

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE.

Bulletin n° 93

17 Décembre 1951.

NOUVELLES VOITURES "SERVICE INTERNATIONAL" POUR LA S.N.C.B.

Il y a peu de temps, Monsieur le Ministre des Communications, le Comité Permanent et les hautes autorités de la Direction de la S.N.C.B. ont visité la première des 50 voitures que la S.N.C.B. a commandées aux usines Raghenno de Malines et qui sont destinées à renforcer l'effectif fortement amoindri par la guerre, des voitures nécessaires pour assurer les relations internationales.

Ces 50 voitures, qui dès maintenant sortent de construction à la cadence de 2 par semaine, comprennent 38 voitures mixtes de 1ère et 2e cl. d'une capacité de 48 places et 12 voitures de 3e cl. d'une capacité de 88 places.

Conformément aux règlements internationaux, ces voitures sont à compartiments séparés et à couloir latéral, avec plate-forme d'entrée aux extrémités et soufflets et passerelles d'intercirculation.

Si, au point de vue dispositions générales, les voitures nouvelles ne diffèrent des voitures des séries précédentes construites en 1929 et en 1939 que par l'installation d'un deuxième W.C. dans les voitures de 3e cl., elles sont cependant notablement plus légères.

Leur tare est en effet de l'ordre de 30 tonnes, alors que leurs devancières pesaient 45 à 49 tonnes.

Cet allègement notable a été obtenu par une étude nouvelle de toutes les parties de la voiture.

Nous citerons ci-dessous quelques points saillants de cette étude :

- l'ossature en acier doux des voitures anciennes, reconnue surabondante à l'usage, a été allégée notamment par l'utilisation d'un acier spécial, soudable, à haute limite élastique et par la réalisation d'assemblages soudés;
- la toiture en acier des voitures anciennes a été remplacée par une toiture en alliage d'aluminium;
- les bogies, tout en restant du type *Pennsylvanian*, type remarquable par le confort qu'il procure, ont été allégés dans tous leurs organes (châssis en tôles soudées, diminution des diamètres au roulement des roues, essieux creux, timonerie de frein allégée, etc.);
- l'aménagement intérieur qui, dans les voitures anciennes, se caractérisait par l'emploi de bois massifs et de forte épaisseur, de planchers pondéreux en ciment magnésien, de banquettes et porte-colis lourds et de quincailleries compliquées et encombrantes a été allégé par tous les moyens que permet la technique actuelle : utilisation générale de contreplaqués pour les revêtements intérieurs, de bois bakélinisé pour les planchers des voitures de 3e cl., de tôles d'alliage léger et de liège granulé et expansé pour les planchers des voitures de 1ère et 2e cl., d'alliages d'aluminium pour les quincailleries;

les organes de choc et de traction ont été allégés par l'emploi d'aciers spéciaux au nickel-chrome.

Outre l'allègement, le confort offert aux voyageurs a également retenu spécialement l'attention des services d'études.

C'est ainsi que la décoration intérieure des compartiments a été particulièrement soignée.

L'isolation thermique et acoustique des voitures a fait l'objet d'un examen spécial.

L'éclairage des nouvelles voitures a été réalisé au moyen de tubes fluorescents de 15 Watts à la tension continue de 72 volts, comme tout le matériel nouveau de la S.N.C.B.

Le chauffage, réalisé par des radiateurs placés sous les banquettes, est mixte : chauffage à la vapeur et chauffage électrique aux 3 tensions admises par les règlements internationaux; le réglage du chauffage est réalisé par des thermostats placés dans chacun des compartiments.

LES HORLOGES DE LA TOUR DE LA NOUVELLE GARE DE BRUXELLES-MIDI.

Depuis quelque temps, la tour de la nouvelle gare de Bruxelles-Midi est, comme celle de Bruxelles-Nord, pourvue d'horloges de grandes dimensions.

La conception architecturale de l'ensemble a voulu que les cadrans soient constitués par les murs de la tour eux-mêmes.

Les plots d'heure apparaissent comme des orifices sensiblement rectangulaires percés de part en part de la paroi et répartis sur le pourtour d'une circonférence de 4,40 m. de diamètre.

La nuit, les plots d'heure sont éclairés par des tubes fluorescents donnant une lumière jaune, orange, placés dans les fentes axiales de ces plots.

Les aiguilles sont réalisées en tôle émaillée noire tranchant sur le fond jaune des briques de parement.

En outre, leur forme massive a été conçue de façon à permettre de lire facilement l'heure à grande distance.

Durant la nuit, chacune d'elles est éclairée par un simple tube au néon placé suivant son axe longitudinal, afin d'obtenir des indications parfaitement nettes.

Le problème du remplacement de ces tubes a été résolu par le même système ingénieux qu'à Bruxelles-Nord.

La plaque centrale portant le mécanisme et les aiguilles peut pivoter de 90 degrés autour d'un axe horizontal et être ramenée à l'intérieur de la tour par l'orifice axial du cadran, grâce à un système de roulement sur rails. Dès lors, il devient aisé de remplacer les tubes défectueux. Bien entendu, cette opération exige au préalable que l'horloge soit débrayée et que les deux aiguilles soient amenées en position inférieure (6,30h)

Le mécanisme de chaque horloge comprend essentiellement un mouvement secondaire pilote, un jeu d'engrenages, un relais et un moteur de 50 Watts alimenté en courant alternatif 220 Volts. Le mouvement secondaire pilote reçoit des impulsions (une par minute) de l'horloge-mère qui commande toutes les horloges de la nouvelle gare.

A chaque impulsion, il ferme un contact qui excite le relais et celui-ci transmet le courant au moteur. Le mécanisme est conçu de telle façon qu'il permet un avancement lent des aiguilles indépendant de la durée des impulsions.

Si une horloge a été arrêtée, par suite d'une panne de courant secteur ou pour effectuer des travaux d'entretien, elle rattrapera automatiquement son retard dès que son moteur sera à nouveau connecté au mouvement secondaire pilote.

Celui-ci peut en effet enregistrer des impulsions et au moment de la remise en service de l'horloge, commander le moteur qui fera progresser les aiguilles jusqu'au moment où elles seront en concordance avec l'horloge-mère.

Le rattrapage automatique a lieu quelque soit l'importance du retard de l'horloge.

D'autre part, il convient de souligner que les aiguilles et le mécanisme ont été construits pour résister sans dommages aux coups de vent les plus violents.

Dans ces conditions, l'on est en droit d'espérer que ces horloges qui sont les plus grandes en service sur notre réseau de chemin de fer donneront entière satisfaction aux nombreux usagers de la plus importante gare à voyageurs du pays.

LE WAGON PROTOTYPE "INTERFRIGO".

La Société Internationale Interfrigo qui a son siège à Bâle, a pour objet la mise en construction, la mise en location et l'exploitation du matériel et des installations nécessaires à l'exécution et au développement des transports internationaux, sous régime de température dirigée.

En créant la Société Internationale Interfrigo et en lui confiant le trafic frigorifique international, les administrations participantes (Allemagne, Angleterre, Belgique, France, Hollande, Italie et Suisse) ont entendu poursuivre comme objectif l'amélioration et l'augmentation du trafic international par chemin de fer de marchandises transportées sous régime de la température réglée.

Dans le but de réaliser les objectifs qu'elle s'est fixés, la Société Interfrigo a décidé de faire construire en France, en Suisse et en Belgique 3 lots de 175 wagons réfrigérants à coefficient d'isolation élevé.

La construction de 175 wagons a été confiée aux firmes belges : "Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre" pour 70 wagons,

"Ateliers Germain" à
Monceau-sur-Sambre pour 105 wagons.

Les wagons construits par la première de ces deux firmes sont équipés de barres et crochets pour la suspension de viande.

Ces wagons réfrigérants Interfrigo sont susceptibles d'être incorporés dans les trains circulant à une vitesse pouvant aller jusqu'à 100 km/h., y compris les trains de voyageurs. Ils ont une caisse métallique revêtue de bois; l'isolation est assurée au moyen d'Isoplex, de liège expansé et d'ouazote. Le plancher est recouvert de granilastic, pour faciliter l'entretien et assurer l'étanchéité, et est pourvu de caillebotis amovibles.

La caisse est pourvue aux extrémités de deux bacs à glace d'eau d'une capacité de 1.200 kg, chacun, avec trappes de chargement placées dans les parois d'about. Huit ventilateurs type "Flettner" assurent une circulation d'air refroidi maintenant à l'intérieur une température uniformément basse.

Le volume utile de la caisse est d'environ 36 m³ et la capacité de chargement normale du véhicule pourvu de crochets à viande est de 14,3 tonnes, glace comprise.

RESULTATS D'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats du trafic pendant le mois de septembre écoulé, comparés à ceux de la même période des années 1950 et 1938.

	1938 (1)	1950	1951
Nombre de voyageurs transportés	16.973.195	18.114.940	18.238.297
Nombre de voyageurs-kilomètres	554.222.021	585.504.973	591.632.869
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées	6.360.164	5.839.141	6.082.514
Nombre de tonnes-kilomètres	476.648.145	513.124.536	578.157.011
Nombre de wagons chargés	473.110	331.046	347.949

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

MARCHANDISES.

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustibles	Divers	Total
4/11 au 10/11	24.845	57.599	82.444
11/11 au 17/11	24.983	56.765	81.748
18/11 au 24/11	25.648	56.670	82.318
25/11 au 1/12	25.921	52.284	78.205

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
4/11 au 10/11	73.400	128.000	34.033	19.521
11/11 au 17/11	73.500	118.700	19.883	13.733
18/11 au 24/11	91.400	113.000	14.008	17.448
25/11 au 1/12	89.000	119.900	22.125	11.543

CENTRES ROUTIERS.

Un centre routier fonctionne à la gare de Mons. Il englobe les rayons de camionnage de Cuesmes-Etat, de Ghlin, de Jurbise, de Mons, de Pâturages et de Wasmes-Borinage.

Depuis le 3 décembre 1951, les rayons de camionnage de FOSSE, METTET et BEAURAING sont incorporés :

- celui de FOSSE en partie dans le centre routier de CHATELINEAU et en partie dans le centre routier de NAMUR;
- celui de METTET, en partie dans le centre routier de CHATELINEAU et en partie dans le centre routier de DINANT;
- celui de BEAURAING, dans le centre routier de DINANT.

Depuis la même date, diverses modifications ont été apportées au territoire à desservir par les centres routiers de CHATELINEAU, de NAMUR et de DINANT.

Un nouveau rayon de camionnage est établi à GERPINNES pour lequel la gare de CHARLEROI-SUD fonctionne comme si elle était le siège d'un centre routier.

ENVOIS DESTINES AU CONGO BELGE.

Pour parer aux inconvénients résultant de l'engorgement actuel des transports au Congo, des mesures ont dû être prises récemment par les Autorités compétentes dans le but de régulariser les expéditions au départ de la Belgique.

C'est ainsi notamment que les exportations vers le Congo Belge sont subordonnées à une autorisation délivrée par le Ministère des Colonies (Office Douanier Colonial à Anvers).

En outre, la Compagnie Maritime Belge qui assure les transports entre la Belgique et le Congo n'admet présentement dans ses installations que les envois accompagnés d'un "permis de dépôt" préalablement délivré par elle.

Il s'ensuit que les envois dont les documents de transport ne sont pas accompagnés de ce permis risquent d'être refusés ou tout au moins d'être retenus à Anvers et d'y séjourner plus ou moins longtemps.

Les frais de chômage des wagons pouvant survenir de ce chef à Anvers ne pourraient en aucun cas être remboursés, même partiellement.

La remise d'un permis de dépôt ne s'applique qu'aux envois en provenance de la Belgique et à destination du Congo Belge et effectués par charges complètes vers les quais 206 à 218 ainsi que par charges incomplètes pour la gare d'Anvers Leopolddok Transit.

REDUCTION SUR LES PRIX NORMAUX DES BILLETS.

Les dispositions réglementaires ne permettent pas l'utilisation des abonnements de travail les dimanches et jours fériés légaux, sauf le 11 novembre.

La S.N.C.B. a décidé d'accorder une réduction de 50 % sur les prix normaux des billets simples, aux porteurs d'abonnement de travail qui sont astreints à besogner le dimanche ou un jour férié légal.

Cette réduction n'est consentie que sur présentation de l'abonnement et d'une attestation de travail dûment signée par l'employeur. Cette attestation doit être établie sur papier à firme ou porter le cachet de la firme; elle n'est valable que pour un seul déplacement.

Il est délivré un billet aller et retour à prix réduit, valable uniquement pour le parcours indiqué sur la carte d'abonnement. Ce billet, qui ne permet pas de scinder le voyage, ne doit pas nécessairement être de la même classe que celle de l'abonnement.

Les bénéficiaires sont toujours tenus d'exhiber, sur demande leur abonnement et leur attestation de travail.

FEERIES LUMINEUSES DE BRUXELLES.

A l'occasion des fêtes lumineuses de Bruxelles qui marqueront la fin de l'année dans la capitale, il sera accordé du samedi 22 décembre au 2 janvier 1952, aux voyageurs individuels qui emprunteront des trains désignés, une réduction de 35 %. Cette réduction sera portée à 50 %, avec prix maxima, par billet aller et retour, de fr. 160 en 3e classe et de 280 fr. en 2e classe, si le parcours total effectué est au minimum de 150 km.

Il sera délivré des billets aller et retour à destination d'une gare de l'agglomération bruxelloise. Ces billets ne seront valables qu'un jour et pour des trains ordinaires désignés sur les affiches apposées dans les gares. Pour le retour, les voyageurs pourront emprunter le train de leur choix, au cours de la soirée.

TOURISME INTERNATIONAL. AUTRICHE

Nouvelles relations ferroviaires vers l'Autriche en été 1952.

De nombreuses améliorations dans les relations ferroviaires vers l'Autriche ont été décidées pour l'été prochain par la Conférence européenne des horaires de chemins de fer, qui a siégé à Oslo au début du mois d'octobre. Le **Tauern-Express**, qui assure la liaison la plus rapide des états scandinaves, de la Grande-Bretagne et des états du Benelux avec l'Autriche et qui a fait ses preuves, a été judicieusement complété par l'**Alpen-Express** qui relie directement Nyborg, Innsbruck et Rome d'une part et Ostende, Innsbruck et Moran d'autre part. Le trafic ferroviaire entre l'Allemagne et l'Autriche et le transit vers l'Italie, ont été largement améliorés par une troisième liaison rapide venant de Munich vers le Brenner par Kufstein et Innsbruck ainsi que par des wagons directs Dortmund-Munich-Innsbruck, accouplés à la "Flèche du Rhin". Un wagon direct **Graz-Ostende** par **Salzbourg** et Cologne, permettra d'effectuer le trajet Londres-Graz, en moins de 34 heures.

FRANCE.

La vitesse des trains en France reste très élevée. Tous les jours, ils parcourent 20.000 km. (2 fois la distance de Paris à Calcutta) à plus de 100 km/h. de moyenne et 30.000 autres kilomètres à plus de 90 (la distance du Cap Horn à l'Alaska). Sur la section électrifiée Paris-Dijon, la vitesse peut même atteindre 140 km. à l'heure et plusieurs trains effectuent chaque jour ce parcours (315 km) en 2h32, à 124 de moyenne, ce qui constitue le record du monde de vitesse en traction électrique.

Entre le 1er juillet et le 31 août 1951, près de 50 millions de personnes ont emprunté les trains français de grandes lignes, dont 7 millions au départ de Paris.

La période la plus chargée s'est située entre les 26 juillet et le 4 août. Pendant ces 10 jours, 2.193 trains (1.613 réguliers, 580 supplémentaires) ont emmené, au départ de Paris, 1.500.000 voyageurs dont 255.000 pour la seule journée du samedi 4 août.

Malgré cet afflux de voyageurs et le grand nombre de trains supplémentaires qu'il a fallu mettre en marche, les trains français ont continué à maintenir leur régularité puisque 92 % des rapides et express sont arrivés à l'heure au terminus.

Ainsi les chemins de fer ont prouvé une fois de plus qu'ils sont capables d'absorber toutes les pointes de trafic en continuant à assurer leur service dans les meilleures conditions de sécurité, de régularité et de rapidité.

GRANDE BRETAGNE.

Système automatique de dépôt des bagages aux gares des chemins de fer britanniques.

Les chemins de fer britanniques ont installés à Londres et dans d'autres gares, des armoires automatiques pour les bagages.

Le voyageur n'a qu'à introduire une pièce de monnaie (6 d.) dans la fente de l'appareil automatique et il reçoit la clé d'une de ces armoires où il pourra déposer ses bagages et les retirer quand il le voudra dans les 24 heures. Après ce délai, les bagages sont transférés au dépôt ordinaire, où le voyageur peut les retirer en présentant la clé numérotée de façon à laisser l'armoire libre pour le dépositaire suivant, pour qui la serrure aura été changée.

ITALIE.

Billets touristiques de libre circulation.

Depuis le 1er octobre dernier, les Agences de voyage situées hors d'Italie délivrent sur simple demande verbale du voyageur étranger (ou italien, résidant hors de son pays) sur le vu d'un passeport valable pour l'Italie, des billets touristiques de libre circulation.

Ces nouveaux billets qui ont été inspirés par la plus grande simplicité et libéralité sont valables pour tout le réseau de l'Etat et permettent de voyager dans tous les trains, y compris les rapides, sans paiement d'aucun supplément. Ils sont délivrés pour les trois classes et ne sont conditionnés par aucune durée minimum de séjour. Il y en a de deux sortes : l'un est valable dix jours, l'autre vingt jours. Ils peuvent être prorogés, à la demande du voyageur dans n'importe quelle gare italienne, en une ou plusieurs fois, pour une durée totale égale à leur validité primitive, contre paiement, pour chaque jour de prorogation, d'un supplément égal à un dixième du prix pour les billets valables dix jours, et à un vingtième pour ceux valables vingt jours.

Les prix comportent une certaine réduction du tarif ordinaire.

Les grands avantages offerts au voyageur par les nouveaux billets sont les suivants :

- il n'est pas obligé de suivre un itinéraire établi à l'avance;
- il peut le choisir au fur et à mesure comme s'il possédait un abonnement;
- il est exempté de toutes formalités pour les arrêts (timbrage, etc...);
- surtout, il est exempté du paiement de supplément pour voyager dans les trains rapides, ce qui correspond à une réduction supplémentaire de prix.

SUEDE.

Croisières au pays des nuits ensoleillées.

Qui ne voudrait éprouver toutes les séductions du Soleil de Minuit au nord du Cercle polaire ? Touristes, les chemins de fer suédois vous offrent la possibilité d'effectuer des croisières sur rail au pays des nuits ensoleillées.

Les touristes américains ont été tout particulièrement enchantés par cette attraction touristique et ferroviaire spéciale à la Suède et pendant les deux étés au cours desquels ce train spécial a circulé, des touristes de seize nationalités ont participé à ces voyages uniques au monde.

Le succès remporté par ces croisières de neuf jours a été tel que les chemins de fer suédois ont décidé de les porter à leur programme d'été 1952.

Les dates de départ de Stockholm en sont fixés au 27 juin et aux 7 et 17 juillet. Le train comporte un certain nombre de wagons-lits confortables avec eau chaude et froide dans chaque compartiment, prises de courant pour rasoirs électriques, douches, cinéma, wagon-salon avec bar, wagon restaurant avec cuisine de premier ordre, etc. en tout huit voitures. Le nombre de participants à chaque croisière qui va jusqu'au coeur de la Laponie dans le Nord de la Suède et jusqu'en Norvège septentrionale est limité à quarante-huit.

En outre, les chemins de fer suédois organiseront au cours de l'été prochain des circuits d'autocars de tourisme dans ce que nous appelons "la calotte du Nord", c'est-à-dire la région située au nord du Cercle polaire.

Ces circuits parcoureront les régions les plus septentrionales de Suède, de la Finlande et de la Norvège, jusqu'à l'Océan Glacial Arctique. Jusqu'à présent, ces régions ont été fermées à tout trafic touristique de ce genre.

Ces circuits partent de Luléa, l'une des villes les plus septentrionales de Suède. Pour un prix très réduit, les participants peuvent se rendre de Stockholm à Luléa. Il suffit de monter à cinq heures de l'après-midi dans le train à Stockholm, de s'installer dans son wagon-lit direct, d'aller dîner au wagon-restaurant, de se coucher pour se réveiller le lendemain matin à Luléa parfaitement reposé, prêt à entreprendre le voyage d'exploration à la fois confortable et aventureux vers l'Extrême-Nord.

Rappelons aux touristes belges qu'un train rapide et confortable "le Nord-Express" relie la Belgique à Stockholm.

ADJUDICATIONS.

Le 9 janvier 1952, à 14 1/2 heures, à l'Hôtel des Chemins de Fer, rue de Louvain, 17, Bruxelles, sous-sols, Salle du Mess, ouverture des soumissions pour la fourniture de matériel électro-mécanique de signalisation :

- Pièces en fonte grise et divers - (disques - marmites, poulies avec pivot, poteaux, boîtes de distribution, guides avec rouleaux, appareils de manoeuvre, boîtes de verrou, contrepoids, supports avec poulies).
- Pièces en acier moulé et divers (culasses)
- Pièces en acier forgé ou estampé et divers - (treuils)
- Charpentes - (bâtis, supports, cadres avec couvercle en tôle striée, mats sémaphoriques).
- Chaudronnerie - Pièces galvanisées - (couvercles protecteurs).
- Chaudronnerie - (protections)
- Tringles creuses -
- Butées à billes -

Cahier des charges n° 2652.467 en vente au prix de 5 fr. au Bureau des renseignements concernant les adjudications, (Section 23), 29, rue Belliard, à Bruxelles.
(C.C.P. N° 249.600 - Téléphone n° 11.90.40).

PUBLICATION PERIODIQUE



**Ass. Belge des Amis des chfer,
Place Rogier I - 2,
BRUXELLES.**