

# INFORMATIONS

publiées par la

# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE

Bulletin n°100.

1 Août 1952.

## ELECTRIFICATION DE LA LIGNE BRUXELLES-OSTENDE.

### ALIMENTATION DE LA NOUVELLE SIGNALISATION LUMINEUSE.

La présence des poteaux de caténaires gêne considérablement la visibilité des signaux mécaniques classiques. C'est surtout lorsque les palettes de signal se trouvent en position verticale que leur visibilité est rendue plus difficile, étant donné qu'elles tendent à se confondre avec la haie ininterrompue des supports métalliques.

C'est pour cette raison que la S.N.C.B. envisage dans certains cas et notamment pour les voies en alignement à circulation rapide, de remplacer la signalisation mécanique par une signalisation lumineuse. C'est ce qui a été fait pour le tronçon de Bruxelles-Midi à Denderleeuw où l'on a adopté en outre, le block-system automatique.

Avec ce système, les trains eux-mêmes amènent automatiquement les signaux dans la position voulue, au moyen de ce qu'on appelle les circuits et relais de voie électriques.

L'alimentation de ces circuits de voie pose toutefois un problème délicat. En effet, cette alimentation ne peut jamais être interrompue, sous peine d'extinction des signaux lumineux, ce qui, surtout le soir et la nuit, présenterait un grand danger. D'autre part,

le bon fonctionnement des relais de voie n'est assuré que pour une tension d'alimentation oscillant entre 110 et 95 V, à une fréquence variant entre 51 et 49 Hz.

En vue d'éviter les risques d'indications de signaux faussés, il doit donc être aussi tenu compte de ces facteurs. Pour le tronçon Bruxelles-Denderleeuw, le problème a été résolu de la manière suivante : l'alimentation se fait depuis Bruxelles où deux câbles à 600 V partent de deux sources d'alimentation indépendantes. A proximité immédiate de chaque signal on a disposé une armoire extérieure, où la tension est transformée de 600 en 110 volts au moyen de transformateurs monophasés. Les côtés basse tension des transformateurs sont reliés entre eux; dans chaque branche de la connexion, on a toutefois prévu un contacteur. Les deux contacteurs sont verrouillés électriquement de telle manière que les deux alimentations ne peuvent jamais être branchées en parallèle.

Au milieu de la connexion, qui peut donc être alimentée soit par la branche gauche, soit par la branche droite, est raccordée l'alimentation du signal et du circuit de voie. Le choix de l'une ou l'autre alimentation se fait au moyen d'un relais de tension extrêmement sensible, qui est raccordé au transformateur assurant l'alimentation normale; le relais contrôle la qualité de l'alimentation fournie, et dès que celle-ci devient insuffisante pour assurer le fonctionnement normal du relais de voie, il commute les deux contacteurs et l'alimentation est alors branchée sur l'autre transformateur qui est raccordé au deuxième câble. Le relais continue cependant à contrôler l'alimentation normale et, dès que celle-ci satisfait à nouveau aux conditions requises, elle est remise en service.

Le choix du matériel qui doit pouvoir résister aux influences atmosphériques, ainsi que l'étude et la construction du relais de contrôle, dont le fonctionnement et la précision doivent être indépendants de la température ambiante, ont exigé de longs mois d'essais des services techniques de la S.N.C.B.

Un résultat favorable a finalement été obtenu et on a pu passer à l'exécution des travaux. Ceux-ci ont été terminés dans un temps record, grâce à la collaboration exemplaire entre les divers services. Dans un délai de 2 mois, en pleine période d'hiver, 48 km de câble ont été posés entre Bruxelles et Denderleeuw, et 26 fondations et armoires ont été établies et raccordées. Le montage des nouveaux signaux, ainsi que l'équipement électrique des voies avancement aussi à une allure rapide, de sorte que la première phase des travaux d'électrification entre Bruxelles et Denderleeuw est terminée.

## LE MUSEE DES CHEMINS DE FER BELGES.

Le Musée des Chemins de Fer Belges a été officiellement inauguré le 30 octobre 1951. Il est installé à front de la rue du Progrès, dans les locaux désaffectés de la gare du Nord (salles d'attente, des guichets, du buffet).

Ce témoin marquant de la célébration du XXVme anniversaire de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges comble une lacune car il était assez humiliant pour la Belgique - la première en date sur le continent, à instaurer un chemin de fer - de ne point avoir un musée de ce genre alors que la plupart des pays d'Europe possèdent le leur depuis longtemps.

Certes, ce ne fut point chose facile que de réaliser celui-ci :

Découvrir un immeuble convenable et assez vaste pour abriter et présenter les collections variées, fut un problème qui exigea de nombreuses démarches dont le résultat n'est pas définitif. La solution adoptée n'est que temporaire car l'ancienne gare du Nord devra disparaître dans un avenir qui n'est peut-être pas lointain. Mais, considérant l'importance et l'intérêt que présente cette création, on ne peut douter que les pouvoirs publics auront à coeur de mettre à la disposition de la S.N.C.B. des locaux qui, définitivement cette fois, pourront s'appeler "Musée des Chemins de Fer".

Une autre difficulté - mais qui fut vaincue par la patience et la ténacité - fut de rassembler tout ce que le public <sup>peut</sup> voir aujourd'hui.

Nous avons heureusement bénéficié du concours généreux de personnes et de firmes de tous les coins du pays et nous sommes persuadés que d'autres collaborations nous seront encore assurées. Quantité de donateurs ont bien voulu compléter notre documentation; de artistes nous ont apporté le précieux appui de leur talent et de leur savoir.

Il est évident que ce Musée, tel qu'il se présente, en est à son premier stade; il sera perfectionné et augmenté sans cesse au fur et à mesure des recherches et des possibilités financières de la Société Nationale.

L'idée maîtresse qui a présidé à son organisation a été de retracer l'histoire de notre réseau ferré, sous ses multiples aspects, et d'en faire un instrument didactique de réelle valeur.

Les techniciens, les étudiants des grandes Ecoles peuvent confronter, aux sources mêmes, les étapes parcourues depuis 1835 et constater les énormes progrès ferroviaires qui ont été accomplis en cette période plus que séculaire. Le public y trouve matière à s'instruire en se distrayant; cela lui permet de connaître ou de mieux comprendre maints côtés, qu'il ignore ou discerne mal de la plus puissante de nos entreprises industrielles et commerciales.

Parcourons rapidement les salles du musée.

Dans la première, dès l'entrée, une grande toile de J.A. Neuhuys, "L'inauguration du premier chemin de fer, le 5 mai 1835", nous replace dans l'ambiance d'une époque qui nous paraît déjà lointaine.

Cette salle est consacrée au matériel roulant, tant de traction que de remorque. Il consiste en maquettes de locomotives, voitures et wagons qui retracent l'évolution, en Belgique, de la locomotion par voie ferrée, depuis l'ancêtre de 1835 jusqu'au moderne autorail triple articulé, à moteur Diesel, dont les qualités de vitesse et de confort se passent de commentaires.

Toutes ces pièces, confectionnées par les élèves des ateliers d'apprentissage de la S.N.C.B., sont, pour la plupart, une révélation et prouvent à suffisance l'excellence de l'enseignement professionnel et la valeur des ingénieurs et techniciens qui forment une pépinière d'artisans d'élite pour l'avenir.

Elles sont scrupuleusement exécutées à l'échelle de 1/10<sup>e</sup>, ce qui permet au visiteur de faire d'intéressantes constatations et comparaisons.

Une maquette de la "Puffing Billy", de 1813, dont la vitesse maximum était de 10 kilomètres-heure, montre les extraordinaires progrès réalisés depuis cet âge héroïque.

Dans le fond de cette salle, se trouve une locomotive authentique, de 1842, pesant 13 tonnes 500. Dénommée "Pays de Waes", elle assura, de 1844 à 1890, le trafic des voyageurs sur la ligne Anvers-Gand. Cette machine-tender, à roues libres, est munie de freins à patins manoeuvrés à la main.

Une statue de Masui, premier directeur général des chemins de fer belges, des réductions d'ouvrages d'art, de nombreux plans et graphiques figurent aussi dans la première salle.

La deuxième est particulièrement réservée à la numismatique (plus de 200 exemplaires) et à la philatélie ferroviaires belges. Les amateurs peuvent y admirer une superbe collection de médailles et de timbres de chemins de fer avec, pour ces derniers, le matériel d'impression. Des titres de transport anciens, une série d'aquarelles (uniformes d'autres fois) conçues par James Thiriar, des documents rares et curieux, un uniforme de cérémonie d'un chef de gare principal, environ 200 pièces de précision, oeuvres des apprentis des cinq ateliers centraux et de l'atelier d'électricité d'Etterbeek, ont aussi été rassemblés dans cette salle.

Pour terminer cette visite trop brève, contemplons une grande maquette animée représentant un réseau miniature électrifié avec tous ses détails techniques; des trains y circulent simultanément et en sens divers, pour la joie des petits ... et des grands.

Plus loin, est retracée l'histoire de la voie et de la signalisation. A côté, nos grandes firmes industrielles montrent quelques-unes de leurs productions utilisées par les chemins de fer.

Plus tard, ce stand deviendra une exposition permanente, constamment renouvelée, qui sera vue avec fruit par tous ceux qui s'intéressent au domaine de la technique. Ce projet a été accueilli avec empressement par les dirigeants de nos principaux ateliers et usines; tous ont promis leur entière collaboration à la direction du musée.

Le culte du souvenir n'a pas été oublié car la résistance des Hommes du Rail occupe une place de choix dans ce musée vraiment national.

Les objets réunis dans cette section (notamment un parachute avec container) rappellent l'effort magnifique des cheminots belges pendant la guerre et disent combien fut efficace et dangereuse l'action de ces artisans fiers et obscurs de la Libération et de la Victoire.

Lorsque le musée aura conquis ses locaux définitifs, on adjoindra à cet ensemble une salle de conférences et de projections avec une bibliothèque technique spécialisée; ce sera, alors, un Centre Documentaire dont la nécessité n'est plus à prouver.

Ce nouveau musée rencontre vraiment la faveur du public et des écoles: depuis son ouverture officielle on y enregistre chaque mois de 7 à 10.000 entrées.

Ce succès dit assez que la Société Nationale, toujours en tête du progrès, peut être fière de cette oeuvre éducative.

- - - - -

## LE TRIAGE MECANIQUE DES COLIS-POSTAUX A LA GARE DE BRUXELLES-MIDI.

L'importance croissante prise par le service des Colis Postaux a placé la S.N.C.B. devant la nécessité de réorganiser la manutention et le triage de ces colis.

Un centre de triage a été établi dans les vastes installations de la nouvelle gare de Bruxelles-Midi et doté d'une machine permettant de trier mécaniquement de 4.000 à 5.000 colis à l'heure.

Avec un personnel réduit, cette installation s'est révélée à même d'absorber des pointes de trafic importantes de l'ordre de 28.000 colis en une soirée.

Comment se présente cette installation ?

Un transporteur à courroie récolte les colis amenés au triage par camions ou chariots de manutention. Ces colis passent sur un anneau de triage de 10 mètres de diamètre et défilent devant des trieurs. Ces derniers poussent les colis vers un des 12 transporteurs disposés en éventail à l'extérieur de l'anneau.

Chacun de ces 12 transporteurs dessert un groupe de casiers disposés en U. L'ensemble des casiers a un développement total de 216 mètres ce qui permet de disposer d'un volant de travail très appréciable lors des arrivées massives de colis à la fin de l'après-midi.

Après une dernière vérification, les colis sont ensachés en vue de leur acheminer par trains de nuit.

L'intérêt de l'installation de triage réside surtout dans l'emploi d'un anneau de triage. Celui-ci fait défiler les colis devant les trieurs en leur laissant le temps matériel de lire les marques de lotissement. Si un colis échappe à leur vigilance, il leur est automatiquement représenté après avoir fait le tour de l'anneau.

Il est intéressant de noter aussi que les transporteurs sont entièrement montés sur roulement à billes ce qui réduit sensiblement l'énergie consommée. Les 14 moteurs qui actionnent toute l'installation n'ont qu'une puissance totale de 8 1/2 ch.

La S.N.C.B. a ainsi créé une installation qui a permis de répondre aux besoins du trafic tout en réalisant une économie de main-d'oeuvre et une réduction des risques d'avaries aux marchandises.

## RESULTATS D'EXPLOITATION

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

	1938 (1)	1951	1952
Nombre de voyageurs transportés .....	16.406.674	18.529.404	18.974.882
Nombre de voyageurs kilomètres .....	515.106.736	568.403.509	615.211.614
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées	6.006.867	5.766.595	5.630.015
Nombre de tonnes-kilomètres .....	434.357.756	506.038.882	517.355.594
Nombre de wagons chargés .....	433.876	322.286	307.097

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

## MARCHANDISES.

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaines	Combustibles	Divers	Total
15 au 21/6/52	18.956	45.525	64.481
22 au 28/6/52	20.030	47.854	67.884
29/6 au 5/7/52	19.437	42.171	61.608
6 au 12/7/52	20.266	44.174	64.440

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
15 au 21/6/52	50.300	107.800	15.534	16.797
22 au 28/6/52	72.200	94.300	22.634	10.392
29/6 au 5/7/52	41.800	72.200	20.052	19.183
6 au 12/7/52	68.800	61.400	23.067	14.318

## VOYAGEURS

### LES VACANCES.

A l'occasion de la saison des vacances, la S.N.C.B. rappelle à ses usagers qu'ils peuvent se munir d'avance des billets qui leur sont nécessaires, dans les principales gares du pays et, notamment à :

Anvers Central, Bruxelles Nord, Bruxelles Midi, Bruxelles Q.L., Bruges, Charleroi, Courtrai, Hasselt, Gand St.Pierre, Louvain, Liège Guillemins, Mons, Namur, Tournai et Verviers Cal.

Elle rappelle aussi que les voyageurs s'embarquant dans les gares de l'agglomération bruxelloise et qui font prendre leurs bagages à domicile, peuvent être dispensés de se présenter au guichet de la gare pour y acquitter les frais de transport de leurs colis.

Ces frais sont établis d'avance, sur la base des déclarations de poids faites par les voyageurs au moment de leur demande, et ils sont perçus à l'occasion de l'enlèvement des colis au domicile des clients.

Il est précisé que cette mesure ne s'applique qu'aux seuls bagages expédiés en service intérieur belge.

### BILLETS COMBINES S.N.C.B.-VICINAL VIA KOKSIJDE ET ADINKERKE (LA PANNE).

Pendant la période du 1er juillet au 30 septembre 1952, il sera délivré aux guichets de toutes les gares du réseau ouvertes au service des voyageurs, des billets combinés simples et aller et retour à prix entier et à prix réduit valables pour le parcours en chemin de fer de la gare de départ :

- au point d'arrêt de Koksijde, et pour le parcours en autobus de ce point d'arrêt aux localités balnéaires de Koksijde village, Koksijde-bains, Koksijde-Etoile de la mer et Saint Idesbald.
- à la gare d'Adinkerke (La Panne) et pour le parcours en tramway vicinal de cette gare aux arrêts de La Panne-village et La Panne-Digue.

Les bureaux de renseignements de la S.N.C.B. à Koksijde et à La Panne délivreront également des billets combinés valables au départ des arrêts vicinaux précités à destination de n'importe quelle gare du pays.

MALINES-BOOM ET BOOM-BRUXELLES MIDI.

Les trains nouveaux ci-après circulent les dimanches et jours fériés depuis le 29 juin 1952.

TA 3449		TA 9986	
Malines	21.36	Boom	22.10
Hombeek	21.41	Sauvegarde	22.18
Heike	21.44	Puurs	22.22
Leest	21.49	Oppuurs	22.27
Tisselt Blaasveld	21.53	St. Amands P.	22.31
Blaasveld	21.55	Baasrode N.	22.36
Willebroek	21.58	Termonde	22.43/22.53
Boom	22.07	Lebbeke	22.58
		Opwijk	23.04/23.05
		Merchtem	23.11
		Mollem	23.15
		Asse	23.20
		Zellik	23.25
		Jette	23.33/23.44
		Bruxelles(M)	23.59

RESEAU NATIONAL DES CHEMINS DE FER ESPAGNOLS.

Lors du XXXVe congrès Eucharistique International qui a été célébré du 27 mai au 1er juin derniers à Barcelone, plus d'un million de personnes se sont rendues dans la capitale de la Catalogne. Le transport de cet énorme contingent a été assuré presque entièrement par le chemin de fer, et ce, en très peu de jours. D'autre part, vu l'impossibilité absolue d'héberger cette affluence d'étrangers dans l'enceinte de Barcelone, les chemins de fer espagnols ont été mis dans l'obligation d'organiser un service extraordinaire et quotidien de trains vers la banlieue, de façon à permettre l'hébergement dans les villes et villages des environs.

Pareil nombre de voyageurs dans les gares de Barcelone n'avait jamais été atteint jusqu'à ce jour. 406 trains spéciaux furent mis en circulation, ce qui représente une augmentation de 33 % du nombre de trains de voyageurs. Cette intensité de trafic a exigé, de la RENFE un effort énorme. Tous les services ont fonctionné avec une grande régularité et une absence totale d'accidents.

Depuis le 1er juillet 1952, le Réseau National des Chemins de fer Espagnols fait partie du Comité International des Transports par chemin de fer.

Ce réseau a ouvert un bureau de voyage à Paris, dans l'avenue Georges V. Ce centre complet d'informations touristiques contribuera à faciliter les voyages en Espagne.

*de Jorhy*  
*Beauvy - My - Orestans*

Ass. Belge des Amis des  
Chemins de Fer  
22, Rue Emmanuel Mertens  
~~WOLUWE-ST-PIERRE~~

