

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE.

Bulletin n° 84.

3 avril 1951.

JUSTIFICATION DES SOMMES VERSEES PAR L'ETAT A LA S.N.C.B. DEPUIS 1940.

Notre réseau ferroviaire a payé à la guerre, à ses conséquences économiques et financières, un tribut considérable. Nul n'ignore que les dommages causés au réseau durant les six années de guerre, et principalement en 1940 et 1944, furent énormes. Ils peuvent être évalués à plus de 22 1/2 milliards, dont environ 16 1/2 milliards de dégâts aux installations fixes et aux biens meubles, et quelque 2 milliards de dommages d'occupation.

Les voies et dépendances constituant le réseau des chemins de fer, dont l'exploitation a été confiée à la Société Nationale par la loi du 23-7-1926, appartiennent au domaine public. De ce fait, la réparation des dommages qu'elles ont subis par faits de guerre est à la charge de l'Etat, au même titre que la réparation des dommages de guerre aux routes et voies navigables, gérées par le Ministère des Travaux Publics.

Déjà pendant la guerre, des travaux de restauration du réseau ont été exécutés et des avances du Trésor d'un montant de 8.694 millions ont été versées à la S.N.C.B. pour les financer.

Après la libération du territoire, l'intérêt général exigeait de poursuivre, dans le plus bref délai et aussi complètement que possible, la restauration du réseau ferroviaire, qui fut et reste toujours un outil essentiel de la prospérité du pays. C'est pourquoi les crédits nécessaires à cet effet furent mis à la disposition de la Société Nationale.

Cette politique a produit ses fruits. Les efforts considérables de la Société Nationale pour rétablir en un laps de temps record les éléments essentiels de son exploitation, non seulement au point de vue trafic voyageurs - qui est souvent le seul aspect apprécié par le public - mais surtout au point de vue trafic marchandises, ont puissamment contribué à gagner la guerre et, dans la suite, à rétablir la pleine activité économique de la Belgique et à lui donner une avance appréciable sur ses voisins.

Une convention entre l'Etat et la S.N.C.B. interviendra prochainement au sujet du règlement financier des dommages de guerre et d'occupation.

Les avances du Trésor à la Société Nationale pour les réparations des dommages de guerre et d'occupation s'élèvent jusqu'à présent, y compris les 8.694 millions versés de 1940 à 1944, à 13.107 millions, dont l'affectation en chiffres ronds peut être répartie comme suit :

Restauration des voies, bâtiments et ouvrages d'art	4.000 millions
Renouvellement du matériel roulant démoli	2.700 "
Réparation du matériel roulant avarié	2.600 "
Transports pour l'occupant	3.000 "
Dommages divers	800 "

De son côté la Société Nationale a consacré à ce jour 3 milliards au renouvellement du matériel roulant démoli.

Enfin sur les dommages d'occupation, elle prend à sa charge une somme de 2 1/2 milliards, dont l'avance a été faite par l'Etat, et qu'elle remboursera à ce dernier suivant des modalités à convenir.

Dans l'ensemble, les dépenses affectées jusqu'ici à la réparation des dommages de guerre et d'occupation dépassent 18 1/2 milliards.

Les dommages restant à réparer peuvent être évalués à 4 milliards.

*
* *

Quant aux subventions, dont le montant s'est élevé en cinq années à 8.560 millions, dont 6.390 millions ont fait l'objet de crédits réguliers approuvés par le Parlement, la Société Nationale a justifié leur octroi dans un exposé précédent, traitant des obligations et des réductions à caractère économique, imposées à la Société par l'Etat au cours de ces dernières années.

Au reste, cette politique de subventions n'est pas le fait de la Société Nationale, mais a été choisie et imposée par l'Etat dans le cadre de la politique gouvernementale de blocage des tarifs.

Rappelons que le coefficient de majoration des dépenses totales par rapport à l'avant-guerre, a été, en 1950, de 3,75 et celui des tarifs de 2,80. La différence entre ces deux coefficients, c'est-à-dire de 0,95 ou 34 % représente 2.700 millions de francs.

La guerre 1940-45 a coûté au pays, tant dans le domaine public que privé, de nombreuses dizaines de milliards. Le réseau ferroviaire, propriété de la communauté nationale et élément vital de sa prospérité, fut, ne l'oublions pas, un des plus durement touchés. Grâce aux avances du Trésor, la Société Nationale a pu procéder rapidement à sa restauration et a contribué ainsi pour une large part au redressement économique du pays, ce qui a suscité l'admiration et l'envie du monde entier.

On a parfois créé la confusion en citant le nombre de milliards avancés par l'Etat à la Société Nationale en laissant croire qu'ils ont servi à couvrir des déficits ou des gaspillages. Il résulte clairement de ce qui précède que la grosse part (18 1/2 milliards) a servi à couvrir des dommages de guerre et d'occupation et le surplus à compenser l'insuffisance indiscutable des ressources normales de la S.N.C.B.

MISE EN SERVICE DE LA RADIO-COMMANDE DES LOCOMOTIVES AU PORT D'ANVERS.

En présence des résultats encourageants obtenus par la radio-commande des locomotives de manoeuvres à la gare de formation de Schaerbeek, la S.N.C.B. vient d'entreprendre une nouvelle expérience à la gare d'Anvers-Bassins et Entrepôts.

La gare d'Anvers-Bassins et Entrepôts englobe l'ensemble des voies desservant les vastes installations portuaires d'Anvers.

Elle ne comprend pas moins de 390 km. de voies (voies longeant 47 km. de quais et faces d'arrière quai).

Son travail consiste essentiellement à amener des wagons sous les grues de transbordement, à enlever ces wagons après chargement ou déchargement, à les classer et à constituer des rames à destination de la grande gare de formation d'Anvers-Nord.

Quant à son organisation, la gare d'Anvers-Bassins est répartie en quatre divisions subdivisées à leur tour en trois ou quatre sections.

Chaque division est dirigée par un chef de gare adjoint et chaque section est surveillée par un sous-chef de gare qui dispose d'une et parfois de deux locomotives de manoeuvres. Néanmoins, en raison de l'étendue des installations, les locomotives évoluent souvent fort loin du sous-chef et, par conséquent, échappent partiellement à son contrôle.

L'introduction de la radio offre non seulement la possibilité de combler cette lacune, mais encore de rationaliser l'organisation, de faire exécuter instantanément des opérations urgentes, bref, de réaliser des économies d'exploitation tout en servant mieux la clientèle.

L'essai en cours actuellement ne concerne qu'une seule division.

Chaque locomotive de manoeuvre est constamment en liaison radiotéléphonique avec un poste de contrôle desservi par un sous-chef de gare installé à côté du chef de gare adjoint qui dirige la division. Ce sous-chef tient un graphique de l'occupation des voies à quai, des parcours des rames et de l'utilisation détaillée des locomotives de manoeuvres.

Les communications radiotéléphoniques qui sont bilatérales, s'effectuent sur des longueurs d'onde voisines de 2 m. Il est fait usage de la modulation de fréquence afin d'atténuer les troubles causés par les parasites.

L'émetteur de la station émettrice-réceptrice du poste de contrôle peut rayonner une puissance en haute fréquence de 30 watts. L'équipement est relié par câble coaxial à une antenne du type "biconal" montée au sommet d'un poteau d'une vingtaine de mètres planté tout près du poste.

L'appareil émetteur-récepteur des locomotives de manoeuvres est alimenté par l'intermédiaire d'un convertisseur rotatif. La tension continue nécessaire au fonctionnement de ce convertisseur provient d'une turbo-dynamo alimentée par la vapeur de la chaudière de la locomotive. L'émetteur mobile peut développer une puissance haute fréquence de l'ordre de 10 watts. L'antenne montée sur les locomotives est du type "ground plane".

Des communications parfaitement audibles peuvent être échangées bien au-delà des limites de la division. Aucune interruption n'a été constatée lorsque les locomotives stationnent sous les portiques des grues de transbordement dont les masses métalliques constituent cependant une sorte d'écran.

La S.N.C.B. a l'intention de poursuivre cette expérience sur une plus grande échelle s qu'elle possèdera le matériel indispensable.

Cette nouvelle réalisation prouve une fois de plus combien la S.N.C.B. est attentive à profiter de toutes les possibilités qu'offre la technique moderne et à appliquer sur son réseau les dernières innovations en vue d'augmenter le rendement de ses installations et de réduire ses dépenses d'exploitation.

**LE SERVICE INTERNATIONAL VOYAGEURS A PARTIR DU
20 MAI 1951.**

Les relations internationales intéressant la Belgique seront sensiblement améliorées au cours de l'été 1951.

1. Nord Express.

Le parcours Londres-Ostende-Copenhague sera réduit de 5h33, Bruxelles-Copenhague de 4h08, Paris-Copenhague de 2h33, Copenhague-Ostende-Londres de 4h22, Copenhague-Bruxelles de 4h23 et Copenhague-Paris de 2h05.

Les horaires de ce train s'établiront comme suit :

Londres	D. 14h30	Copenhague	D. 9h35
Bruxelles (Nord)	D. 22h30 (au lieu de 19h15)	Bruxelles(Nord)A.	7h23 (au lieu de
Paris (Nord)	D. 19h00	Londres	A. 16h23 11h51)
Copenhague	A. 19h32	Paris (Nord)	A. 10h40

Ces gains de temps seront rendus possibles grâce à l'organisation, en cours de route sur le parcours allemand, des contrôles de douane et de police, comme cela se fait déjà sur les parcours français, belge et danois, ainsi que par des accélérations de vitesse sur les différents réseaux.

2. Tauern Express.

Il sera créé un nouveau train dénommé "Tauern Express" qui permettra d'effectuer par voiture directe de 1ère, 2e et 3e classes, la relation (Londres) Ostende-Bruxelles-Münich-Salzburg - Ljubljana et Beograd; cette voiture directe sera acheminée entre Ljubljana et Beograd et retour par le train Simplon - Orient Express (Paris - Milan - Venise - Trieste - Ljubljana - Beograd vers Sofia et Istanbul).

Ce train comportera en outre un wagon-lits (1ère et 2e cl.) journalier Ostende-Munich.

Il constituera une grande artère européenne et desservira le Rhin, la Bavière, le Tyrol, les Dolomites, le Gross Glockner, le Tauern, les Alpes de Carinthie et les Balkans.

Voici les horaires de ce train :

10.00 D.	Londres	↑	A.20.50
17.20 D.	Ostende		A.13.26
19.15 D.	Bruxelles(N)		A.11.46
0.25 A.	Cologne		D. 6.21
10.35 A.	Münich		D.20.00
13.00 A.	Salzbourg		D.17.35
20.30 A.	Ljubljana		D. 9.35
7.35 A.	Beograd		D.22.30
21.00 A.	Sofia		D.10.15
20.20 A.	Istanbul	↓	D.12.00

12.58 D.	Münich	↑	A.17.40
16.17 A.	Innsbrück		D.14.05
22.17 A.	Merano	↓	D. 7.44

3. Vers la Suisse :

Les trains d'été 37 (Bruxelles(Nord) D.7h17 - Bâle A.16.50) et 32 (Bâle D.12.10 - Bruxelles (Nord) A.21.27) circuleront toute l'année à partir du 20 mai.

L'arrivée à Bâle à 16h50 permettra d'atteindre le même jour toutes les régions de la Suisse :

Berne	A.19.19	-	Genève	A.21.21	-	Interlaken	A.20.33
Zürich	A.19.08	-	Coire	A.21.38	-	Lucerne	A.18.56
Lugano	A.23.02	-	et par correspondance de Chiasso :		Milano	A.0.15	- Venise A.5.45 -
					Rome	A.10.45.	

Le train quittant Bâle à 12.10 relèvera les correspondances de : Genève D.6.55 - Berne D.9.33 - Coire D.7.02 - Zürich D.10.08 - Interlaken D.8.05 - Chiasso D.5.40 - Lugano D.6.09 - Lucerne D.9.41.

Voitures directes 1.2.3. cl. Bruxelles-Chiasso; Pullman 2e cl. et wagon-restaurant Bruxelles-Bâle.

Le train d'été 31 (Bruxelles (N) D.20.40 - Bâle A.7.25) partira de Bruxelles (Nord) à 19.50 et arrivera à Bâle à 5h. afin d'y assurer les mêmes correspondances que le train 39 (Bruxelles (Nord) D.20.00 - Bâle A.5.15). Il circulera journallement du 30 juin au 9 septembre, en sens inverse, le train d'équilibre n°30 (Bâle D.23.45 - Bruxelles (Nor) A.10.04) circulera journallement du 1er juillet au 10 septembre au départ de Bâle.

4. Amsterdam - Bruxelles - Paris.

Le service Amsterdam-Bruxelles-Paris sera renforcé par le prolongement jusqu'à Amsterdam d'un train Paris-Bruxelles et la mise en marche d'un train nouveau Bruxelles-Paris.

Ce service complet, où l'on remarque les départs de Bruxelles (Midi) pour Paris à 8 h. - 11 h. - 14 h. - 18h40 et 0h15, sera le suivant :

		116	120	(1) 124	126	144	102
Amsterdam	D.	-	7.10	-	10.10	14.40	20.10
Bruxelles (M)	(A.	-	10.40		13.44	18.06	23.53
	(D.	8.00	11.00	13.40	14.00	18.40	0.15
Mons	D.	8.45		14.25	14.45	19.25	1.04
Paris (N)	A.	12.00	14.29	17.27	17.57	22.35	6.15

		109	117	(1)127	129	137	147
Paris (N)	A.	8.10	11.00	14.00	14.20	17.50	23.40
Mons	A.	11.20		16.55	17.24		5.15
Bruxelles (M)	A.	12.05	14.22	17.42	18.11	21.12	6.01
	D.	24	-	-	24	30	21
Amsterdam	A.	16.05	-	-	22.05	0.59	10.05

(1) Les trains 124 et 127 circuleront du 13 juillet au 2 septembre.

Tous ces trains comporteront des voitures de 1ère, 2e et 3e classes, sauf les trains 120 et 137 qui se composeront uniquement de voitures de 1ère & 2e classes et voitures Pullman; les trains 144 et 117 comporteront également des Pullman.

Le train nouveau 116 (Bruxelles D.8.00 - Paris (N) A.12.00) permettra de prendre, à Paris-Lyon, le train de semaine rapide (1ère et 2e cl.) "Mistral" Paris-Lyon D.12.55

	Lyon	A.17.44
	Marseille	A.21.31
	-----	-----
	Cannes	A.23.57
	Nice	A. 0.13

Le trajet Bruxelles-Côté d'Azur pourra ainsi s'effectuer sans parcours de nuit ou logement en cours de route.

Le train 126 continuera à comporter une voiture directe de 2e cl. Amsterdam-Bruxelles-Vintimille (couchettes entre Paris et Vintimille).

5. Vers l'Allemagne.

Les trains 146 et 145 Bruxelles-Cologne et retour seront accélérés par l'organisation des visites de douane et de police en cours de route et seront aménagés de manière à constituer des relations directes pour Vienne, Munich et Innsbruck.

7.25	D.	Bruxelles (Nord)	↑	A.22.41
8.48	D.	Liège-Guillemins	↑	A.21.17
11.36	A.	Cologne	↑	D.18.26

22.08	A.	Münich		D. 8.08
3.26	A.	Innsbruck		D. 2.20

5.25	A.	↓ Vienne		D.23.50

6. Le transit Cologne-Liège-Paris assuré actuellement par le seul train Nord-Express, sera facilité par la mise en marche journalière d'un train Cologne-Paris qui offrira en même temps une relation nouvelle Liège-Paris.

7. L'autorail "Sambre et Meuse" (Liège-Paris) sera remplacé dans son sillon ancien par suite du déplacement du NORD-EXPRESS. Compte tenu du train nouveau Cologne-Paris, les relations Liège-Charleroi-Paris seront assurées comme suit :

Sens Cologne - Liège - Paris.

		166	164	M.168 autorail 2e cl.	172 (1)	176	182 (3)	152 (2)
Cologne	D.	2.46	-	-	5.04	-	13.34	-
Liège (Guill.)	D.	5.40	-	8.05	9.30	12.20	16.55	23.30
Charleroi (S)	D.	7.14	7.45	9.36	11.22	13.54	18.30	1.10
Paris (Nord)	A.	10.40	12.00	12.53	15.35	17.57	22.35	5.40

(1) circulera du 10 juin au 10 septembre.

(2) circulera les vendredis, samedis, dimanches et lundis du 13 juillet au 20 août au départ de Liège.

(3) avec correspondance de l'autorail 2e classe : Hambourg D.6.54 - Cologne A.13.12.

Sens Paris-Liège-Cologne.

		197 (3)	181 (5)	179	183 (4)	M. 185 autor. 2e cl.	187	191
Paris (Nord)	D.	23.35	8.10	14.20	15.25	17.45	19.00	19.03
Charleroi (S)	A.	4.03	12.14	18.22	19.32	21.05	22.22	23.41
Liège (Guill.)	A.	5.33	13.48	19.55	21.10	22.32	23.49	-
Cologne	A.	-	16.45	-	23.45	-	2.39	-

(3) circulera les vendredis, samedis, dimanches et lundis du 13 juillet au 20 août au départ de Paris.

(4) circulera du 9 juin au 9 septembre.

(5) en correspondance à Cologne avec un autorail 2e cl.: Cologne D.17.15 - Hambourg A.22.54.

RESULTATS D'EXPLOITATION.

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

	1938 (1)	1950	1951
Nombre de voyageurs transportés	17.432.772	18.598.592	20.025.128
Nombre de voyageurs-kilomètres	520.620.988	572.176.834	600.031.251
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées	6.124.844	4.670.985	5.846.409
Nombre de tonnes kilométrés	481.761.858	437.270.263	548.856.901
Nombre de wagons chargés	473.724	267.490	324.401

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

MARCHANDISES.

Nombre de wagons chargés par la clientèle.

Semaine	Combustibles	Divers	Total
11/2 au 17/2	17.833	48.648	66.481
18/2 au 24/2	23.957	50.694	74.651
25/2 au 3/3	25.393	51.745	77.138
4/3 au 10/3	24.072	50.205	74.277
11/3 au 17/3	25.890	50.985	76.875

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
11/2 au 17/2	71.800	112.900	25.962	19.348
18/2 au 24/2	68.100	114.400	22.324	10.024
25/2 au 3/3	57.700	109.700	21.929	15.353
4/3 au 10/3	73.900	156.600	28.976	16.443
11/3 au 17/3	84.000	128.500	21.705	16.623

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.

LISTE DES COMMUNES DESSERVIES PAR LES SERVICES DE CAMIONNAGE DE LA S.N.C.B.

Une nouvelle liste mentionnant les localités entièrement ou partiellement desservies par un service de camionnage de la S.N.C.B. est mise en vente au prix de 20 fr. l'exemplaire dans les gares d'Anvers (B.E.), Bruxelles (M), Bruxelles (N), Bruxelles (Ouest), Bruxelles (T.T.), Charleroi (Sud), Courtrai, Gand-St-Pierre, Hasselt, Liège (Guillemins), Louvain, Mons, Namur, Tournai et Verviers (Ouest).

REOUVERTURE A MALINES D'UN DEPOT DE VELOS.

La S.N.C.B. informe le public qu'elle vient de construire à la gare de MALINES un spaciaux dépôt pouvant abriter 600 vélos.

Ce dépôt est mis en service depuis le 1er avril.

A cette occasion, elle signale que les gares mettent en vente, au prix de 40 fr. par carnet, des bons pour 25 dépôts valables pendant 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.

NOUVELLE RELATION DU SOIR ATH - DENDERLEEuw ET RETOUR.

Depuis le lundi 19 mars, les trains omnibus nouveaux ci-après ont été mis en marche les jours ouvrables :

TA 8199 : Ath	D. 21.10	-	Denderleeuw	A.22.10
TA 8194 : Denderleeuw	D. 22.23	-	Ath	A.23.27

Le TA 8194 relève à Denderleeuw la correspondance du train-direct 1893 (A.22.14) de Bruxelles (Midi).

NOUVELLE RELATION DIRECTE LE SOIR ENTRE BRUXELLES ET HASSELT.

Depuis le 19 mars, le train direct 380 Bruxelles (N) D.16.55 vers Liège, fait arrêt à Landen à 17h42 et y donne correspondance, excepté les samedi et dimanche, au train direct nouveau ci-après :

Landen	--	17.54
St.Trond	18.08	18.09
Hasselt	18.25	--

Le samedi, la relation nouvelle Bruxelles-Hasselt est assurée par le train 366 : Bruxelles (N) D.12.50 - Landen A.13.37, en correspondance avec un train direct nouveau le samedi sous horaire ci-après :

Landen	--	13.57
St.Trond	14.09	14.11
Hasselt	14.27	--

En sens inverse, il est prévu, les jours ouvrables, le train direct nouveau ci-après :

Hasselt	--	18.50
St.Trond	--	19.06
Landen	19.17	

Landen D.19.21 - Bruxelles (N) A.20.18).

Ces trains nouveaux Landen - Hasselt et retour assurent également plusieurs autres correspondances intéressantes à Landen et à Hasselt. Pour plus amples renseignements, les voyageurs intéressés sont priés de s'adresser aux gares en cause.

BRUXELLES (MIDI) - NIVELLES (EST).

Depuis le lundi 5 mars, un service de trains omnibus électriques a été mis en vigueur entre Bruxelles (Midi) et Nivelles (Est) et vice versa, à raison de deux trains par heure aux heures de pointe et d'un train par heure aux heures creuses.

Les horaires des autres trains circulant sur la ligne Bruxelles-Charleroi, ont de ce fait été modifiés quelque peu.

Pour le détail des horaires, MM. les voyageurs sont priés de consulter les affiches dans les gares.

ADJUDICATION .

La Société Nationale des Chemins de fer Belges procédera le 4 avril 1951 à 15h45 à Bruxelles, 24, rue aux Laines à l'adjudication publique de l'entreprise pour la fourniture d'articles de bureau.

Le cahier des charges n° 2624-56-249 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., 29, rue Belliard à Bruxelles. (Tél. 11.90.40 - CCP 2496.00) Prix 5 francs.

ARTICLES PARUS AU COURS DU 1er TRIMESTRE 1951 DANS LES BULLETINS D'INFORMATIONS.

N° du
Bulletin

- | | |
|----|---|
| 81 | Les subventions de la S.N.C.B. |
| 82 | Electrification de la Jonction Nord-Midi - Alimentation en 3.000 V. |
| 82 | La signalisation routière des passages à niveau. |
| 83 | L'organisation comptable des ateliers et dépôts du service de l'Electricité et de la Signalisation d'Etterbeek. |
| 83 | Parcs pour autos et motos dans l'enceinte des gares. |

Chacun des articles ou études parus dans les bulletins d'informations peut être fourni gratuitement en livraison séparée sur simple demande adressée au Bureau 61-21 de la Direction Commerciale de la S.N.C.B., 17-21, rue de Louvain à Bruxelles.

(B)-85304-3-51-(460)-J.S. Imprimerie de la S.N.C.B.
Dirigeant : R. VERMEULEN.

