

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE.

et in n°82.

25 Janvier 1951.

ELECTRIFICATION DE LA JONCTION NORD-MIDI. ALIMENTATION EN 3.000 V.

La modernisation des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi, ainsi que l'achèvement du tunnel les reliant, progressent rapidement. Aussi, on y poursuivra bientôt les travaux d'électrification en passant à l'équipement complet de cet ensemble que l'on désigne habituellement par Jonction Nord-Midi, et qui est destiné à devenir l'artère principale du trafic ferroviaire en Belgique.

Dans le cadre de ces réalisations, les services techniques de la S.N.C.B. se sont trouvés face au problème de l'alimentation de la traction électrique. Celle-ci doit être conçue de telle manière que, compte tenu des possibilités électriques, la plus grande élasticité soit permise à l'exploitation. Il est compréhensible qu'en cas de dérangement électrique ou mécanique sur une caténaire déterminée, celle-ci doit pouvoir être rapidement et efficacement isolée sans que cette opération donne lieu à un obstacle important au trafic. A cette fin, il a d'abord été dressé un plan dit de sectionnement pour les caténaires comprises entre l'entrée de la gare du Nord et la sortie de la gare du Midi. Les caténaires ont été groupées et réparties en 54 faisceaux isolés les uns des autres et alimentés indépendamment. Une première subdivision a été obtenue en opérant huit coupes transversales; l'ensemble ainsi créé donne sept zones successives à distinguer géographiquement les unes des autres, à savoir 3 dans la gare du Nord, formées respectivement par les caténaires des voies appartenant au gril extérieur, à la zone des quais et au gril intérieur; 3 identiques dans la gare du Midi; tandis que la 7e zone est formée par les caténaires du tunnel de la Jonction.

Il restait alors à subdiviser ces 7 zones dans le sens transversal. On commença par séparer électriquement les 6 caténaires du tunnel. Ensuite, on chercha dans les 6 zones restantes les faisceaux de voies qui correspondaient à chacune des 6 voies du tunnel et on les sépara. Il subsista encore dans certaines zones des faisceaux de voies dits "non-spécialisés", qui assuraient la liaison avec les autres. Les faisceaux de caténaires correspondants ont été isolés comme les précédents et munis d'une alimentation séparée. En ce qui concerne l'alimentation proprement dite, il convient de veiller à ce que les différences de tension entre deux faisceaux voisins ne soient pas trop importantes, car sinon des difficultés surgiraient lorsqu'un pantographe franchit l'isolateur de sectionnement.

Ce sont les sous-stations de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi qui assureront l'alimentation. Au départ des barres de 3.000 volts de chaque sous-station, 6 câbles d'alimentation fourniront du courant, via des disjoncteurs rapides, en direction du tunnel.

Aux deux extrémités du tunnel, ces câbles seront reliés directement au moyen de disjoncteurs aux caténaires du tunnel. Chaque câble venant de la sous-station de Bruxelles-Nord sera donc relié directement, par l'intermédiaire d'une caténaire du tunnel, à un

câble venant de la sous-station de Bruxelles-Midi et réalisera ainsi le couplage en parallèle entre les deux sous-stations. La zone du tunnel étant ainsi alimentée, 6 autres postes d'alimentation P1, P2, P3, P4, P5 et P6 seront encore prévus. Ils ont pour but d'alimenter les faisceaux de caténaires des 6 autres zones géographiques susmentionnées. P1, P2 et P3 situés le long de la gare du Nord alimentent donc respectivement le gril intérieur, la zone des quais et le gril extérieur, tandis que les postes P4, P5 et P6, disposés symétriquement, font de même à Bruxelles-Midi. Dans chaque poste, une ou plusieurs dérivations sont réalisées sur chacun des câbles d'alimentation mentionnés ci-dessus; elles alimenteront les divers faisceaux de caténaires de la zone en question via des sectionneurs pneumatiques.

Cette disposition offre l'avantage que la circulation dans les deux gares ainsi que dans le tunnel, pourra être alimentée, au choix par les deux sous-stations prévues, ou bien séparément par chacune d'elles.

En outre, un poste central de commande sera construit, qui desservira à distance les deux sous-stations et les six postes d'alimentation. Les 54 faisceaux de caténaires seront, en outre, contrôlés d'une manière permanente, au moyen de relais spéciaux, de sorte qu'un dérangement éventuel sera signalé sur-le-champ au poste central de commande.

NOTE RELATIVE A LA SIGNALISATION ROUTIERE DES PASSAGES A NIVEAU.

Au point de vue de la signalisation routière les passages à niveau peuvent être rangés en deux catégories : les passages à niveau non gardés et les passages à niveau gardés (munis de barrières).

1. Passage à niveau non gardés.

Le premier signal routier, rencontré par l'automobiliste s'approchant du passage à niveau non gardé, est un poteau strié de rouge et de blanc surmonté d'un triangle portant la silhouette d'une locomotive. Ce signal est, en principe, placé à 200 m. du passage à niveau et suivi de 3 poteaux balises espacés de cinquante en cinquante mètres.

Toutefois, il peut arriver, que par suite de circonstances locales, le poteau portant le triangle doive être implanté à une distance inférieure à 200 m. et le nombre de poteaux balisés réduit à 2, voire à 1.

A quelques mètres du passage à niveau, l'automobiliste rencontre 2 poteaux repères peints en rouge et blanc délimitant la largeur de la traverse ainsi qu'un poteau strié rouge et blanc surmonté d'une croix de St-André.

Celle-ci est simple ou double suivant qu'il s'agit de la traversée d'une ou de plusieurs voies.

Il existe en Belgique, plus de deux mille passages à niveau signalisés de cette façon

*
* *

En plus de la signalisation précitée, certains passages à niveau non gardés où la circulation routière est importante et la visibilité peu favorable sont pourvus d'une signalisation lumineuse et acoustique.

La signalisation lumineuse consiste en une lanterne à 2 feux, fixée sur le poteau supportant la Croix de St-André.

Aussi longtemps que la traversée peut se faire sans danger, le signal présente un feu vert clignotant.

Dès qu'un train s'approche et qu'il y a danger à s'engager sur la voie, le signal présente un feu rouge à clignotement accéléré tandis qu'une sonnerie retentit.

Les signaux lumineux ne présentent jamais simultanément le feu vert et le feu rouge comme c'est le cas aux carrefours routiers. Il est donc recommandable de ralentir l'allure à l'approche de ces passages à niveau afin de ne pas s'exposer à franchir un feu rouge.

II. Passages à niveau gardés (munis de barrières).

Le premier signal, rencontré par l'automobiliste s'approchant d'un passage à niveau gardé, est un triangle portant la silhouette d'une barrière.

Le signal avancé est en principe placé à 200 m. du passage à niveau à moins que les circonstances locales ne s'y opposent.

La peinture des barrières comporte des bandes d'environ 0m50 de longueur peintes alternativement en rouge et en blanc.

La plupart des barrières sont pourvues de verres réfléchissant la lumière. Elles sont également munies du disque "interdiction de circulation" (couronne rouge sur fond blanc).

Sur les routes importantes, ces disques seront recouverts d'une matière réfléchissante qui les rendra visibles la nuit à une distance suffisante.

La signalisation nocturne des passages à niveau gardés est normalement réalisée par un feu rouge placé à une hauteur de 1m70 à 2m10 au-dessus du sol, sur le côté droit de la route et qui s'allume dès que la manoeuvre de fermeture commence.

Lorsque le poste manoeuvrant les barrières se trouve à une certaine distance du passage à niveau, le feu rouge brûle également pendant le jour. En outre, une sonnerie retentit lors de la fermeture des barrières.

Les feux rouges d'annonce de fermeture existent à la plupart des passages à niveau si sur des routes importantes. Ils seront placés progressivement à tous les passages à niveau du réseau qui peuvent être raccordés à un réseau d'éclairage électrique.

Il convient d'attirer l'attention des automobilistes sur la nécessité de se tenir sur le qui-vive à l'approche des passages à niveau gardés afin de pouvoir éventuellement arrêter leur véhicule au cas où une manoeuvre de fermeture des barrières viendrait à être entamée.

De nombreux heurts de barrières seraient ainsi évités.

LES PASSAGES A NIVEAU DE BOOM ET DE WILRIJK.

A l'occasion des travaux d'élargissement de la route de Bruxelles à Anvers, le problème de la suppression des passages à niveau de Boom et de Wilrijk a retenu l'attention des administrations intéressées.

A Boom, la suppression du tronçon de voie qui traverse la chaussée a été décidée.

La ligne de Kontich à Boom sera terminée en cul-de-sac à la halte de Boom-Krekelenberg.

Quant au passage à niveau de Wilrijk, une décision doit encore intervenir concernant solution définitive pour sa suppression : passage supérieur ou passage inférieur.

En attendant qu'une décision soit prise quant au passage à niveau de Wilrijk, un allongement des barrières serait prévu.

Voilà ainsi de sérieuses améliorations apportées à la circulation routière.

RESULTATS D'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats du trafic pendant le mois de novembre écoulé, comparés à ceux de la même période des années 1949 et 1938 :

	1938 (1)	1949	1950
Nombre de voyageurs transportés	16.893.252	18.962.890	20.077.964
Nombre de voyageurs-kilomètres	498.753.805	575.888.219	582.484.395
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées .	6.859.784	5.613.263	6.296.422
Nombre de tonnes kilomètres	506.961.378	503.025.229	556.864.443
Nombre de wagons chargés	549.098	338.683	370.254

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

MARCHANDISES.

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustibles	Divers	Total
du 10/12 au 16/12	26.150	49.438	75.588
du 17/12 au 23/12	25.081	42.637	67.718
du 24/12 au 30/12	20.062	34.120	54.182
du 31/12 au 6/1	21.138	31.207	52.345

Transbordement 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 10/12 au 16/12	58.200	132.500	23.577	17.728
du 17/12 au 23/12	70.700	158.300	9.630	15.036
du 24/12 au 30/12	69.200	138.400	17.503	20.342
du 31/12 au 6/1	49.800	119.500	13.208	13.915

COLIS-CADEAUX A DESTINATION DE LA FRANCE.

La S.N.C.B. rappelle que les colis postaux expédiés en France à titre de dons, doivent notamment être accompagnés d'une attestation de gratuité, légalisée par une autorité officielle du lieu de résidence du donateur. Faute de joindre l'attestation dont il s'agit, les expéditeurs encourent le risque de voir leurs colis refoulés par les autorités douanières françaises.

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus dans toutes les gares.

MALINES. DEPOT DE VELOS.

Au courant du mois de février, un nouveau dépôt de vélos sera mis en service à la gare de Malines.

A cette occasion, nous attirons l'attention du public intéressé sur la mise en vente, par les gares, au prix de 40 fr. par carnet, de bons pour 25 dépôts valables au cours d'une période de 3 mois. En outre, des abonnements, valables pendant un mois et pour un nombre illimité de dépôts, sont également mis en vente au même prix.

Les gares fourniront tous renseignements complémentaires.

ORGANISATION DE CENTRES ROUTIERS PAR LA S.N.C.B.

Depuis le 1 janvier 1951, un centre routier fonctionne aux gares de Braine-le-Comte, de Mol, de Roulers, de Tongres, et de Turnhout.

Ces centres englobent :

- celui de Braine-le-Comte : les rayons de camionnage de Braine-le-Comte, d'Ecaussinnes-Carières, d'Enghien, d'Hennuyères et de Rebecq;
- celui de Mol : les rayons de camionnage de Balen-Nethe, de Geel, de Bourg-Léopold et de Mol;
- celui de Roulers : les rayons de camionnage d'Ingelmunster, d'Izegem, de Meulebeke, de Moorslede-Passendale, de Roulers et de Rumbeke;
- celui de Tongres : les rayons de camionnage de Bilzen et de Tongres;
- celui de Turnhout : le rayon de camionnage de Turnhout.

Depuis la même date, le centre routier de Virton-St-Mard est étendu au rayon de camionnage d'Etbe et celui d'Herentals aux rayons de camionnage de Bouwel et de Tielen.

TARIF DE MARCHANDISES BELGIQUE-CONGO BELGE AVEC CONNAISSEMENT DIRECT.

Depuis le 1er décembre 1950, la Société Nationale des Chemins de fer belges, d'accord avec la Compagnie Maritime Belge et les transporteurs congolais, met à la disposition de ses clients un service direct pour les marchandises en provenance du pays et à destination du Congo Belge.

Cette organisation impose un minimum de formalités aux expéditeurs.

La perception de tous les frais afférents aux parcours belge, maritime et congolais, y compris les droits de douane, se fait à l'intervention de la gare de départ.

Des renseignements peuvent être obtenus dans toutes les gares et agences commerciales de la Société.

MODIFICATIONS AUX TRAINS DU SOIR ENTRE DENDERLEEUEW ET GRAMMONT.

Depuis le samedi 20 courant les trains ci-après sont supprimés le samedi :

8184	Denderleeuw	D.19.10	-	Grammont	A.19.49
8187	Sam. Grammont	D.20.55	-	Denderleeuw	A.21.25

Pour ne pas désavantager les voyageurs du train 8184, le train 8182 (Denderleeuw D.18.40 - Grammont A.19.26) part le samedi de Denderleeuw à 18h57 pour arriver à Grammont à 19h34.

MODIFICATIONS AUX TRAINS DE VOYAGEURS ENTRE ZOTTEGEM-COURTRAI ET ENTRE OLSENE-COURTRAI.

Depuis le lundi 22 courant, le train direct 1769 (Bruxelles (Midi) D.16.27 - Poperinge A.19.37) est avancé de 3 minutes entre Zottegem et Courtrai (Zottegem D.17.11).

Le train omnibus 8855 (Gand (St.Pierre) D.16.24 - Courtrai A.17.43) a été avancé également de 2 à 4 minutes entre Olsene et Courtrai.

CARTES DE REDUCTION A PRIX FIXE.

DONNANT DROIT A L'OBTENTION DE BILLETS A PRIX REDUIT DE 50 %.

La Société Nationale des Chemins de fer belges rappelle à ses usagers qu'en plus des abonnements généraux valables pour 5 et pour 15 jours consécutifs, elle met en vente dans toutes les gares du pays des cartes de réduction, valables pour 28 jours. (4 semaines) consécutifs et qui permettent d'obtenir des billets à prix réduit de 50 % sur toutes les lignes du réseau.

Les prix de ces cartes de réduction sont de :

150 fr.	pour la 3e classe
250	" " 2e "
350	" " 1e "

Les cartes sont avantageuses pour quiconque parcourt pendant les 28 jours de validité une distance totale minimum d'environ 500 km.

ALOST - GRAMMONT.

Depuis le 6 janvier, les trains nouveaux ci-après circulent le samedi :

8138 Sam.			8137 Sam.		
Alost (Nd)	-	12.45	Grammont	-	14.05
Erembodegem		12.50	Ninove		14.23
Denderleeuw	12.55	13.00	Denderleeuw	14.35	14.40
Iddergem		13.04	Alost (Nd.)	14.50	-

8138 Sam. (suite)

Okegem		13.08
Ninove	13.12	13.13
Eichem		13.18
Appelterre		13.22
Zandbergen	13.25	13.26
Idegem		13.31
Schendelbeke		13.34
Grammont	13.40	-

CONCOURS D'AIDE-ASSISTANTE SOCIALE.

Un concours public aura lieu dans le courant du mois de mars prochain pour la constitution de listes valables pendant deux ans, de candidates à l'emploi d'aide-assistante sociale.

Les demandes de participation seront libellées et envoyées au service intéressé conformément aux dispositions prévues aux affiches apposées dans les gares jusqu'au 31 janvier 1951.

ADJUDICATIONS.

La Société Nationale des chemins de fer belges procédera le 31 janvier 1951 à 15 heures à Bruxelles, rue aux Laines n°24, à l'adjudication publique pour la fourniture de tickets pour voyageurs.

Le cahier des charges n°2624-49-247 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.F., 29, rue Belliard à Bruxelles (Tél.11.90.40 - CCP 249.600).

Le mercredi 31 janvier 1951 à 16 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 2652/163 du 16-12-50 - Prix 6 frs.

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

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

Le mercredi 31 janvier 1951 à 16 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 plaques tournantes en acier divers.

Cahier des charges 2652/162 du 14-12-50 - Prix 7 frs.

En vente au Bureau des Renseignements concernant les adjudications, 29, rue Belliard, à Bruxelles CCP 249.600).

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

Le 7 février 1951, à 10 h., à l'Hôtel des Chemins de fer, rue de Louvain, 17, à Bruxelles, sous-sols, salle B, ouverture des soumissions pour la fourniture de cartouches de parasurtension ou parafoudres.

Cahier des charges n°2651/25-37, en vente au prix de 5 fr. au bureau des renseignements concernant les adjudications (section 23), rue Belliard, 29, à Bruxelles (Tél.11.90.40 - CCP 249.600).

Le mercredi 7 février 1951 à 10 heures 30 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 rondelles-ressorts.

Cahier des charges 2652/164 du 13-1-1951 - Prix 5 frs.

En vente au Bureau des Renseignements concernant les adjudications, 29, rue Belliard, à Bruxelles (CCP 249.600).

(B)-41713-1-51-(460)-J.S.

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