

INFORMATIONS

publiées par la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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

REPRODUCTION AUTORISÉE.

Bulletin n° 17

30 juin 1947

L'EFFORT DE RECONSTRUCTION

Un exemple parmi les autres.

L'effort de reconstruction entrepris par le chemin de fer pour se relever des ruines accumulées par la guerre se présente habituellement aux yeux du profane par sa mesure en nombre de Km de voies remises en service, en nombre de ponts reconstruits, en nombre de cabines de signalisation rétablies. C'est là l'aspect quantitatif simplifié de la question. Pour apprécier plus exactement le travail accompli, il faut descendre dans le détail. C'est là le but que nous nous proposons dans le domaine des cabines électriques de signalisation, en décrivant sommairement les travaux de rétablissement de la signalisation électrique à Angleur.

Sur les quelques 90 cabines électriques que compte le réseau belge, 36 furent anéanties ou très gravement atteintes par des faits de guerre. Celle d'Angleur fut complètement détruite le I-II-43 par sabotage.

Elle commandait l'ensemble des installations principales de la station d'Angleur comprenant 43 aiguillages et 25 signaux donnant 107 itinéraires différents.

Il n'était évidemment pas possible ni opportun, à cette époque, de rétablir directement et rapidement un ensemble de cette importance. Force fut donc de recourir à une solution assurant l'essentiel.

Dans ce but un appareil réduit fut installé dans un local provisoire pour la manoeuvre électrique des aiguilles. Il ne fut pas possible d'entamer à ce moment la reconstruction du bâtiment, l'occupant n'ayant pas accordé les autorisations nécessaires.

À la libération, la situation était donc inchangée. L'offensive des V I sur la région liégeoise obligea le service des bâtiments à se consacrer à des tâches de reconstruction essentielles, si bien que c'est en avril 1946 que fut entamée la remise en état définitive du bâtiment. Dans l'entretemps, l'installation de signalisation fut considérablement perfectionnée en avril 1946 par le rétablissement provisoire de la manoeuvre électrique des signaux avec contrôle permanent des aiguilles. La manoeuvre des signaux se faisait de deux postes dans les voies. Cette installation allégea considérablement la tâche du personnel d'exploitation et renforça sérieusement la sécurité.

L'appareil de manoeuvre définitif put être introduit dans le bâtiment le 8-10-46. L'équipement mécanique et électrique fut aussitôt entamé et, le 27 décembre, le nouvel appareil central reprenait la manoeuvre électrique des aiguilles et des signaux. La commutation, minutieusement préparée, ne donna lieu à aucune perturbation dans le trafic, performance remarquable de la part d'un personnel composé presque uniquement d'éléments nouvellement entrés et, par suite, peu habitués à ce genre de travail.

Les aiguilles étaient enclenchées mécaniquement par les signaux, et leur contrôle électrique impératif assuré en permanence.

Dès ce jour, le personnel de desserte pouvait quitter la cabine provisoire, ébréchée et malsaine, et prendre possession de son nouveau local, vaste, bien chauffé, bien aéré et bien placé pour permettre une bonne visibilité sur les voies. De plus sa tâche fut considérablement allégée par les sécurités mises à sa disposition.

Depuis cette date, l'équipement se poursuit par la préparation des circuits de sécurité complémentaires : enclenchement de fin d'itinéraire par les pédales dans la voie, block avec les cabines voisines, circuits de voie, slots.

Les chiffres cités ci-dessous donnent une idée de l'importance du travail qui était à accomplir :

- nombre de relais à placer : 510
- nombre de contacts mobiles : 3550
- fil isolé nécessaire : 20.000 mètres.

A la date du I-6-47, 15.000 mètres de fil et la plus grande partie des relais sont déjà posés, alors que 10.000 heures d'agents environ ont été dépensées. On peut escompter que la restauration définitive sera terminée d'ici 3 mois. La remise en service complète de cette cabine permettra d'utiliser au maximum les installations de la gare d'Angleur, et fournira la garantie d'une sécurité très poussée au trafic très dense qui traverse cette gare, surtout aux heures de pointe.

A Angleur, comme en tous les points du réseau, au milieu de l'activité incessante et des exigences sans cesse accrues d'une exploitation intensive, en dépit des difficiles problèmes que posent et la pénurie de matériel et le manque de main d'oeuvre, s'effacent progressivement les cicatrices des blessures de la guerre.
