un bâti. Cette disposition permet toutes les extensions et modifications qui seraient nécessaires par la suite pour l'exploitation.

L'alimentation des postes téléphoniques et du bâti d'appareillage s'effectue à partir d'une batterie d'accumulateurs commune suivant le système dit "à batterie centrale".

Pour appeler le poste central au départ d'un poste intérieur, il suffit de décrocher le combiné microtéléphonique (poignée de l'appareil) les magnétos sont donc inutiles.

Le poste central se présente sous la forme d'un boîtier de 37 cm x 20 cm de base et de 22 cm de hauteur. Le panneau avant sur lequel sont disposées les lampes d'appel, les clés d'écoute, et le disque d'appel, est incliné de façon à être plus visible. Malgré son faible encombrement, ce poste peut être raccordé à 30 lignes.

Le nombre de fils reliant le poste central au bâti d'appareillage a été réduit au strict minimum par l'emploi de relais téléphoniques. Il en résulte, que par rapport aux installations précédentes "à batterie locale" les nouvelles "à batterie centrale" présentent de grands avantages.

Le fait de concentrer l'appareillage dans un local spécial, le met à l'abri des poussières.

Une seule source d'énergie électrique, consistant en un redresseur fonctionnant en tampon avec une batterie d'accus, alimente toute l'installation de télécommunications desservant la gare, la remise aux locomotives, etc...

La surveillance, la réparation et l'entretien du matériel peuvent être effectués dans les meilleurs conditions.

Les postes téléphoniques du système "à batterie centrale" sont moins chers que les postes du système "à batterie locale" et leurs frais d'entretien sont beaucoup moins élevés du fait de l'absence de piles et de magnétos.

Le personnel dispose d'un appareil de faible encombrement qui peut être desservi avec un minimum de manoeuvres et de fatigue. Les communications sont nettement améliorées, les agents peuvent ainsi réserver leur attention à la circulation et à la sécurité des trains.

Les postes de centralisation sont réalisés dans les ateliers centraux du Service d'Electricité et de Signalisation de la S.N.C.B. à Etterbeek dans des conditions qui satisfont l'économie, le fonctionnement et la présentation.

RESULTATS D'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats du trafic pendant le mois de décembre 1952, comparés à ceux de la même période des années 1951 et 1938.

	1938 (1)	1951	1952
Nombre de voyageurs transportés	15.868.253	18.786.671	19.701.189(2)
Nombre de voyageurs kilomètres	473.736.769	583.163.889	607.601.614
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées	6.146.042	5.614.752	5.347.313
Nombre de tonnes-km	499.871.278	514.247.847	511.393.438
Nombre de wagons chargés	436.206	304.312	283.988

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

(2) chiffres provisoires.

MARCHANDISES

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustibles	Divers	Total
1/2 au 7/2/53	21.050	33.478	54.528
8/2 au 14/2/53	22.866	32.736	55.602
15/2 au 21/2/53	20.633	32.753	53.386
22/2 au 28/2/53	21.495	39.485	60.980
1/3 au 7/3/53	21.041	39.180	60.221

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
1/2 au 7/2/53	50.400	85.400	14.898	8.860
8/2 au 14/2/53	72.100	89.500	12.133	13.974
15/2 au 21/2/53	46.600	103.300	20.757	13.509
22/2 au 28/2/53	60.150	120.000	23.913	19.299
1/3 au 7/3/53	43.050	101.350	22.809	10.401

TIMBRES "COLIS POSTAUX" DU SERVICE INTERIEUR. - REMISE EN SERVICE DU TIMBRE DE 18 FRs, TYPE "MANUTENTION" SURCHARGE A LA VALEUR DE 20 FRs.

La Société Nationale des Chemins de fer Belges a décidé de remettre en usage, pour les besoins du service, un nombre limité de timbres "Colis Postaux" de 18 frs type "Manutention", de couleur rouge écarlate, surchargés à la valeur de 20 frs.

La surcharge a été effectuée en couleur verte.

Le timbre surchargé peut être obtenu par les philatélistes, dès ce jour, au prix de 20 frs :

- 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 montant de la commande par versement au C.C.P. n°204.48 du Centre Philatélique de la S.N.C.B., 2, rue du Progrès, à Bruxelles, il y a lieu d'ajouter, pour frais d'envois:

- 7 frs pour un envoi recommandé, ou

- 2 frs pour un envoi ordinaire sous la responsabilité du destinataire.

INDICATEUR OFFICIEL DES TRAINS.

La prochaine édition de l'indicateur officiel des trains paraîtra le 17 mai 1953.

Elle sera bilingue et comportera deux sortes de brochures :

- l'indicateur simple (prix de vente 20 francs) comprenant les horaires de la Société Nationale des chemins de fer belges : trains et autobus;

- l'indicateur double (prix de vente 30 francs) comprenant les horaires des trains et autobus de la Société Nationale des chemins de fer belges, ceux des trams et autobus de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux et ceux des autobus des entrepreneurs privés.

La deuxième édition de 1953 paraîtra le 4 octobre.

Les abonnements à l'indicateur officiel des trains se souscrivent exclusivement auprès des bureaux de poste et de préférence auprès du bureau poste desservant le domicile de l'abonné ou par versement au compte des chèques postaux n°9460 de l'Administration des Postes - Abonnements - Bruxelles I.

Le prix de l'abonnement pour l'année 1953 (éditions de mai et d'octobre, avec les suppléments éventuels) est fixé à 40 frs pour l'indicateur simple et à 60 frs pour l'indicateur double.

Nous attirons l'attention des abonnés sur l'avantage qu'il y a d'être servis à domicile, par priorité, tant pour les indicateurs que pour les suppléments éventuels.

On peut s'abonner dès maintenant.

Les réclamations au sujet du service des abonnements ainsi que les changements d'adresse doivent être exclusivement adressés au bureau de poste desservant le domicile de l'abonné.

La vente au numéro est assurée :

- par les gardes salles ou par les distributeurs dans les principales gares du réseau;

- par les bibliothèques des gares;

- par les libraires et marchands de journaux.

Dans les localités où la vente au numéro n'est pas organisée les acheteurs peuvent s'adresser au chef de gare, lequel satisfait aux demandes le plus rapidement possible.

*

* *

L'importance de son tirage et sa très large diffusion auprès de la clientèle du chemin de fer (voyageurs et touristes) font de l'indicateur un instrument de publicité de 1er choix et des plus efficace.

Des renseignements au sujet des prix et conditions peuvent être obtenus auprès de la S.N.C.B., Direction du Service Commercial, Publicité, Bureau 61-21, Rue de Louvain, 17 à Bruxelles.

COMMUNIQUES.

Le dimanche 5 avril 1953 (Pâques) la S.N.C.B. organise une excursion combinée train-autocar vers Namur - Maredsous - Dinant.

Départ de Bruxelles Q.L. : 7h28 (places réservées) - arrivée à Namur : 8h11.

A 8h15 départ en autocar devant la gare de Namur.

ITINERAIRE : Namur - Route Merveilleuse - Annevoie - Maredsous (à 10 h possibilité d'assister à la Grand-Messe) - Dinant (arrêt de midi) - Foy-Notre-Dame - Ciney - Vallée Samson - Namêche - Marche-les-Dames - arrivée à Namur vers 18h30.

Départ de Namur : 18h54 - arrivée à Bruxelles Q.L. : 19h48.

Le nombre de places est limité - Clôture des inscriptions le vendredi 3 avril à 17 h. Prix total de l'excursion (train-autocar) au départ de Bruxelles Q.L. : 135 frs.

Billets en vente à Bruxelles Q.L. et Bruxelles-Nord (guichets 5 à 8).

Les dimanche 5 avril (Pâques) et lundi 6 avril 1953 la S.N.C.B. organise une très belle excursion combinée par train spécial (avec snack-bar) autocar, à prix très réduit au départ de Liège-G vers Paris.

Le train spécial est en correspondance à Charleroi-Sud avec les trains électriques de Bruxelles-Midi (aller : Bruxelles-M 22h30 - Charleroi-S 23h37 - Retour : Charleroi-S 20 h - Bruxelles-Midi 20h50.

Horaire du train spécial.

aller - le 4-4-53 - Liège-G 22h16 - Seraing 22h34 - Flémalle-H. 22h44 - Huy-N 23h01 - Andenne 23h16 - Namur 23h41 - Moustier 23h55 - Tamines 0h07 (le 5-4-53) - Châtelineau-Chât. 0h17 - Charleroi-S 0h27 - Erquelines 0h55 - Paris-Nord A. 5h30.

our - le 6-4-53 - Paris-Nord 15h45 - Erquelines 19h22 - Charleroi-S 19h49 - Châte-eau-Chât. 19h59 - Tamines 20h09 - Moustier 20h21 - Namur 20h34 - Andenne 20h57 - Huy-Nord 21h11 - Flémalle-H. 21h28 - Seraing 21h36 - Liège-G A. 21h52.

Programme sommaire.

Visite guidée de Paris. Circuit en autocar vers Versailles, son château et ses jardins.

Le forfait est facultatif.

Pour le coût du billet "chemin de fer", le prix du ticket forfaitaire, le programme détaillé et les conditions du voyage, les voyageurs sont priés de consulter les affiches dans les gares ou de s'adresser aux bureaux de tourisme de la S.N.C.B.

A l'occasion du mariage de LL. AA. RR. la Princesse Joséphine Charlotte et le Grand Duc Jean à Luxembourg le 9 avril 1953, la S.N.C.B. organise un train radio snack-bar au départ de Gand St.P. - Bruxelles-Midi, avec correspondance des trains venants d'Anvers et Malines, à destination de Luxembourg.

Horaire :

aller : Gand St Pierre D.4,55 - Bruxelles-Midi A.5,51 - Bruxelles-Midi D.6,00 - Bruxelles-Central 6,04 - Bruxelles-Nord 6,13 (Anvers-C. 5,09 - Malines 5,37 - Bruxelles-Nord A.5,58) Bruxelles Q.L. 6,26 - Luxembourg 10,22.

retour : Luxembourg 17,20 - Bruxelles Q.L. 21,13 - Bruxelles-N 21,24 (Bruxelles-N D.21,39 - Malines 22,00 - Anvers-C. 22,28) Bruxelles-Central 21,32 - Bruxelles-Midi 21,36 (Gand St Pierre 22,43).

Prix au départ des gares bruxelloises, Anvers-Central, Malines et Gand St P. en 2^e classe 313 fr, en 3^e classe : 185 fr.

Les billets à réduction sont en vente dans les gares jusqu'au mardi 7 avril 1953 à 15 h.

MM. les voyageurs sont priés de prendre leur billet à l'avance.

ADJUDICATIONS.

La Société Nationale des chemins de fer Belges procédera, le mercredi 25 mars 1953, à 14h30, 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 100 lots de pièces de bois en chêne de provenance belgo-luxembourgeoise exclusivement.

Le cahier des charges n° 2653/40/6 du 24-2-53, régissant cette entreprise est en vente au prix de 15 frs, au bureau des renseignements concernant les adjudications publique de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles (tél.n° 18.30.50 poste 2267 - C.C.P.2496.00).

La Société Nationale des chemins de fer Belges procédera le mercredi 1^{er} avril 1953 à 10h30, à Bruxelles, rue de Louvain, 21, salle B, à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture d'essence pour autos, de pétrole et de naphte.

Le cahier des charges n° 2642-49 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 20 frs, C.C.P.249.600, tél.18.30.50).

Le mercredi 1^{er} avril 1953, à 10 h à l'Hôtel des chemins de fer, rue de Louvain, 21, à Bruxelles, sous-sols, salle B, ouverture des soumissions pour l'entreprise de la fourniture de rondelles-ressorts.

Le cahier des charges 2652/136-4 du 5 mars 1953, est vendu au prix de 10 frs, au Bureau des Renseignements, concernant les adjudications, rue Belliard, 29, à Bruxelles (C.C.P.2496.00).