

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE

Bulletin n°99

8 Juillet 1952.

GRANDS PYLONES POUR L'ELECTRIFICATION DE LA GARE DE BRUXELLES-NORD.

Les usagers de la gare du Nord auront pu observer l'apparition de grands pylones en treillis implantés en bordure de part et d'autre du complexe de voies qui s'étend de l'extrémité nord des quais jusqu'à hauteur de la place Masui.

A l'instar de ceux de la gare du Midi, ces pylones, de même d'ailleurs que ceux déjà dressés précédemment entre la nouvelle gare du Nord et le tunnel de la Jonction, sont destinés à l'installation de grands portiques souples auxquels sera suspendue toute la nappe des lignes de contact qui équiperont la gare.

Suivant l'ouverture de ces portiques la hauteur des pylones atteint 16 à 20 mètres au dessus du niveau des rails de la gare surélevée.

Le travail de montage s'est heurté à des difficultés particulières :

- implantation dans une zone à trafic très dense;
- en bordure ouest : montage au-dessus de massifs dont la plupart sont déchaussés de plusieurs mètres au-dessus des quais ou des voies de la gare basse encore en service;
- en bordure est : travail à proximité directe des lignes de contact à 3.000 volts de la ligne Bruxelles-Anvers;
- pour la plupart des pylones : peu ou pas d'accessibilité par la rue.

Il en résultait d'une part que le travail devait obligatoirement se faire à partir des voies les plus proches, et que, d'autre part, il devait néanmoins entraver le moins possible l'exploitation normale de ces mêmes voies.

A cette fin, l'occupation de ces voies pour travaux devait rester limitée à des intervalles de temps relativement courts.

En gare basse, l'on pouvait disposer ainsi de planches de travail de 1 à 2 heures de jour ou de 2 à 4 heures de nuit. En gare haute, sur les voies de la ligne Bruxelles-Anvers, il ne pouvait être question que de planches de nuit.

D'un autre côté, le resserrement extrême des emplacements de montage et la proximité directe des voies en service intensif ne ménageait guère de possibilités pour la dépose des éléments de pylones, ni pour l'installation d'outillage de levage.

Il en résulte le processus de travail décrit ci-après, basé sur l'utilisation de deux grues sur rails : une grue de relevage de 15 t et une grue de chargement de 5 t choisie pour sa grande longueur de flèche.

En première phase de travail les embases des pylones, c'est-à-dire les extrémités à encastrier dans les massifs de fondation, furent amenées sur wagons, soulevées par la grue de 5 t et déposées dans les alvéoles des massifs. En deuxième phase, ces embases furent scellées en coulant du béton dans ces alvéoles.

Enfin, il fut procédé à l'implantation de la partie hors-sol des pylones, amenée toute montée sur place au moyen de wagons ou de lorrys. Pour les plus grands, il fut fait usage du procédé par pivotement, procédé qui fut mis au point en 1948 pour les pylones correspondants de la gare de Bruxelles-Midi. La mise sur charnière et le début du pivotement étaient assurés par la grue de 15 t, tandis que pour la suite du mouvement le câble de manoeuvre, après passage dans un moufflage accroché soit à une chèvre, soit directement au pylone précédent était tiré par une locomotive.

Pour les autres pylones, dont le poids de la partie hors-sol n'atteignait pas 5 t et pour lesquels les massifs de fondation étaient moins déchaussés par rapport au niveau des voies voisines, l'implantation fut exécutée par dressage direct au moyen de la grue de 5 t.

Signalons encore que diverses dispositions particulières durent être prises pour les 25 pylones situés en bordure est afin de vaincre les difficultés supplémentaires que présentaient les lignes de contact, même mises hors tension, pour la manoeuvre des flèches de grues sur les voies de la ligne Bruxelles-Anvers.

Malgré ces entraves le trafic électrique ne fut interrompu entre 22,30 h et 5 h que pendant 14 nuits, pendant lesquelles des automotrices Diesel assurèrent provisoirement le remplacement des derniers et premiers trains électriques entre Schaerbeek et Bruxelles-Nord.

REVISION DES SOUS-STATIONS H.T. PAR LE LABORATOIRE DU SERVICE DE L'ELECTRICITE ET DE LA SIGNALISATION.

La régularité du trafic des trains est tributaire d'un facteur important et peu connu : la continuité de la fourniture de l'énergie électrique.

Il est donc capital que tout soit mis en oeuvre pour éviter des perturbations dans l'alimentation en énergie électrique.

Dans cet ordre d'idées, le mieux que l'on pouvait faire était de prévenir ces défauts.

Un programme de révision, vérification et examen minutieux de tout l'appareillage des sous-stations fut établi; ce programme englobe les quelque trois cents sous-stations tant principales que secondaires de tout le réseau; le cycle se renouvelle biannuellement.

A quelques exceptions près, lorsqu'un défaut apparaît, c'est qu'il existait à l'état latent depuis quelque temps déjà, (défaut d'isolement d'un câble, d'un transformateur, dérèglement d'un relais de disjoncteur, altération des huiles isolantes etc..).

Cette considération guide tous les essais.

Les dérangements inopinés dans une sous-station H.T. peuvent provenir : du disjoncteur et de ses organes accessoires, relais, serrure, tringlage, huile; du transformateur, primaire, secondaire, huile; des câbles d'alimentation.

Aussi chacun de ces organes est-il inspecté minutieusement. Le fonctionnement du disjoncteur, lors d'une surcharge lente ou d'un court-circuit violent est contrôlé en alimentant les relais sous une intensité correspondant au courant limite du transformateur.

Ce courant est fourni par un auto-transformateur spécialement conçu pour cet usage: un câblage spécial permet en outre de mesurer le temps de fonctionnement du disjoncteur; cette lecture se fait sur un chronoscope électrique qui permet la lecture au 100^e de seconde.

La vérification du bon état du transformateur se fait en mesurant l'isolement des phases (au mégger à 1000 V.) et les résistances de chacune d'elles; l'essai diélectrique du primaire et du secondaire se fait à l'aide d'un générateur statique de tension pouvant donner un potentiel de 20 KV. continu, un ampèremètre permet en outre de faire la lecture du débit au 100^e de milli-ampère.

Lorsque pour l'essai diélectrique, une tension supérieure est nécessaire à 20 Kv., on emploie alors des transformateurs de tension montés en série.

Le programme d'entretien prévoit aussi l'épuration des huiles des transformateurs avec leur analyse chimique.

Les points particuliers suivants sont examinés : teneur en acide et l'incidence de cet acide sur les guipages en coton; teneur en eau et en cendres; la tension interfaciale; le dépôt d'asphalte et enfin la rigidité diélectrique, qui doit être, pour les huiles vieilles, supérieure à 45.000 V/cm.

L'épuration systématique est prévue toutes les 2 années grâce à un appareil épurateur transportable et adaptable au transformateur même pendant que celui-ci est en charge.

La rigidité diélectrique des câbles est vérifiée périodiquement sous une tension continue de 20.000 Volts. Dès que la résistance de fuite tombe en-dessous des valeurs prescrites, le câble est réparé et celui de secours est mis temporairement en service.

On peut compter que, en plus de la certitude du bon fonctionnement des sous-stations, on réduit notablement de la sorte le nombre d'avaries aux transformateurs et, d'après l'expérience des compagnies d'électricité, on diminue de 70 % le nombre de défauts de câbles.

PARKINGS POUR AUTOS ET MOTOS.

La S.N.C.B. signale à l'attention du public qu'elle a organisé dans plus de cent cinquante gares du réseau des parkings pour autos et motos à l'usage de sa clientèle.

Tous les conducteurs ou propriétaires de véhicules ont accès aux parcs sur présentation d'un titre de transport valable et moyennant paiement d'une taxe modique.

Cette taxe couvre les risques de vol, d'échange, d'incendie et autres avaries trouvant leur origine dans le dépôt.

En vue d'éviter des déconvenues, MM. les usagers sont priés de s'informer lors du garage de leurs véhicules des heures d'ouverture des parcs, heures qui varient de gare à gare.

INTRODUCTION D'UN BAREME DEGRESSIF POUR LES BILLETS ALLER ET RETOUR.

Ainsi qu'on le sait, la Société Nationale des Chemins de fer Belges a introduit, à la date du 1er juillet 1952, un système de prix de transport dégressif avec la distance pour les billets valables pour un voyage aller et retour.

On trouvera ci-après des exemples qui permettront de se rendre compte des effets de cette mesure :

	Prix avant le 1/7/1952	Prix nouveaux (depuis le 1/7/1952)
Tournai - Liège (188 km)		
2e cl	447	369
3e cl	257	250 (1)
Bruxelles - Arlon (192 km)		
2e cl	459	376
3e cl	264	254 (1)
Liège - Ostende (213 km)		
2e cl	506	400
3e cl	291	272 (1)
Bruges - Spa (224 km)		
2e cl	530	411
3e cl	305	281 (1)
Anvers - Arlon (238 km)		
2e cl	566	428
3e cl	325	295 (1)
Verviers-Adinkerke-Panne (261 km)		
2e cl	625	456
3e cl	359	317 (1)
Arlon - Knokke (315 km)		
2e cl	744	512
3e cl	427	359 (1)

(1) Pour apprécier l'effet de la mesure sur les billets de 3e classe, il faut tenir compte que pour cette classe les billets aller et retour subissent à la base une majoration de 10 %, alors que ceux de la 2e classe restent inchangés, à la base.

RESULTATS D'EXPLOITATION.

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

	1938 (1)	1951	1952
Nombre de voyageurs transportés	16.960.406	19.227.408	18.851.215
Nombre de voyageurs kilomètres	502.338.677	607.959.987	589.739.580
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées..	6.466.635	6.198.539	6.038.195
Nombre de tonnes-kilomètres	482.722.587	576.077.331	561.934.587
Nombre de wagons chargés	489.013	345.513	329.226

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

MARCHANDISES.

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustible	Divers	Total
4 au 10/5/52	19.821	44.714	64.535
11 au 17/5/52	20.134	45.671	65.805
18 au 24/5/52	17.140	39.897	57.037
25 au 31/5/52	19.521	48.740	68.261
1 au 7/6/52	17.088	37.396	54.484
8 au 14/6/52	20.348	45.880	66.223

Transbordement aux ports d'Anvers et de Gand.

Semaines	Port d'Anvers		Port de Gand	
	Tonnes de navire sur wagons	Tonnes de wagons sur navire	Tonnes de navire sur wagons	Tonnes de wagons sur navire
4 au 10/5/52	62.400	100.300	26.328	15.114
11 au 17/5/52	55.600	81.000	22.758	9.740
18 au 24/5/52	55.600	79.100	24.393	15.397
25 au 31/5/52	57.200	99.700	20.146	12.833
1 au 7/6/52	48.600	68.400	20.459	18.099
8 au 14/6/52	58.000	82.900	21.855	11.703

REPLACEMENT DU SERVICE DES TRAINS PAR DES SERVICES D'AUTOBUS.

Le service des trains de voyageurs est supprimé sur les lignes :

- 54 : Tamise - St Nicolas - St Gillis (Waas) - Hulst
- 54 A : St Nicolas - St Gillis (Waas) - Moerbeke
- 57 : Moerbeke - Zelzate (canal)
- 74 : Dixmude - Nieuport bains.

et remplacé par les services d'autobus indiqués ci-après :

- 1517 A : St Nicolas - De Klinge avec extension vers Meerdonk
- 1517 B : St Nicolas - Tamise
- 1517 C-D : St Nicolas - Stekene - Moerbeke - Zelzate et Lokeren
- Dixmude - Oostkerke - Nieuport

La liaison St Nicolas - Hulst (Flandre Zélandaise) est assurée par un service d'autobus privé.

D'autre part, le service des trains de voyageurs est complètement modifié sur les lignes :

- 59 : Anvers (R.G.) - St Nicolas - Lokeren - Gand
- 57 : Termonde - Lokeren - Moerbeke et
- 56 : Termonde - St Nicolas.

Pour renseignements complémentaires, les voyageurs sont priés de consulter l'indicateur nouveau ou de s'adresser aux gares.

ST NICOLAS.

Les trains omnibus suivants :

- TA 9522 - Lokeren D.4.59 - St Nicolas A.5.16
 - 9514 - St Nicolas D.5.20 - Anvers (R.G.) A.5.57
 - TA 9507 - Anvers (R.G.) D.5.02 - St Nicolas A.5.30
- sont avancés respectivement de 4' - 3' et 5 minutes sur tout leur parcours.

MODIFICATIONS AU SERVICE DES TRAINS DE VOYAGEURS SUR LA LIGNE 90 (ALOST-RAMMONT-ATH).

Depuis le lundi 30 juin, les modifications ci-après ont été apportées au service des trains de voyageurs :

1) les trains de samedi :

- 8112 (Alost D.8.20 - Grammont 9.10/29 - Ath 10.01) et
 - 8139 (Manège D.11.45 - Grammont 12.58/13.05 - Alost 14.04)
- circulent également le lundi entre Alost-Grammont et retour;

2) Le train 8112 précité et le train 8131 (Ath 10.56 - Grammont 11.33/37 - Alost 12.24) sont supprimés entre Grammont - Ath et retour;

3) Le train 8316 (Lessines D.10.19 - Ath A.10.32) est journalièrement modifié comme suit :

Lessines	-	9.42
Papignies		9.47
La Cavée		9.52
Rebaix		9.55
Ath		10.01

EUROPABUS.

Dans le cadre de "EUROPABUS" (Union des Services routiers touristiques des Chemins de fer européens), la Société Nationale des Chemins de fer belges participe depuis le 1er juin 1952 et ce jusqu'à fin septembre, à l'organisation des lignes d'autocar ci-après :

OSTENDE - LILLE

- Départ d'Ostende-Quai à 8 h et de Lille à 18 h, les lundi, mardi et samedi;
- Départ de Lille à 8 h et d'Ostende-Quai à 18 h, les mercredi, jeudi et vendredi.

OSTENDE - AMSTERDAM - SPA - NANCY - BALE

- Départ d'Ostende-Quai à 8h30 à destination d'Amsterdam-Amstelstation, les dimanche et mardi;
- départ d'Amsterdam-Amstelstation à 9 h à destination de Spa-Gare, les lundi et vendredi;
- Départ de Spa-Gare à 8 h à destination de Nancy-Gare, les mardi et samedi;
- Départ de Nancy-Gare à 8h30 à destination de Bâle, les mercredi et dimanche.

- Les étapes journalières constituant le voyage de retour s'effectuent au départ de
- Bâle, les mardi et jeudi
 - Nancy, les mercredi et vendredi
 - Spa, les jeudi et samedi
 - Amsterdam, les lundi et vendredi.

Il est rappelé que la S.N.C.B. intervient depuis le 2 mai 1952, dans l'organisation de la ligne d'autocar BRUXELLES - FRANKFURT am MAIN, assurée comme suit :

- Départ de Bruxelles (nouvelle gare du Nord - rue du Progrès) à 7h30 à destination de Frankfurt, les lundi, mardi, vendredi et samedi;
- Départ de Frankfurt à 7h30 à destination de Bruxelles, les lundi, mardi, vendredi et samedi.

EXCURSION TRAIN-BATEAU VERS ZIERIKZEE.

Le dimanche 20 juillet 1952 la S.N.C.B. organise en collaboration avec la Société "Flandria" une très belle excursion combinée train-bateau vers Zierikzee, sur l'île de Schouwen.

Horaire des trains au départ de Bruxelles :

Aller : Bruxelles-Nord 7.30 - Malines 7.52 - Anvers-C. 8.08.
Retour : Anvers-C 22h00 - Malines 22.17 - Bruxelles-N 22.34.

Programme de la journée : 8h45 - départ (au Steen) en bateau de luxe de la firme Flandria - Descente de l'Escaut à 14h00 - arrivée à Zierikzee. Séjour libre et visite de la ville pittoresque de Zierikzee. A 16 h départ en bateau de Zierikzee. A 21h15 arrivée à Anvers (Steen).

Buffet à bord du bateau - Dîner 55 fr.

Prix (train-bateau) au départ de Bruxelles-Nord : 173 fr.

Billets peuvent être obtenus à l'avance aux guichets n° 5 à 8 à la gare de Bruxelles-Nord (rue du Progrès).

Pour tous renseignements complémentaires, adressez-vous au bureau du tourisme de Bruxelles-Nord, tél. 18.30.50, poste 1263.

CONCERT - PROMENADES EN MER.

Les dimanches 20 et 27 juillet et 10 août 1952 la S.N.C.B. organise en collaboration avec l'Administration de la Marine, des concerts-promenades en mer avec les paquebots de la ligne Ostende-Douvres.

Départ d'Ostende-Quai à 10h30
Retour à Ostende-Quai à 12h30.

Prix du bateau : adultes : 50 fr
enfants de moins de 16 ans : 30 fr.

Pour les prix des billets "Chemin de fer" (réduction de 35 %) et les horaires des trains, prière de se renseigner aux stations de départ.

Les tickets sont en vente, conjointement avec les billets "chemin de fer".

- a) jusqu'à 17 heures, la veille du départ dans les gares de
Bruxelles-Nord (guichets n° 5 à 8) rue du Progrès,
Bruxelles-Midi (guichet n° 3 et 4) Anvers-C - Gand St P. - Bruges - Charleroi Sud.
- b) le jour du départ à partir de 7h30 uniquement à la gare d'Ostende-Quai.

Les tickets non utilisés ne sont pas remboursables.

ADJUDICATIONS.

La Société Nationale des Chemins de fer procédera le 9 juillet 1952 à 15,30 h., à Bruxelles, rue aux Laines, n°24 à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture de lessive de sulfite.

Le cahier des charges n°26.24.122.248 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente au prix de 5 fr au Bureau des renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles (tél.18.30.50 - poste 2267 - C.C.P. 249.600).

Le 9 juillet 1952, à 14h30 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 matériel électro-mécanique de signalisation.

- PIÈCES EN FONTE GRISE ET DIVERS - (mécanisme de manoeuvre, supports avec poulies, poulies, contre poids).
- CHAUDRONNERIE - (armoires pour relais blindés, boîtes protectrices pour verrou, viroles et tronçons de lisse pour barrières basculantes).

Cahier des charges n°2652/476 en vente au prix de 5 frs au bureau des renseignements concernant les adjudications, (Section 23) 29, rue Belliard, à Bruxelles (C.C.P.249.600 - Tél.18.30.50 poste 2267).

La Société Nationale des Chemins de fer procédera le 9 juillet 1952 à 15,15 h., à Bruxelles, rue aux Laines, n°24 à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture de pinceaux.

Le cahier des charges n°2624.125.248 indiquant les clauses et conditions de cette entreprise peut être consulté et est en vente au prix de 10 fr au Bureau des renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles (tél.18.30.50, poste 2267 - C.C.P.249.600).

La Société Nationale des Chemins de fer belges procédera le mercredi 6 août 1952 à 10h30, à Bruxelles, rue de Louvain, 21, salle B, à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture d'huiles oléonaphtes A et B et de Gasoil.

Le cahier des charges n°2642-45 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 fr, C.C.P. 249.600, tél. n°18.30.50).

Il sera procédé le mercredi 3 septembre 1952 à 14h30, rue aux Laines, 24, à Bruxelles, à une adjudication publique pour la fourniture de 2 autorails pour l'entretien des lignes caténaïres.

L'appel à la concurrence n°2631-952, relatif à cette adjudication, est en vente au prix de 20 fr, au Bureau des Renseignements concernant les adjudications de la S.N.C.B., rue Belliard, 29, à Bruxelles (téléphone 18.30.50, C.C.P.249.600).

Ass. Belge des Amis des chfer,
~~Place Rogier I - 2,~~
~~BRUXELLES.~~
22. rue Emmanuel Muelens
Woluwe & Lion

PUBLICATION PERIODIQUE

