

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE

Bulletin n° 109.

24 Avril 1953.

ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX D'ÉLECTRIFICATION SITUATION AU DÉBUT D'AVRIL 1953.

I. LIGNE BRUXELLES - OSTENDE.

1. Lignes caténaïres et sous-stations.

Le tirage des fils et câbles entre Bruxelles et Gand progresse rapidement. Il se poursuit actuellement entre Schepdaal et Denderleeuw et entre le pont du nouveau canal et l'entrée de Gand-St-Pierre.

Les fondations des pylônes de caténaïres sont pratiquement achevées entre Bruges et Ostende. Il en est de même des fondations en gare de Bruxelles Forest et Bruxelles Petite Ile et d'une partie des fondations en gare de Denderleeuw.

Les travaux de montage de l'appareillage électrique sont en cours dans les sous-stations de Gand, de Denderleeuw et de Bruxelles Midi. Dans cette dernière, l'installation d'un groupe redresseur nouveau est très avancée.

2. Signalisation et télécommunication.

Les travaux de signalisation sont terminés en pleine voie entre Bruxelles et Gand. Les travaux se poursuivent actuellement dans les cabines électriques de Denderleeuw et de Gand.

Au-delà de Gand, les caniveaux sont posés jusqu'à Aalter et l'équipement de signaux est en cours entre Gand et Tronchiennes.

Le jointage des câbles de télécommunication est terminé jusqu'à Gand et jusqu'à Alost.

3. Travaux de la voie.

Le bâtiment de la sous-station de Denderleeuw est terminé; à Bruges, il est en cours d'exécution.

4. Pont sur le canal de dérivation de Gand.

Le travail se poursuit actuellement en double équipe.

Vers fin juillet, il sera possible de prévoir la date probable à laquelle nos trains électriques pourront franchir cet ouvrage.

II. LIGNE BRUXELLES - LIEGE.

1. Signalisation.

Les caniveaux sont posés entre Schaerbeek et Louvain. La signalisation proprement dite est très avancée entre Schaerbeek et Diègem. On travaille en cabine de Louvain.

2. Travaux de la voie - Bâtiments.

La construction du bâtiment de la sous-station de Louvain est entamée. Celle du poste de sectionnement de Kortenberg touche à sa fin.

3. Suppressions de passages à niveau.

L'ouvrage d'Erps-Kwerps (suppression des deux passages à niveau n°s 5 et 6) est terminé.

Le bétonnage des culées de l'ouvrage de Herent (passage à niveau n°15) est en cours.

L'ordre de mettre la main à l'oeuvre est donné pour les ouvrages de Diègem (passage à niveau n°1) et de Kortenberg (passage à niveau n°3).

Une entreprise pour l'aménagement des rampes et chemins d'accès aux ouvrages des passages à niveau n°s 4, 5 et 6, 7, 9 et 10, et 17 est en cours d'exécution.

Un couloir sous voies est en construction à Kortenberg.

4. Travaux d'aménagement.

Louvain.

Les travaux avancent normalement dans la tête côté Bruxelles et en gare latérale; ils sont entamés dans la tête côté Liège.

Le démontage du grand hall suit son cours.

Liège Guillemins.

Les travaux se poursuivent à la rue Mandeville et au faisceau de garage de Fragnée.

III. LIGNES BRUXELLES - NAMUR ET NAMUR - ATHUS.

Sur la ligne 161, les travaux d'aménagement sont achevés à Etterbeek et se poursuivent à Mont-St-Guibert.

IV. LIGNE BRUXELLES - ANVERS.

Les travaux en gare haute de Malines progressent normalement.

SONORISATION DES GARES DE LA JONCTION NORD-MIDI.

Dans l'équipement des installations ferroviaires de la Jonction Nord-Midi, la S.N.C.B. a dû prévoir la sonorisation des quais et des locaux accessibles aux voyageurs dans toutes les gares intéressées : Bruxelles (Nord), Bruxelles (Congrès), Bruxelles (Central), Bruxelles (Chapelle) et Bruxelles (Midi).

Ces installations ont principalement pour but de prévenir les voyageurs de toute irrégularité pouvant se produire dans le service des trains à travers la Jonction (retards, changements de quais au départ ou à l'arrivée, modifications d'horaires, etc...) et de leur communiquer éventuellement les correspondances à leur descente du train.

La densité du trafic envisagé lors de la mise en service intégrale de la Jonction sera en effet telle qu'il serait impossible d'avertir les voyageurs par un autre moyen.

Dans chaque gare, tous les quais et locaux accessibles au public (restaurant, buvette, salle d'attente, etc...) seront dotés de haut-parleurs.

Afin d'assurer une distribution uniforme du son on a eu recours à la technique moderne consistant dans le placement d'un grand nombre de haut-parleurs de faible puissance plutôt que d'employer un nombre restreint de haut-parleurs de forte puissance. La sonorisation a exigé ainsi le placement de 1.700 haut-parleurs dans les 5 gares précitées.

A Bruxelles (Midi), Bruxelles (Nord) et Bruxelles (Central), les annonces pourront être faites soit au départ d'un poste central, soit au départ de postes secondaires au moyen de microphones installés sur chaque quai.

A Bruxelles (Chapelle) et à Bruxelles (Congrès); les annonces ne pourront être faites qu'au départ d'un poste central.

Il sera possible de lancer des annonces simultanément sur plusieurs quais et dans les locaux à l'usage du public, au choix du desservant de l'installation et suivant les nécessités du service.

Dans chaque poste central d'annonces, tous les organes de commande de ces installations (microphone, clés, lampe témoin, etc...) sont concentrés sur des pupitres métalliques afin de faciliter et d'accélérer les manoeuvres.

Outre l'installation de sonorisation destinée à l'information des voyageurs, la Société a dû mettre au point un système d'intercommunication par haut-parleurs et microphones permettant à tous les agents de l'exploitation d'établir des communications de service bilatérales très rapides, afin de faire face au trafic très dense à travers la Jonction.

Les liaisons par téléphones ordinaires pouvant être trop lentes en certains cas, on a dû faire appel aux communications par microphones et haut-parleurs, le temps d'appel se réduisant ici à la manoeuvre d'une simple clé téléphonique.

Afin de répondre aux besoins d'exploitation trois réseaux d'intercommunication ont été constitués, notamment à Bruxelles (Nord), dans la Jonction proprement dite et à Bruxelles (Midi).

Chacun de ces réseaux comporte deux circuits indépendants permettant d'établir simultanément deux communications.

Les différents postes sont reliés entre eux par 4 paires de fils pour la conversation et 1 paire de fils pour l'appel et la signalisation.

Les postes sont branchés en dérivation sur ces circuits, et les communications s'établissent par un système de sélection analogue à ceux utilisés en téléphonie automatique.

Chaque poste comprend un amplificateur pour la réception en haut-parleur, un pré-amplificateur pour amplifier les courants microphoniques à l'émission, un tableau de lampes pour contrôler le fonctionnement et 2 sélecteurs ainsi que 29 relais pour assurer les commutations nécessaires.

Outre les communications bilatérales simples, il est possible de lancer un appel général sur tout un réseau.

Au réseau de Bruxelles (Nord) sont raccordées :

- la cabine III (signaleur);
- la cabine I-II (sous-chef de gare, signaleur côté Schaerbeek et régulateur)

et ultérieurement la cabine de Schaerbeek (signaleur).

Au réseau de la Jonction proprement dite sont raccordées :

- la cabine I-II de Bruxelles (Nord) (Régulateur et signaleur côté Jonction);
- Bruxelles (Congrès) (annonceur);
- Bruxelles (Central) (sous-chef de gare et annonceur);
- Bruxelles (Chapelle) (annonceur);
- la cabine I de Bruxelles (Midi) (signaleur).

Au réseau de Bruxelles (Midi) sont raccordées :

- la cabine II (sous-chef de gare, régulateur);
- la cabine I (sous-chef de gare);
- la cabine III (signaleur).

Les régulateurs de Bruxelles (Midi) et de Bruxelles (Nord) assurent respectivement la jonction entre les réseaux de Bruxelles (Midi) et de la Jonction d'une part et les réseaux de Bruxelles (Nord) et de la Jonction d'autre part.

L'appareillage de commande de tous les postes raccordés est concentré sur des pupitres permettant une desserte aisée et rapide.

Aussitôt que 2 postes sont en communication, leur occupation est signalée à tous les autres postes raccordés à ce réseau, évitant ainsi des appels inutiles.

RESULTATS D'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats du trafic pendant le mois de janvier 1953, comparés à ceux de la même période des années 1952 et 1938.

	1938 (1)	1952	1953
Nombre de voyageurs transportés	17.432.772	20.928.419	20.613.990(2)
Nombre de voyageurs kilomètres	520.620.988	634.639.159	621.798.831
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées	6.124.844	6.008.640	4.842.788
Nombre de tonnes-km	481.761.858	568.662.911	455.907.749
Nombre de wagons chargés	473.724	330.882	256.967

(1) Y compris le trafic du Nord-Belge

(2) Chiffres provisoires.

MARCHANDISES.

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustibles	Divers	Total
8 au 14/3/53	20.470	41.922	62.392
15 au 21/3/53	21.792	40.949	62.741
22 au 28/3/53	21.264	43.324	64.588
29/3 au 4/4/53	21.137	40.414	61.551

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
8 au 14/3/53	64.850	103.950	24.161	7.851
15 au 21/3/53	48.750	93.250	21.625	8.355
22 au 28/3/53	74.850	108.000	29.096	15.011
29/3 au 4/4/53	62.300	105.850	18.743	10.046

COMMUNIQUES.

Le dimanche 10 mai 1953 la S.N.C.B. organise une excursion par train spécial-radio-snack-bar à prix réduit de 50 % vers Anvers.

Programme facultatif de la journée :

Visites guidées des curiosités touristiques de la ville;

Promenade en bateau sur l'Escaut;

Tunnel en autobus spéciaux;

Jardin Zoologique.

Horaire		Prix du billet chemin de fer au départ de :	
ALLER	RETOUR		
D. 6.46 Melreux	A. 22.50	Melreux	140 frs
" 6.58 Barvaux	" 22.37	Barvaux	132
" 7.04 Bomal	" 22.30	Bomal	132
" 7.14 Hamoir	" 22.19	Hamoir	124
" 7.24 Comblain-au-Pont	" 22.08	Comblain-au-Pont	120
" 7.35 Poulseur	" 21.59	Poulseur	116
" 8.13 Liège (Guill.)	A. 21.26	Liège (Guill.)	100
A. 10.00 Anvers (Central)	D. 19.32		

Le nombre des places étant limité, MM. les Voyageurs sont instamment priés de retirer leurs billets à l'avance aux guichets des gares de départ où ils seront en vente à partir du dimanche 3 mai 1953.

Les porteurs de billets à prix réduit de 75 % (invalides, familles nombreuses, etc..) ou de billets "Mineur" sont admis à ce train.

Pour tous renseignements complémentaires, prière de s'adresser aux guichets des gares ou au bureau de Tourisme de Liège, 26, Place de Bronkart (tél. 23.78.60 - poste 362).

Depuis le 28 mars, par suite du rétablissement de la circulation sur le pont du Moerdijk au Pays-Bas, les trains Amsterdam - Paris et vice versa circulent à nouveau via Den Haag - Rotterdam, au lieu de via Utrecht; ils suivent les horaires prévus à l'indicateur du 5 octobre 1952.

Le train 35 Den Haag - Bâle dont le point de départ avait été provisoirement fixé à Bruxelles (Nord) D. 11.50, a repris également son itinéraire normal Den Haag D. 9.00 - Anvers (Est) (D. 11.07) - Bruxelles Q.L. (D. 12.04) - Bâle A. 21.20.

En sens inverse depuis le 29 mars, le train 34 de Bâle continue directement de Bruxelles Q.L. (D. 16.09) - Anvers (Est) (D. 16.54) - Den Haag A. 18.45.

Par suite des travaux d'électrification de la ligne 50 (Ostende-Bruxelles), les trains express Ostende (Quai) - Bruxelles (Midi) circulant entre 9 h et 16 h subiront un retard d'environ 20 minutes entre Bruges et Bruxelles (Midi).

Le samedi, le retard ne sera imposé qu'aux trains circulant entre 9 h et 12 h.

Le service sera normal le dimanche.

Ces retards se produiront jusqu'à fin juin.

Du 3 avril jusqu'au 31 octobre les bénéficiaires de la loi sur les vacances populaires et les agents des services publics peuvent obtenir des billets d'aller et retour d'une durée de validité de 20 jours.

Les formalités à remplir sont les mêmes que celles exigées les années précédentes.

La S.N.C.B. rappelle à la clientèle que la distribution de billets est supprimée à l'entrée de la gare de Bruxelles (Midi) située avenue Fonsny. Seules l'entrée et la sortie des voyageurs abonnés ou porteurs d'un titre de transport sont maintenues.

ADJUDICATIONS.

La Société Nationale des Chemins de fer belges procédera le mercredi 6 mai 1953 à 10h30, à Bruxelles, rue de Louvain 21, salle B, à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture d'huiles de graissage pour locomotives, wagons, voitures et d'huile soluble pour le travail des métaux.

Le cahier des charges n° 2642/51 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 23 frs, C.C.P. 2496.00, tél. 18.30.50).

Le mercredi 24 juin 1953 à 14 heures 30' au 24 rue aux Laines à Bruxelles, la Société Nationale des Chemins de fer belges procédera à l'adjudication publique pour l'étude, la construction et la fourniture de 95 locomotives Diesel électriques de route.

Le cahier spécial des charges n° 2631-41 du 30 mars 1953 relatif à cette entreprise peut être consulté gratuitement ou acheté au prix de 90 frs au bureau 26-12 de la SNCB, 29, rue Belliard, à Bruxelles (tél. 18.30.50, poste intérieur n° 2267, C.C.P. 2496.00).

Ce bureau est ouvert au public de 9 à 12 et de 14 à 17 heures des lundis aux vendredis inclus, les samedis de 9 à 12 heures seulement.

ARTICLES PARUS AU COURS DU 1er TRIMESTRE 1953 DANS LES BULLETINS D'INFORMATIONS :

N°s :

- 106. - Chauffage électrique des aiguillages.
- Le matériel des lignes de contact.
- 107. - Signaux spéciaux pour essais de freins et ordres de départ à la gare du Nord.
- Foreuses mobiles entraînées par moteur à essence, utilisées sur les voies à électrifier.
- 108. - Electrification de la ligne Bruxelles - Liège.
- Les postes de centralisation téléphoniques.

(B)-54683-4-53-(510)-J.S. Imprimerie de la S.N.C.B. - Rue de Louvain, 17 - Bruxelles
Dirigeant : R. LATAIRE.

BAISX-JHY

ASS. BELGE AMIS CHEM. DE FER
LE FOSTY
KLSOI ET

