



DURAIL J^r présente...

Texte et dessins de Phil DAMBLY.

LA VOIE



En 1835, les rails ne mesurent que 4 m. 57. En 1848, on passe au rail de 6 m. Le rail en acier remplace le rail en fer en 1862. En 1865 apparaît le rail de 9 m. Plus tard, il mesure 18 m. Après la première guerre mondiale, le rail atteint 27 m., et, en 1934, on pose sur la ligne Bruxelles-Anvers des rails de 54 m.

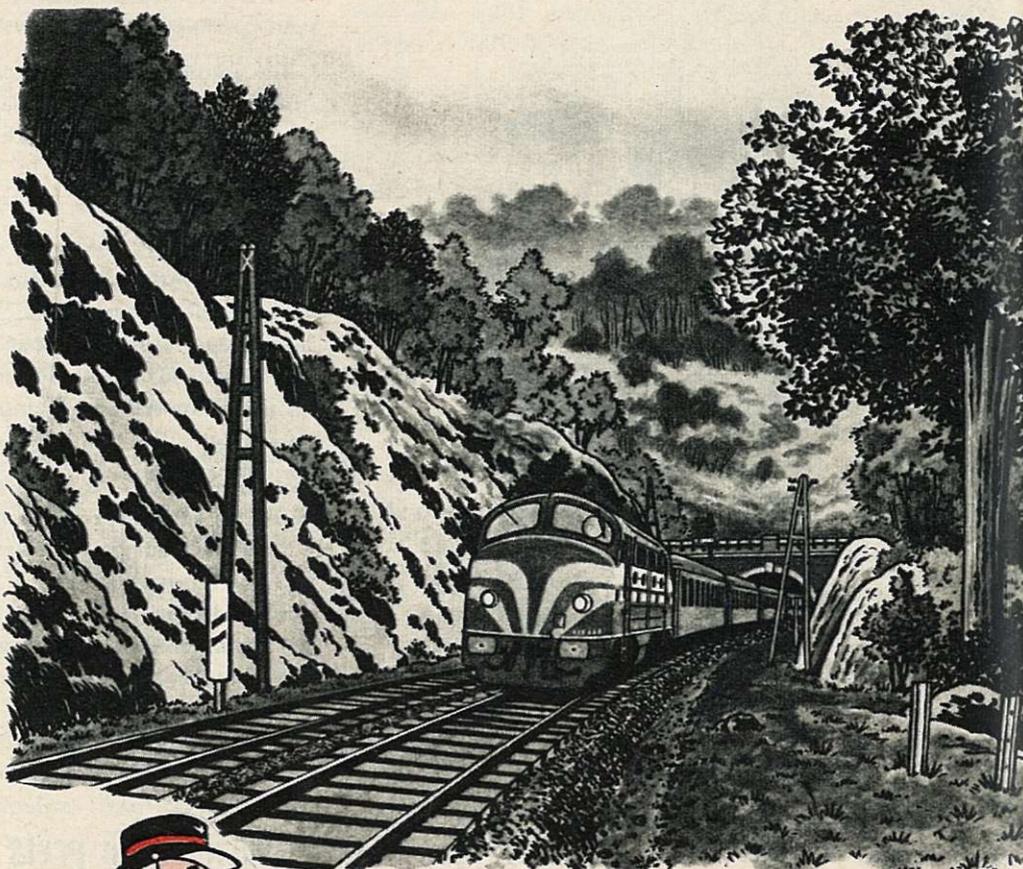
Les joints éclissés entre rails, qui constituent le point faible de la voie, présentent de graves inconvénients : ils ont une influence défavorable sur le roulement des trains, provoquent l'usure accélérée des extrémités des rails et fatiguent le matériel roulant. Suivant l'exemple de certains grands réseaux, la S.N.C.B. décide, en 1954, d'équiper quelques tronçons de lignes importantes en rails longs soudés de 800 m. Etant donné les résultats encourageants de ces essais, on équipe, en ce moment, les voies de la ligne Bruxelles-Anvers en rails plus longs encore. Des barres de 243 m., soudées par étincelage, sont amenées sur le terrain et réunies entre elles par soudure aluminothermique.

La S.N.C.B. consomme, par année, environ 600.000 traverses en bois. Les forêts du pays ne pouvant fournir qu'une partie de cette quantité, le surplus doit être importé de l'étranger.

Dernièrement, la Société a établi quelques tronçons d'essai armés de traverses en béton.

Parmi les nombreux ouvrages d'art du réseau, signalons :

- Le viaduc de MONTZEN, long de plus d'un kilomètre, se composant de 22 tabliers métalliques de 48 m. de portée appuyés aux deux extrémités sur deux culées et, entre celles-ci, sur cinq piles-culées et seize piles ordinaires ;
- Le viaduc de la PEDE, sur la ligne Bruxelles-Gand, qui comporte seize voûtes de 28 m. d'ouverture ;
- Le viaduc de RENORY, sur la ligne Fexhe-Kinkempois, avec neuf voûtes de 61 m. 40 d'ouverture et une de 34 m. ;
- Le pont du VAL-BENOIT, sur la Meuse, à Liège, long de plus de 200 m. (trois travées de 53 m. 85 et deux de 25 m.) ;
- Le viaduc de ROANNE-COO (long de 186 m.), dont les deux voûtes principales ont une portée de 25 m. chacune ;
- Le pont de GELLIK, sur le canal Albert, du type Vierendeel et d'une portée de 112 m. 75 ;
- La succession des ouvrages nécessités par la jonction Nord-Midi.



La ligne de Dinant à Virton, une des plus pittoresques du réseau, comporte une multitude d'ouvrages d'art. Ci-dessus, un train sort du tunnel de Houyet-Ardenne. Ci-dessous, une vue du viaduc de Thanville, entre Ponderôme et Vonèche.

