

L'évolution du matériel roulant en Belgique

LA BOITE D'ESSIEU A ROULEAUX S. K. F. et la voiture de chemin de fer moderne

Depuis une quinzaine d'années l'équipement du matériel de chemins de fer sur boîtes à rouleaux a pris une grande extension, en raison des multiples avantages entraînés par les roulements comparativement aux boîtes à huile ordinaires. Rappelons ces avantages principaux :

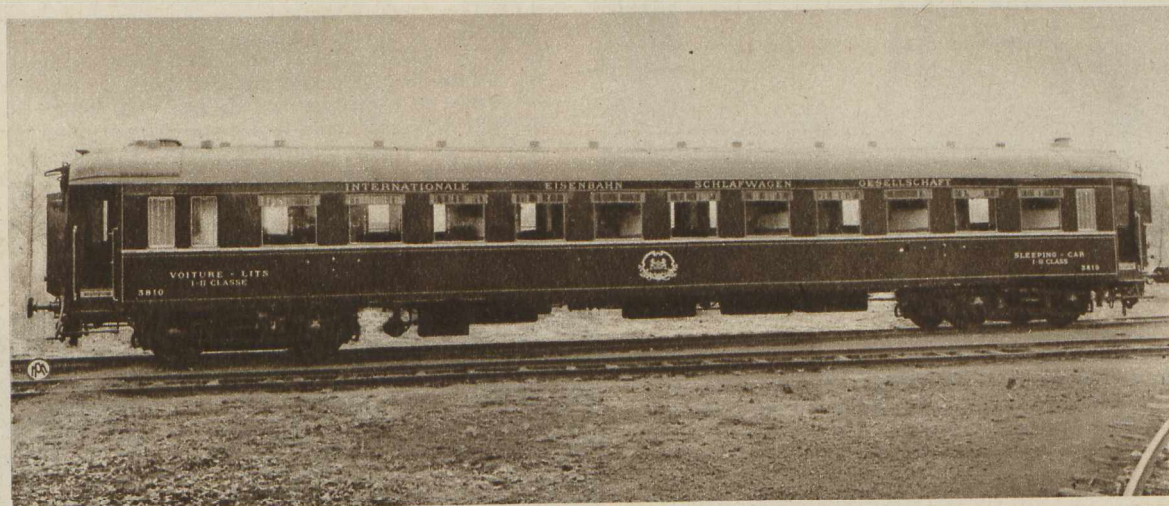
- grande réduction des efforts au démarrage;
- suppression des échauffements;
- sérieuse économie de lubrifiant et d'entretien.

La Belgique n'est pas en retard sur les autres pays dans la modernisation de son matériel roulant, et nous citons volontiers la S. N. C. F. B. dont toutes les automotrices Diesel-mécanique, Diesel-électrique, Sentinel à vapeur, motrices électriques et remorques Bruxelles-Anvers, locomotives Pacific et Atlantic, comprennent des boîtes à rouleaux SKF.

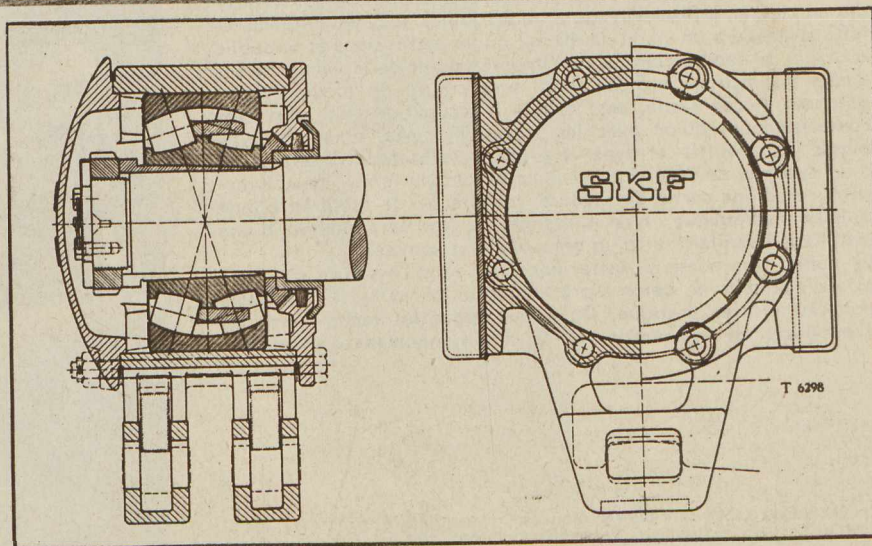
La S. N. C. F. V. ayant également apprécié l'intérêt que présentent les boîtes à rouleaux, en a équipé tous ses autorails à essence et Diesel, ainsi que plusieurs voitures motrices électriques, à deux essieux et à boggies.

Nombreux aussi sont les voitures et wagons construits en Belgique pour l'exportation et munis de boîtes à rouleaux et nous reproduisons ci-après une photo d'une des 51 « voitures lits » construites par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles pour la Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

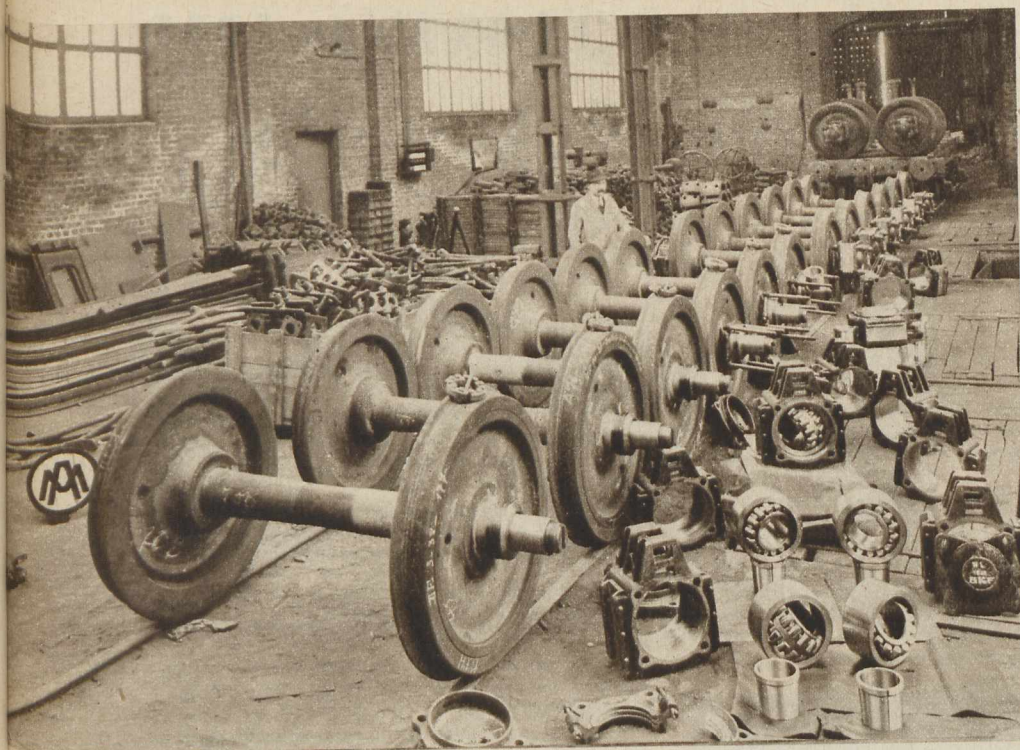
Ces voitures possèdent des boîtes du type pendulaire avec un seul roulement à rotule sur double rangée de rouleaux. Ce



Une des nouvelles voitures de la Cie Internationale des Wagons-Lits.



Une boîte du type pendulaire avec un seul roulement à rotule sur double rangée de rouleaux.



Les boîtes d'essieux en montage aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles.

roulement est particulièrement bien approprié à ce genre de suspension inférieure, qui est réalisée également avec plein succès aux automotrices triples Diesel électrique des Chemins de Fer Néerlandais. La figure 2 représente un type de boîte de cette conception et la figure 3 les boîtes d'essieux des A. M. au montage.

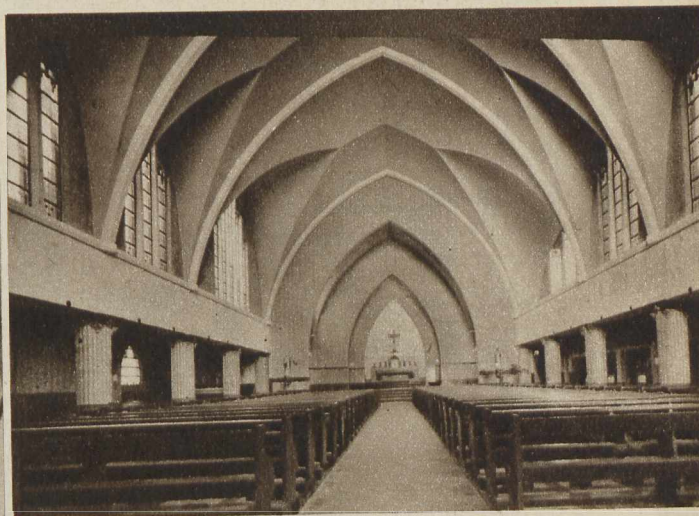
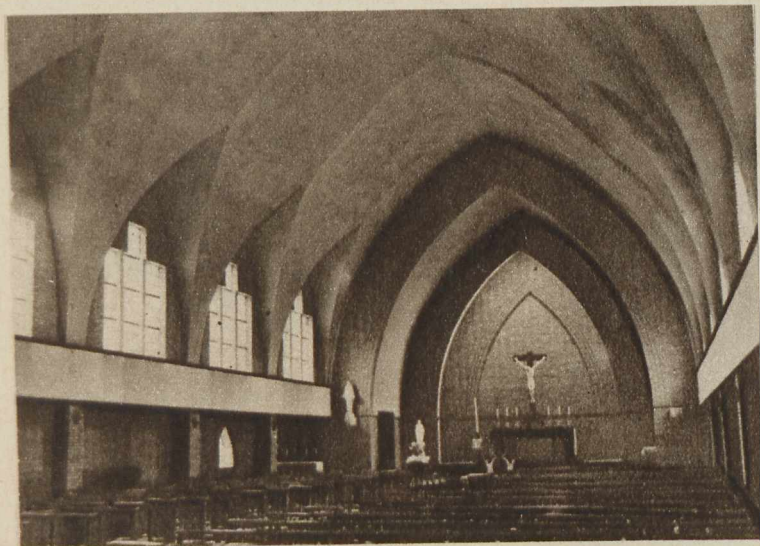
La vitesse des trains ayant beaucoup augmenté ces dernières années, le 150 km. à l'heure étant exigé couramment sur les grandes lignes, il s'est

trouvé que pour ces conditions, seule la boîte à rouleaux peut donner toute la sécurité d'échauffements, et pour cette raison autant que celle résultant des économies de traction et d'entretien, on a de plus en plus recours, pour du matériel moderne, aux boîtes à rouleaux dont la société SKF s'est fait une spécialité :
Le nombre de boîtes SKF fournies à ce jour dans le monde entier se chiffre à un total de 210.000 boîtes environ.

RENDONS A CESAR...

Par acquit de conscience je m'empresse de compléter l'article dédié à l'Institut Saint-Joseph, à Tirlemont, paru dans le numéro 77 de « Bâtir ». Par inadvertance il a été omis de dire que la chapelle de cet Institut a été construite d'après le modèle et sous l'inspiration de la chapelle du Petit Séminaire de Hoogstraeten, due à l'architecte spécialiste Frans Peeters, de Berchem.

Ci-contre, à titre de documentation, une reproduction des chapelles de Hoogstraeten et de Tirlemont. Gilles QUEILLE.



La chapelle du Petit Séminaire de Hoogstraeten. Arch. Frans Peeters, de Berchem.

La chapelle de l'Institut Saint-Joseph, à Tirlemont. Arch. Jef. Gooris.