



LE RAIL

Bulletin mensuel de la Société Nationale des Chemins de fer belges

C.C.P. 233 S.N.C.B. Rédaction et Administration : 17, rue de Louvain, à Bruxelles TÉLÉPH. 12.13.95



Photo NIZET, S.N.C.B.

Un des faisceaux de manœuvre de Schaerbeek-Formation

SOMMAIRE : A nos Lecteurs, par M. N. Rulot, Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer Belges. — Echos et Nouvelles. — Les Chemins de fer Belges, par Lionel Wiéner. — La Jonction Nord-Midi : Les Travaux de Bruxelles-Nord. — La Coordination des transports en Belgique. — Le Service de « Porte à Porte ». — Documentation Economique : février 1939. — La Belgique pittoresque : Les Châteaux historiques et Châteaux forts.

Abonnement annuel :
10 francs

Prix : 1 franc

INDUSTRIELS, COMMERÇANTS, AGRICULTEURS.

Hiver comme été,
chaque jour,
le chemin de fer seul
accepte **tous vos transports,**
pour **toutes destinations.**



Ses **Agences Commerciales** étudieront pour vous
des acheminements **rapides,**
des prix de transport **économiques.**

Écrivez ou téléphonez aux Agences commerciales :

d'ANVERS, Meir, 24,
tél. : 30.260 et 30.268.
de BRUXELLES, 47, rue de l'Ecuyer,
tél. : 11.95.50 et 12.13.50.
de CHARLEROI, quai de la Gare,
tél. : 144.56.
de COURTRAI, 12a, rue Saint-Georges,
tél. : 1891.
de GAND, 9, rue du Soleil,
tél. 172.65.

de HASSELT, 38, Marché-aux-Avoines.
tél. 265.
de LIÉGE, 119a, boulev. de la Sauvenière.
tél. 270.30.
de MONS, place de la Gare,
tél. : 1480.
de NAMUR, 50, rue Godefroid,
tél. : 3084,

ou à toute station du réseau.

Le Chemin de fer est votre outil fidèle.

A NOS LECTEURS.

En créant sa revue mensuelle « Le Rail », la Société Nationale des Chemins de fer belges a voulu matérialiser les liens innombrables qui existent d'une part entre les clients du Chemin de fer et le réseau ferré, et d'autre part, entre ce réseau et l'armée des cheminots qui en entretiennent l'activité.

Le public belge est, en général, insuffisamment informé des problèmes industriels, techniques, commerciaux, sociaux et financiers que pose l'exploitation de notre réseau ferré national. Nos cheminots, eux-mêmes, spécialisés dans une des multiples branches de cette exploitation, gagneront à mieux connaître la vie d'ensemble des multiples rouages qui, bien embrayés, assurent un service régulier et une exploitation économique.

« Le Rail » doit ainsi être le trait d'union entre tous ceux qui utilisent le chemin de fer et ceux qui ont la charge de son développement et de sa bonne exploitation.

Notre réseau ferré national est la propriété commune de tous les Belges. Sa valeur est estimée à 20 milliards et représente près de la moitié des biens appartenant à l'Etat.

Depuis 1926, la Société Nationale des Chemins de fer belges est comptable de la gestion de ce bien.

Elle veut que le public belge connaisse son réseau et soit informé de toutes les innovations qui se multiplient chaque jour non seulement dans la technique des chemins de fer, mais également dans l'exploitation industrielle et commerciale du réseau.

Elle veut également, dans la mesure où ce serait encore nécessaire, mettre sous les yeux des cheminots belges, toutes les raisons qu'ils ont de mieux aimer leur métier et d'être fiers du rôle qui leur est dévolu dans l'activité économique de notre pays.

N. RULOT,

Directeur Général
de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

La Revue « Le Rail » veut rendre service à ses abonnés et à ses lecteurs.

La Rédaction de la Revue, installée au siège social de la Société Nationale des Chemins de fer belges, recevra avec intérêt les demandes de renseignements, les suggestions et même les doléances des clients du Chemin de fer.

Il sera répondu dans le plus bref délai possible à toutes les communications.

Les réponses ayant un caractère privé ou particulier seront faites par courrier postal.

Les réponses ayant un caractère d'information générale seront faites par la voie de la boîte aux lettres de la Revue.

Conformément à l'usage, seules les communications signées pourront être examinées.

LA REDACTION.

ECHOS & NOUVELLES

AU cours de l'été 1939, des trains de 1^{re} et 2^{me} classes accompliront le trajet Bruxelles-Ostende en une heure. Ces trains feront arrêt à Bruges, tant à l'aller qu'au retour. Ils auront une charge de 165 tonnes et offriront 12 places en 1^{re} classe et 100 places en 2^{me} classe. Entre Bruges et Gand, les locomotives type 1 les entraîneront à la vitesse de 140 km. à l'heure. La vitesse et le confort...



LES travaux de surélévation des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi entraînent la mise hors service successive des faisceaux de garage et d'une partie des voies à quai. Afin de réduire le nombre de mouvements de rames et de locomotives ainsi que la durée d'occupation des voies à quai, l'utilisation de rames réversibles se recommande.

Six autorails triples nouveaux seront mis en service à partir de fin avril prochain; 12 autorails doubles entreront en service entre le 15 juillet et la mi-février 1940; enfin 6 autorails simples sortiront des ateliers de juin à septembre 1939. Le service des trains de voyageurs pourra ainsi conserver sensiblement son intensité actuelle dans les gares du Nord et du Midi.



LA Société Nationale a édité un film montrant les phases de la grande réparation d'une locomotive type 64 aux ateliers centraux de Malines.

La projection de ce film pour des groupements de techniciens et pour les élèves d'écoles industrielles a été suivie avec intérêt et attention.

La vedette du film, la locomotive 6567, avait parcouru 375.000 km. soit plus de neuf fois le tour de la terre depuis sa dernière grande réparation. Record de parcours qui atteste la qualité du travail fourni dans les ateliers centraux de la Société Nationale.

PROCHAINEMENT sortiront de presse huit nouvelles affiches artistiques éditées par la Société Nationale. Créées par Fred Taylor, Herman Verbaere et Michel Dutrieu, elles compléteront la collection de dix affiches éditées en 1938. La propagande touristique en faveur de la Belgique dans les gares étrangères sera ainsi assurée par un matériel de propagande artistique et varié.

Une partie limitée du tirage est réservée à la vente aux collectionneurs. Ceux-ci sont particulièrement nombreux en Angleterre, en Italie et en Hollande. Même quelques amateurs des U. S. A., du Canada, de l'Afrique du Sud et de la Nouvelle-Zélande s'y sont intéressés.



LA nécessité de réduire les dépenses d'exploitation sur les lignes déficitaires a amené la Société Nationale à étudier un type d'autorail léger à 80 places circulant à la vitesse de 60 km./h. Ces véhicules seront tous en service vers la fin du mois d'avril prochain.



APARTIR du 8 octobre prochain, le service des trains omnibus et semi-directs sera également électrifié entre Bruxelles et Anvers.

Schématiquement le service électrique comprendra :

à l'heure ronde et à la demi-heure, un train direct — trajet en 30 minutes;

à l'heure 15 et à l'heure 45, un train semi-direct — trajet en 40 minutes;

à l'heure 4 et à l'heure 34, un train omnibus — trajet en 50 minutes.

Aux heures de pointe le service sera renforcé.

L'organisation de ce nouveau service exige : le relèvement des quais dans les stations intermédiaires;

l'installation d'une signalisation électrique; la construction de 8 rames à deux motrices électriques;

la construction de nouveaux bâtiments de gares à Haren, Vieux-Dieu et Mortsel.

LES CHEMINS DE FER BELGES

par Lionel WIENER

PEU de pays ont accompli, dans le domaine des chemins de fer, autant que la Belgique et nulle part un tel effort n'a été plus méconnu que chez elle. De plus, la constitution du réseau actuel s'est faite par étapes successives et résulte d'une adaptation continue aux conditions économiques du moment, ce qui a souvent donné lieu à des innovations intéressantes. Lorsque les systèmes mis en œuvre tendaient à se cristalliser alors que l'évolution économique continuait, il en résultait des grincements avertisseurs dont on a tenu compte. Un redressement, brusque parfois, s'opérait et, pendant un certain temps, le développement du réseau reprenait sans heurts (1).



Inauguration du chemin de fer « Bruxelles-Malines » le 5 mai 1835

LA CREATION DU RESEAU DE L'ETAT.

— La Belgique indépendante a eu la gloire, sous l'impulsion du premier de ses Rois et d'un grand ministre, Charles Rogier, d'ouvrir à l'exploitation le premier chemin de fer du Continent : chacun sait cela. Mais il y eut bien davantage. Elle établit la première, un système complet de chemin de fer soustrait aux influences locales. Et elle fut la première aussi à constituer un réseau d'Etat. Ce ne fut pourtant pas sans heurts.

Ce fut le désir de réunir l'Escaut à la Meuse

(1) Nous avons puisé notre documentation dans les divers numéros du « Moniteur Belge », dans les ouvrages de MM. Simons, de Ridder et A. de Laveleye, parus de 1834 à 1862, dans les annuaires édités depuis ce moment, etc.

et au Rhin, préférablement par une voie ferrée qui donna l'impulsion nécessaire. Dès le 12 décembre 1830, le ministre de l'Intérieur était chargé de mettre la question à l'étude (1) et MM. de Ridder et Simons, deux ingénieurs de

mérite, établirent un rapport très complet (2). Durant ce temps, des demandes de concession étaient adressées au Gouvernement, aussi les Chambres examinèrent-elles le système le plus convenable pour doter le pays d'un réseau complet de chemins de fer. Fallait-il, notamment, les confier à l'Etat ou à l'industrie privée ?

Après 21 séances consacrées à l'étude de la question on se rallia, par une majorité des deux

(1) A. R. du 24 août 1831.

(2) Ils présentèrent leur rapport le 10 février 1832. Un A. R. du 21 mars 1832 autorisait le gouvernement à accorder la concession à perpétuité d'un chemin de fer d'Anvers à Liège, long de 131 km. Aucune adjudication publique ne s'ensuivit, mais le principe de la concession apparaissait ainsi dès l'origine des chemins de fer. C'est à ce titre que l'arrêté royal que nous citons est intéressant.

tiers, aux propositions du Gouvernement et le 1^{er} mai 1834, la loi reçut la sanction royale. Elle décidait qu'il serait établi dans le royaume

« un système de chemins de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant :

A l'est, vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers;

Au nord, par Anvers;

A l'ouest, sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges;

Au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France, par le Hainaut. »

L'exécution serait à charge du Trésor, les lignes seraient construites par l'Etat. Les produits de la route de péage

« serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie. »

L'ensemble du réseau dont la construction était décrétée comprenait 397.106 mètres. Il devait bientôt être complété par d'autres lignes. La loi du 26 mai 1837 décrétait l'établissement, aux frais de l'Etat, d'un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay (sic), par Courtray. La ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg devaient également être rattachées aux frais de l'Etat, aux chemins de fer construits. Ces nouvelles lignes avaient une étendue de 151.976 m., ce qui portait le réseau projeté à 549.082 m.

L'embranchement de Malines à Bruxelles fut entamé le premier, le 1^{er} juin 1834. On l'inaugurait solennellement le 5 mai 1835. Anvers était atteinte en 1836, Ans et Ostende en 1838, Liège, Tournai et Quiévrain à la frontière française, par Mons en 1842. De plus, on inaugurait en 1842, le chemin de fer de Gand à Courtrai et en 1843, l'embranchement de Braine-le-Comte à Namur, par Manage, achevant ainsi le premier réseau de l'Etat.

LES PREMIERES CONCESSIONS. — Dès l'origine, on s'était gardé d'exclure le système des concessions. L'Etat conservait bien les grandes artères pour lui mais il laissait à l'industrie privée le soin de les compléter par des lignes dites secondaires. Il diminuait d'autant son effort financier, aussi une loi l'autorisait-elle, le 19 juillet 1832 à « concéder des péages » pour un terme qui ne dépassât pas 90 années. Mais l'industrie des chemins de fer n'avait pas fait ses preuves, on était hésitant. Tout au plus concéda-t-on avant 1840, une demi-douzaine de lignes industrielles.

La première concession non industrielle fut octroyée par A. R. du 16 novembre 1842 pour un chemin de fer d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas. Il était remarquable à bien des points de vue : le concessionnaire, de Ridder, le construisit, par économie, à voie étroite de 1 m. 10 et le dota d'un matériel fixe et roulant comportant de nombreuses innovations dont plusieurs se sont généralisées depuis. Nous y reviendrons.

Mais en dehors de cette ligne privée établie sans subvention ni aide d'aucune sorte, rien ne se fit jusqu'à ce que la fièvre des chemins de fer qui sévissait si fort en Angleterre, engageât les capitalistes anglais à étendre leurs opérations au Continent. En un peu plus d'un an, on accorda neuf concessions aussitôt transférées à des sociétés anonymes :

- 1845 — 28 mars, Ch. de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse.
- 19 mai, Ch. de fer de Tournai à Jurbise et de Saint-Trond à Hasselt.
- 21 mai, Ch. de fer de la Flandre Occidentale.
- 27 mai, Ch. de fer de Louvain à la Sambre (déchu ultérieurement).
- 28 mai, Ch. de fer de Charleroy à Erquelines.
- 20 juin, Ch. de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage.
- 21 juin, Ch. de fer de la Vallée de la Dendre, rétrocedé le 1^{er} mai 1852 à la Cie du Ch. de fer de Dendre et Waes.
- 1846 — 18 juin, Grande Compagnie de chemin de fer du Luxembourg.
- 18 juillet, Ch. de fer de Manage à Wavre.

Ces neuf concessions comportaient 770 km. de chemins de fer, mais leur exécution se heurta à de nombreuses difficultés et seule la Compagnie du Chemin de fer de Tournai-Jurbise acheva sa ligne dans les conditions stipulées. Les Compagnies des Chemins de fer de Charleroi-Erquelines et de Namur-Liège confièrent, moyennant paiement d'une rente annuelle à la Compagnie du Nord, l'exploitation de leurs lignes, à l'exception de celle de Mons à Manage dont le transfert ne fut pas autorisé par l'Etat qui procéda à son rachat (1). Quant aux autres, il fallut prononcer la déchéance des concessions de deux d'entre elles et l'achèvement des travaux de six autres s'avéra à peu près impossible. La crise de 1846-1847 et les événements de 1848 empêchaient, en effet, les Compagnies de se procurer les ressources nécessaires. Il fallait donc les aider d'une façon ou d'une autre : on y procéda de diverses façons.

(1) En 1857, moyennant paiement d'une rente invariable de 672.300 francs.

Si les résultats étaient si médiocres, c'était que les promoteurs sollicitaient des concessions de lignes insuffisamment étudiées et prenaient des engagements avec trop de légèreté. C'étaient souvent des étrangers, particulièrement des Anglais, qui ne connaissaient guère les conditions du Continent aussi fallut-il prolonger, dans presque tous les cas, les délais de construction. Parfois, aussi, les concessionnaires se voyaient attribuer deux lignes tout à fait séparées et dont l'exploitation économique constituait presque une gageure.

CHEMINS DE FER CONCEDES DE 1852 A 1865. — Tout en songeant à accroître le réseau, il fallait parer à la détresse des Compagnies existantes. Une loi de 1851, qui autorisait le Gouvernement à provoquer la construction de lignes nouvelles, lui permettait de venir en aide aux Compagnies en leur accordant une garantie d'intérêt de 4 p. c. pendant 50 ans sur le capital à trouver pour achever la construction de certaines lignes.

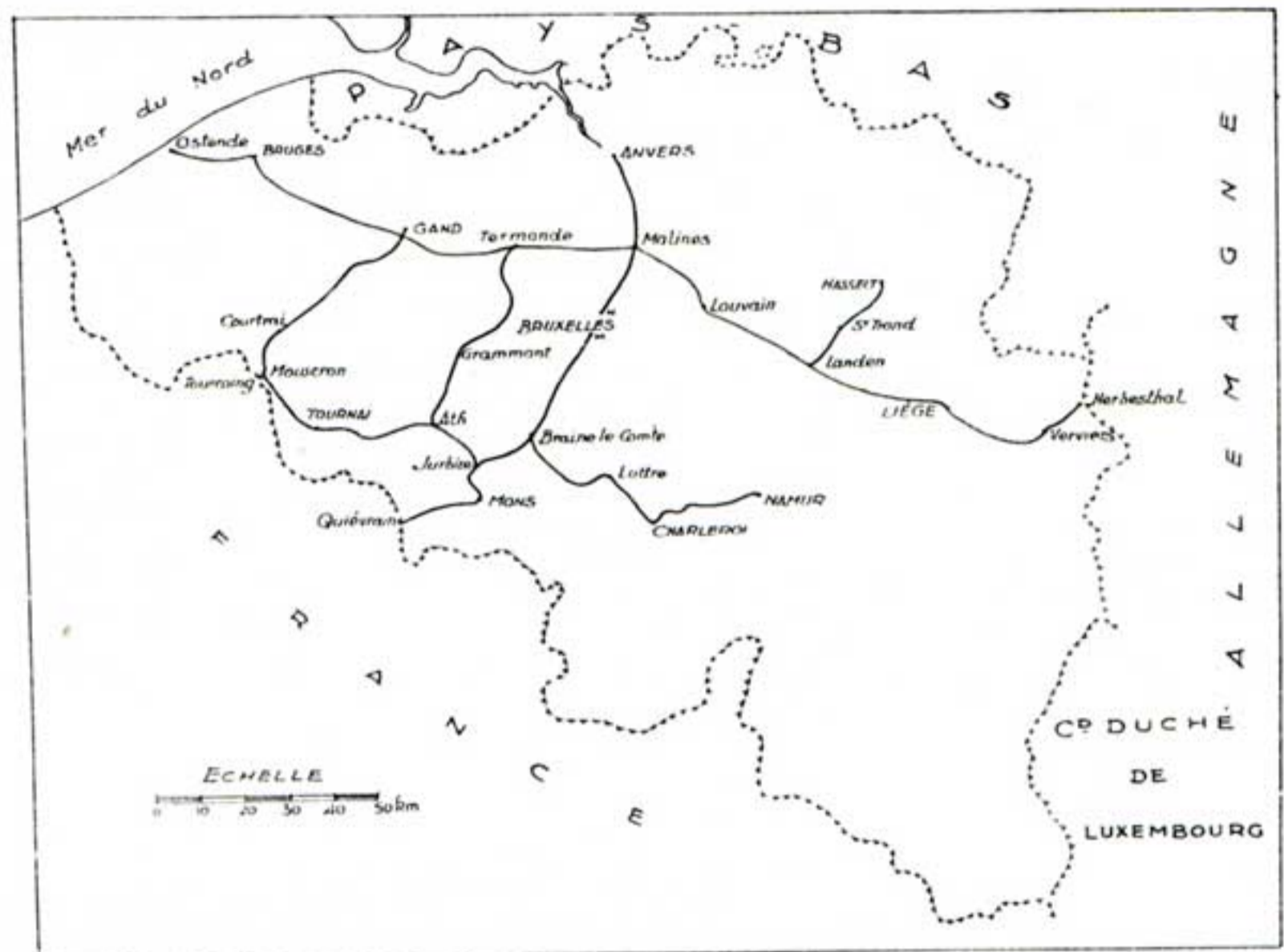
Les sommes versées annuellement du chef des garanties devaient être restituées au Trésor à partir du moment où les bénéfices dépasseraient un chiffre déterminé pour chaque société. Ce fut ainsi que 13 Compagnies concessionnaires encaissèrent, de 1853 à 1865, 10.814.000 francs, alors que le montant total garanti s'élevait à 3.469.000 francs par an (1).

(1) Voici les montants de ces garanties :

Flandre Occidentale, embranchements	10.000.000	400.000
Entre-Sambre-et-Meuse, embranchements	5.000.000	200.000
Manège à Wavre	5.000.000	200.000
Charleroy à Louvain	8.500.000	340.000
Lierre à Turnhout	4.300.000	172.000
Lichtervelde-Furnes	5.000.000	200.000
Luxembourg-Namur-Arlon	20.000.000	800.000
(garantie reportée depuis sur la ligne de l'Ourthe et celle de Spa à la frontière grand-ducale).		
Luxembourg - embranchement Libramont-Bastogne	2.500.000	100.000
Liégeois - Limbourgeois, Tongres-Glons	1.000.000	40.000
Liégeois - Limbourgeois, Tongres-Bilsen		73.000
Namur-Dinant (garantie non réclamée)	1.800.000	72.000
Audenarde-Gand (annulée depuis)	1.800.000	72.000

Il y eut au début, une seule garantie de 5 p. c. d'intérêts sur un capital de 1.800.000 francs, accordée à la Cie de Charleroi-Erquelines, mais pendant 10 ans seulement.

Dans un autre cas, dont il n'y eut qu'une seule application, on accorda au concessionnaire, à titre de subvention, l'exploitation gratuite d'un premier tronçon de ligne (10 km. de Landen à



réseau du chemin de fer belge en 1855

Saint-Trond) du chemin de fer qu'il s'engageait à prolonger jusqu'à Hasselt. Ailleurs, on déchargeait les concessionnaires de l'obligation de construire certaines lignes ou embranchements ou d'acquérir le terrain nécessaire à la double voie. D'autre part, un système dont la première application avait eu lieu à l'occasion de la concession du chemin de fer de Tournai à Jurbise en 1845, reçut des applications nouvelles. Il s'agissait ici d'un moyen de recourir à l'entreprise privée pour doter le pays de chemins de fer qui augmenteraient, dès l'origine, le réseau de l'Etat. Une fois construite par la Compagnie, l'exploitation de la ligne concédée devait immédiatement être assumée par l'administration des chemins de fer de l'Etat. Celle-ci défrayait les Compagnies en leur payant une rente annuelle ou, plus souvent, en leur remettant une partie des recettes brutes, généralement la moitié. Ce dernier système tient mieux compte des contingences économiques, mais il prête davantage à discussion et à procès car si, d'une part, il est relativement aisé d'interdire à la Compagnie de prendre des concessions dont l'exploitation puisse influencer défavorablement celle de ses propres lignes, d'autre part, l'administration exploitante peut avoir intérêt à en détourner certaines ca-

tégories de trafic. Toujours est-il que les chemins de fer concédés à une demi-douzaine de Compagnies ont ainsi été exploités par l'Etat dès leur ouverture au trafic (1).

Ce fut en 1852 qu'on concéda les premières concessions de chemins de fer à des Compagnies dont les capitaux étaient belges. C'étaient :

Le Chemin de fer de Dendre et Waes.

La partie belge du Chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.

Depuis lors, les concessions se suivirent à un rythme accéléré si bien qu'au 31 décembre 1865, il y avait en Belgique :

- 559 km. de chemins de fer construits et exploités par l'Etat;
- 196 km. de chemins de fer construits par des compagnies et exploités par l'Etat (2);
- 1.530 km. de chemins de fer construits et exploités par des Compagnies.

2.385 km. en tout.

Il y avait de plus, 179 km. en construction ou à construire par l'Etat et 1.410 km. par des Compagnies, ensemble, 1.589 km.

Les lignes existant en ce moment, appartenaient, en dehors des lignes de l'Etat, à 47 concessionnaires.

PERIODE DE 1865 A 1875. — Pendant cette période, le réseau se développa rationnellement. Les Compagnies se rendaient compte que de petites lignes disséminées ne pouvaient vivre que si elles se trouvaient dans une situation économique particulière comme celle d'Erquelines à Charleroy par exemple. Aussi y eut-il, dès ce moment, une tendance vers le groupement afin de former de véritables réseaux d'exploitation. Parfois, une Compagnie remettait sa concession à une autre en échange d'une rente fixe ou d'une partie notable des bénéfices bruts. Ce fut ainsi que la Compagnie du Nord avait repris en 1854-55, l'exploitation d'un réseau de 220 km.

(1) Il s'agit des lignes suivantes :

Tournai-Jurbise	42 km.	1845
Dendre et Waes et Bruxelles à Gand, par Alost	108 »	1852
Bruxelles-Lille-Calais (sections concédées)	44 »	1861
Braine-le-Comte à Gand	56 »	1861
Jonctions Belge-Prussienne (Welkenraedt)	18 »	1869
Plateaux de Herve	34 »	1872

Total . . . 260 km.

(2) 10 km. de Landen à Saint-Trond avaient été construits par l'Etat et étaient exploités par une Compagnie.

(dont 21 en France) appartenant à trois Compagnies qui lui en affermèrent l'exploitation pour la durée de la concession moins un jour.

La Compagnie de la Flandre Occidentale obtenait en 1864, la concession de 43 km. qui venaient s'ajouter aux 121 qu'elle exploitait déjà. La Grande Compagnie du Luxembourg augmentait encore son réseau qui, en 1867, atteignait 284 km.

La Compagnie du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et ses Prolongements, créée en 1862, affermait à dater de 1866, l'entière responsabilité de son réseau à la Compagnie pour l'Exploitation des Chemins de fer de l'Etat néerlandais. Le développement de ses lignes atteignait 137 km. en 1875.

Mais le groupement le plus important eut lieu en 1864 quand trois Compagnies déjà importantes, celles d'Anvers à Rotterdam, de l'Est Belge et de l'Entre-Sambre-et-Meuse, mirent leurs exploitations en commun, sous le nom de Chemins de fer du Grand Central Belge; chacune des Compagnies constituantes continuait à subsister, celle d'Anvers à Rotterdam étant fermière du réseau. C'était un arrangement qui a été imité depuis, parfois avec des variantes, lors de la constitution du South Eastern and Chatham Joint Committee en Angleterre et de l'exploitation commune du réseau P. O.-Midi, en France. Le réseau du Grand Central Belge s'est vu amputer de quelques lignes rachetées par les gouvernements belge et étrangers, mais il s'est accru par des concessions ou des traités d'exploitation, de façon à constituer un bloc de plus de 600 kilomètres.

La même idée directrice du groupement aux fins d'exploitation fut mise en œuvre par la Compagnie des Chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut, mais sous une forme moins nette. Cette Compagnie passait avec les concessionnaires des traités aux termes desquels elle s'engageait à construire leurs lignes, souvent à forfait moyennant remise de leurs titres et d'en céder l'exploitation à une Compagnie spécialement constituée à cet effet. Il s'agissait de la Société anonyme d'Exploitation des chemins de fer qui commença ses opérations en 1865. L'année suivante, celle-ci formait, avec la Compagnie des Bassins houillers du Hainaut, la Société générale d'Exploitation des chemins de fer, dont le réseau de 708 km. à la fin de 1868, devait en

atteindre 1.200 lors de l'achèvement des lignes restant à construire. Malheureusement, des difficultés d'ordre financier arrêtaient ce bel élan et il fallut renoncer à l'exploitation, ce qui se fit en deux étapes. En 1870, l'Etat reprenait l'exploitation d'un premier réseau de 601 km. sensiblement égal au sien propre (1). Le troisième tiers des chemins de fer était entre les mains d'un grand nombre de compagnies.

Grâce au choix judicieux de ses lignes, l'Etat n'était guère menacé économiquement; il n'en existait pas moins un danger politique, réel ou illusoire de voir dénationaliser une partie du réseau. On allait bientôt s'en rendre compte. En effet, en dehors de la pénétration déjà ancienne du Chemin de fer du Nord et de celle du « Staatspoor » jusqu'à Liège, il existait une menace de la part du Chemin de fer de l'Est. Déjà le bail accordé à la Compagnie du Guillaume-Luxembourg en 1863, par les Compagnies des Chemins de fer de Pepinster à Spa et de Spa à la Frontière Grand-Ducale, avait été transféré, dès le lendemain de sa signature, à la Compagnie du Chemin de fer de l'Est qui en assumait l'exploitation. Déjà les capitaux étrangers avaient largement souscrit à la constitution du Chemin de fer de Liège à Maestricht quand on apprit, quelques années plus tard, qu'un traité de reprise avait été conclu entre la Grande Compagnie du Luxembourg et l'Est français. Le Gouvernement s'en émut et fit voter d'urgence par les Chambres, un projet de loi défendant, sans approbation préalable, le transfert d'une concession. Chose rare à l'époque, cette loi avait même un effet rétroactif.

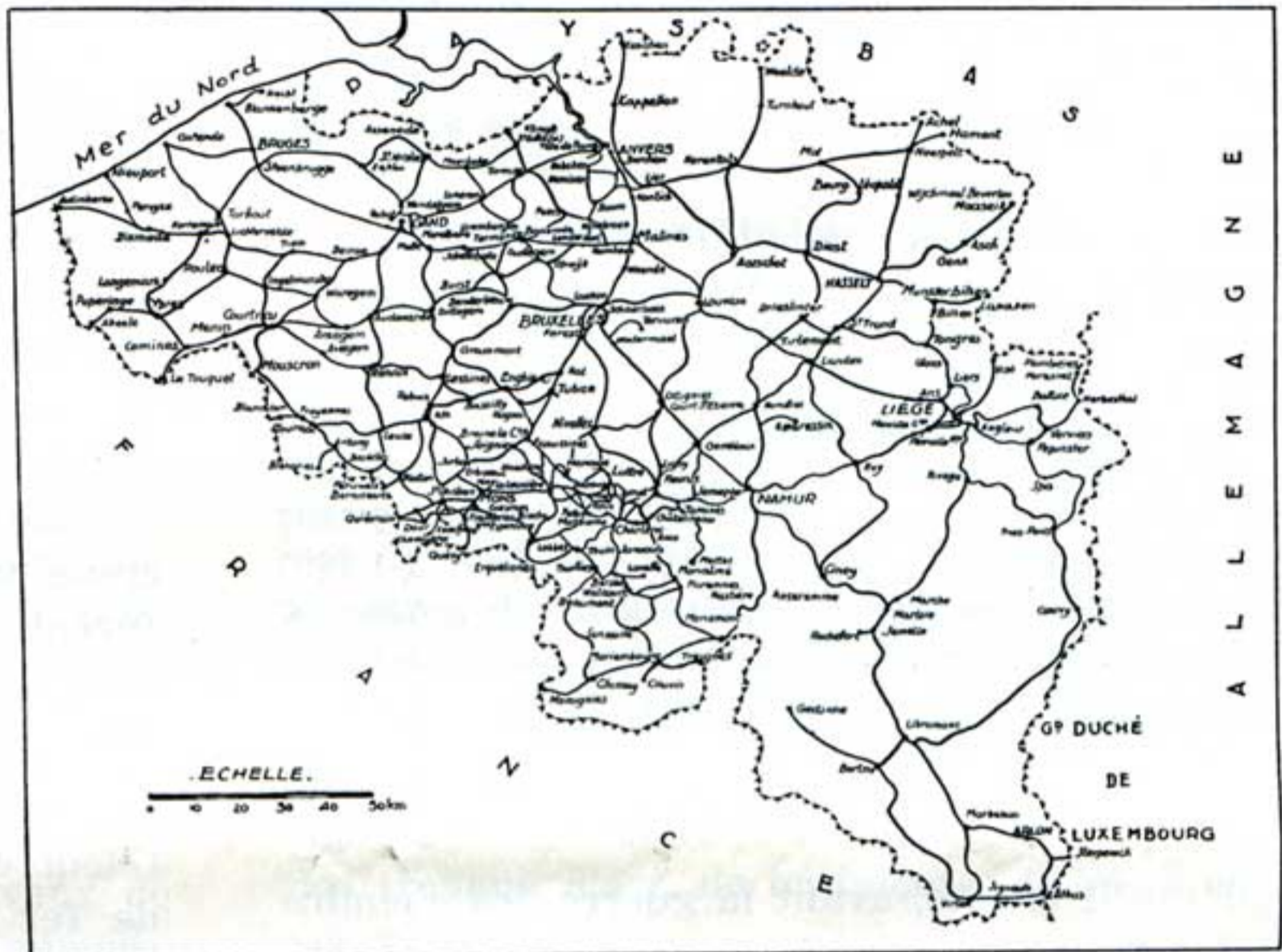
Le danger auquel le pays venait d'échapper de justesse devait renforcer les partisans de l'exploitation de tout le réseau par l'Etat. Les deux lignes visées furent rachetées les premières :

(1) L'Etat reprenait ainsi l'exploitation des chemins de fer concédés aux Compagnies suivantes :

Denderleeuw-Courtrai	63 km.
Braine-le-Comte-Courtrai	29 »
Hainaut-Flandres	110 »
Saint-Ghislain et Prolongements	33 »
Haut et Bas Flénu	66 »
Frameries-Chimay	64 »
Centre	81 »
Piéton-Manage	10 »
Jonction de l'Est	42 »
Tamines-Landen	103 »

Celle de Pepinster à Spa ensuite d'une convention de 1872, celle du Luxembourg, ensuite de la loi des 15-16 mars 1873 avec effet rétroactif à la date du 1^{er} janvier.

D'ailleurs, la plupart des concessions comportaient un droit de rachat après la 20^{me} année, les premières moyennant paiement annuel d'une rente à forfait, les autres en capitalisant à 4 p.c. la valeur moyenne du bénéfice des 5 meilleures parmi les 7 dernières années et en y ajoutant une prime de 15 pour cent.



Réseau du chemin de fer belge en 1885

PERIODE DEPUIS 1875 JUSQU'A LA GUERRE. — Si l'Etat poursuivait, par principe, le rachat des concessions, il y eut des cas où il se trouva obligé d'en reprendre d'autres afin d'éviter les perturbations graves qui résulteraient de leur faillite. Tel fut le cas des Bassins houillers du Hainaut avec laquelle la Compagnie générale d'Exploitation des chemins de fer avait fusionné en 1873. La Société ayant fait faillite le 13 janvier 1877, l'Etat reprit, à la date du 1^{er} janvier 1878, l'exploitation des 249 km. de son réseau des Flandres et racheta les concessions des Compagnies constituantes (1), à l'exception des 164 km. de la Compagnie de la Flan-

(1) C'étaient les suivantes :

Bruges-Blankenberghe et extensions	41 km.
Eecloo-Anvers	32 »
Furnes à Dunkerque (partie belge)	8 »
Lichtervelde à Furnes	34 »
Lokeren à Selzaete	24 »
Ostende à Armentières	68 »
Ouest de la Belgique	42 »

dre Occidentale et des 42 km. de Gand à Terneuzen. Trouvant les offres reçues insuffisantes, ces deux Compagnies reprirent l'exploitation de leurs chemins de fer. De plus, l'Etat procéda également, quand il le put, au rachat de concessions dont il s'était déjà assuré l'exploitation.

De 1876 à 1882, il reprenait ainsi les chemins de fer de :

Dendre et Waes (déjà exploité)	1-5-1876
Saint-Ghislain à Erbisœul	16-9-1879
Anvers à Rotterdam (partie belge)	1880
Marbehan à Virton	15-3-1881
Lierre à Turnhout	1-3-1882

Après un ralentissement, les rachats reprirent en 1896 :

Hasselt à Maeseyck	1-1-1896
Anvers à Gand, par Saint-Nicolas	1-6-1896
Liégeois-Limbourgeois	1-1-1897
Gand à Eecloo	1-1-1897
Grand Central Belge	1-1-1897
Plateaux de Herve (déjà exploité)	7-9-1897
Sichem à Montaigu	1-7-1898
Liège à Visé (Cie Liège-Maestricht)	1-7-1899
Hesbaye-Condroz (déjà exploité)	1-1-1900
Saint-Trond à Hasselt (déjà exploité)	1-1-1900

Il reprit encore, avant la guerre, les chemins de fer de :

Flandre Occidentale (jouissance 1908)	1-1-1906
Termonde à Saint-Nicolas	1-1-1907

Spa à la frontière Grand-Ducale (déjà exploité)	1-1-1913
---	----------

DEPUIS 1914 JUSQU'AUJOURD'HUI. —

Après la période de l'exploitation par l'occupant, l'Administration rentra en possession d'un réseau pitoyable dont un tiers avait été détruit. La remise en état s'accomplit rapidement et fut complètement achevée en 1930.

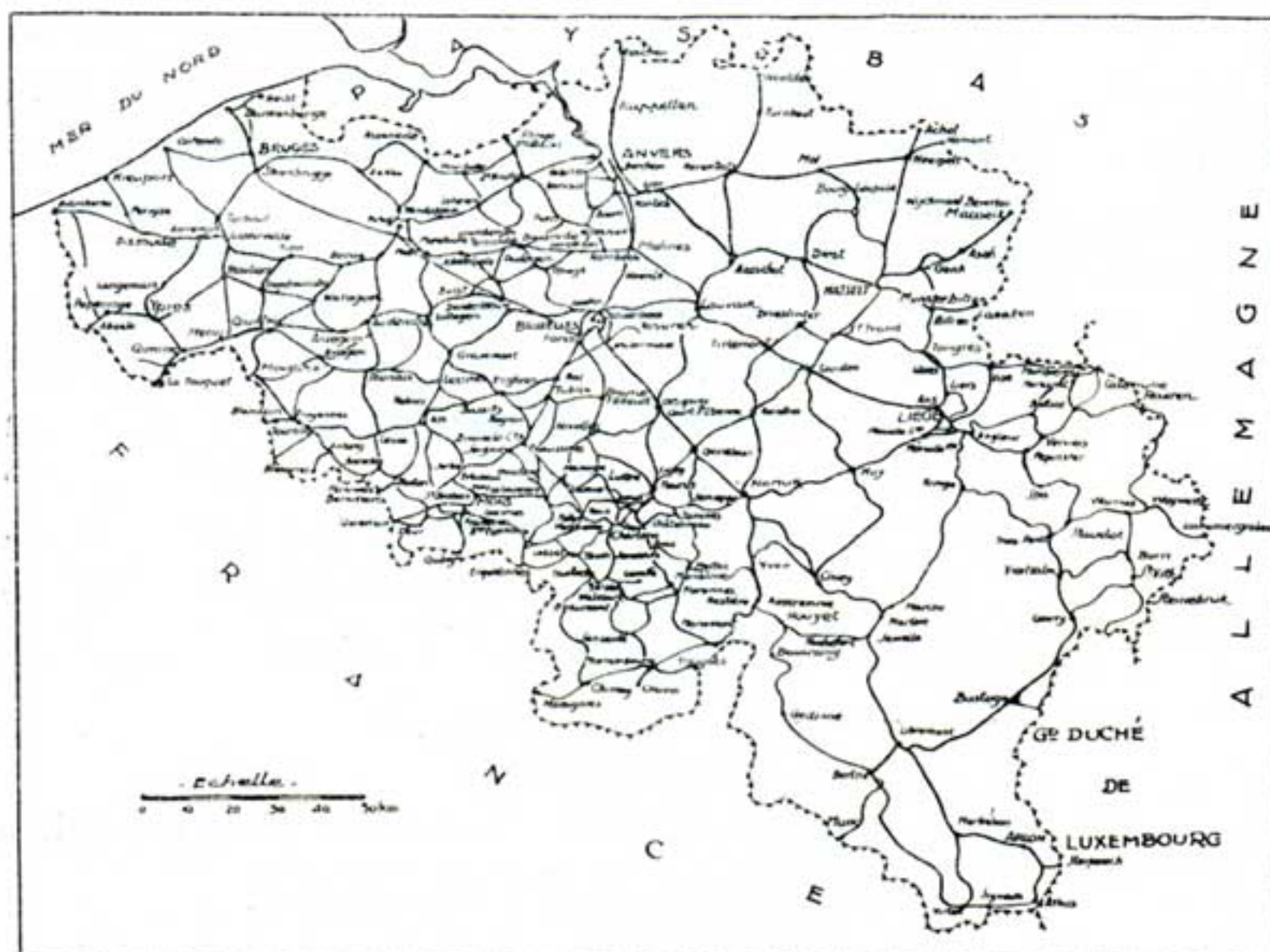
En même temps, on rachetait les concessions suivantes dont les lignes étaient déjà exploitées par l'Etat et au sujet desquelles il subsiste des litiges en voie d'aplanissement :

Braine-le-Comte à Gand	27-1-1921
Bruxelles-Lille-Calais (sections)	27-1-1922
Tournai à Jurbise	27-1-1922
Jonction Belge-Prussienne	1925

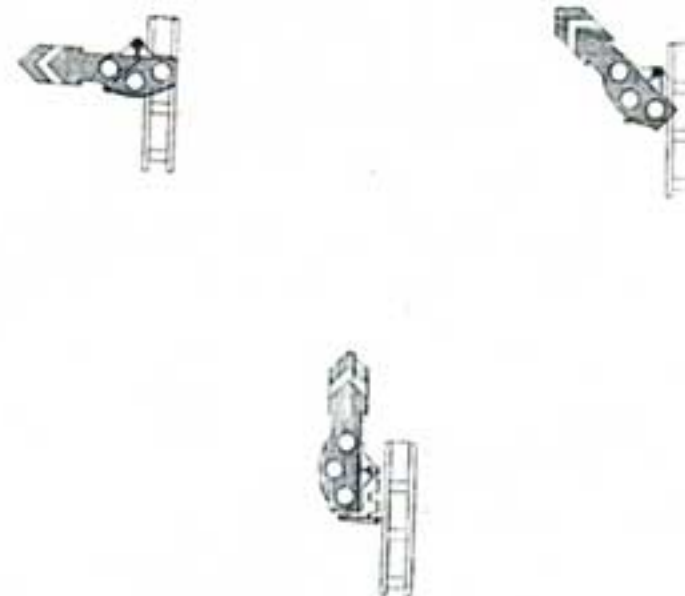
Entretiens, on envisageait une réorganisation du réseau comme partie intégrante, si pas primordiale, d'une vaste opération financière entreprise afin d'apurer les finances de l'Etat. La Société nationale des Chemins de fer belges fut créée par la loi du 26 juillet 1926. Ses statuts furent promulgués le 9 août et, le 1^{er} septembre, l'Etat lui transférait, pour 75 ans, l'exploitation de son réseau de 4.795 km.

Les seules sociétés concessionnaires qui existaient encore étaient la Compagnie du Chemin de fer de Gand à Terneuzen, dont la partie belge fut rachetée par la Société Nationale le 1^{er} avril 1930, celle de Malines à Terneuzen qui subsiste et exploite la partie néerlandaise du Gand-Terneuzen, les lignes dites Nord-Belges, dont la concession expire en 1941 et la Compagnie du Chemin de fer de Chimay qui, depuis 1875, a une convention particulière avec le Nord.

Lionel WIENER.



Réseau du chemin de fer belge en 1935



JONCTION NORD-MIDI

Travaux de relèvement de la gare de BRUXELLES-NORD

LA Jonction NORD-MIDI entraîne à la gare de BRUXELLES-NORD et à la gare de BRUXELLES-MIDI des travaux d'une importance exceptionnelle. La nécessité de ces travaux se conçoit aisément eu égard aux deux faits suivants :

D'abord les deux gares en question doivent être reliées aux 6 voies prévues dans la Jonction proprement dite, ce qui impose de transformer ces deux gares, actuellement gares terminus, en gares de passage.

Ensuite, les raccords des deux gares à la Jonction ne peuvent être faits au niveau actuel des rails qui correspond sensiblement au niveau du pavage des rues environnantes. Ces raccords doivent être établis sur des viaducs passant au-dessus des rues à traverser. De ce fait, le relèvement de toutes les installations de chacune des deux gares est nécessaire.

Dans cet article, nous donnerons un aperçu général des travaux de BRUXELLES-NORD et nous nous proposons de traiter les travaux de BRUXELLES-MIDI dans un prochain numéro.

Pour BRUXELLES-NORD, les conséquences de la Jonction peuvent se résumer comme suit :

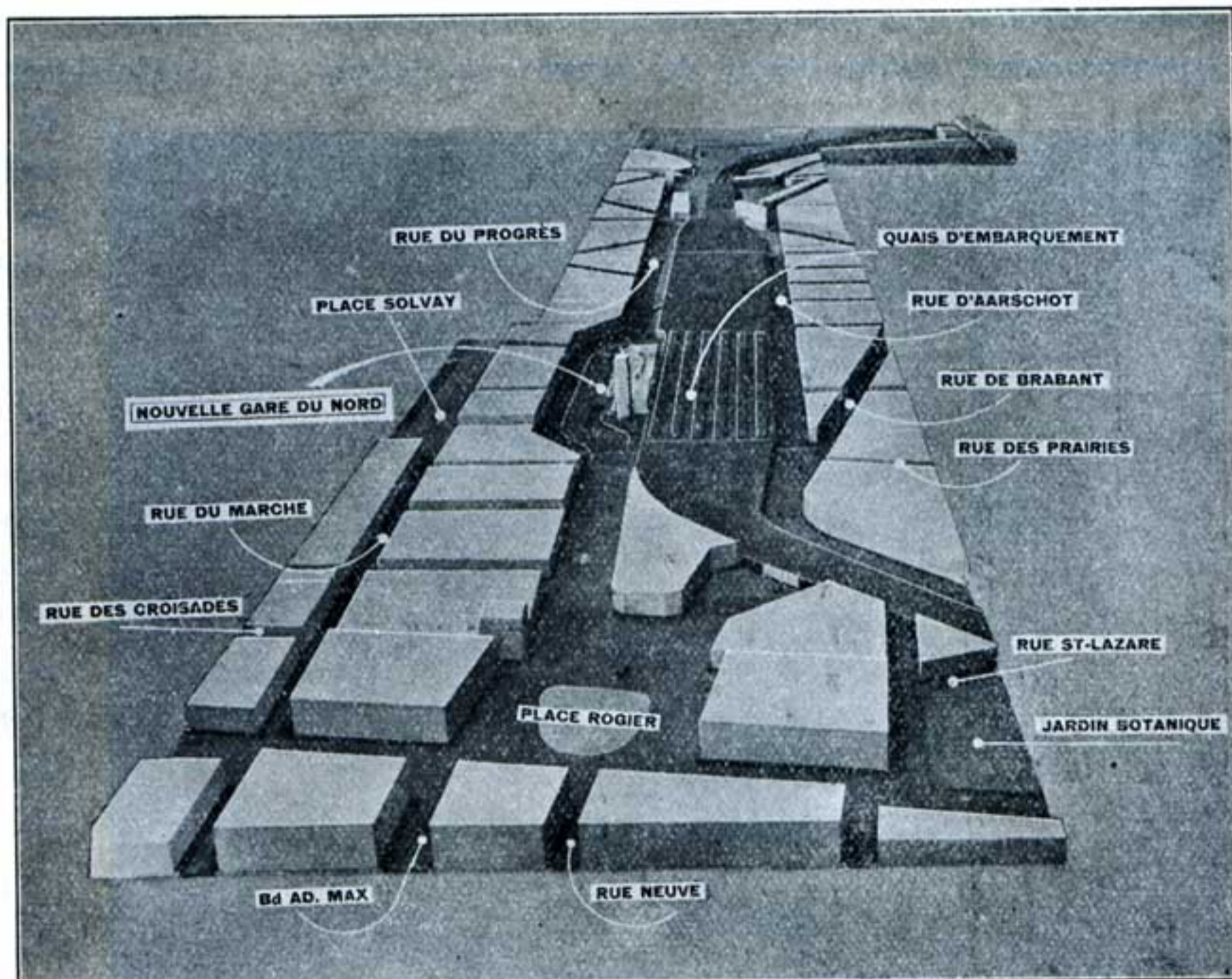
1° un relèvement de la plate-forme des voies d'environ 8 mètres;

2° un recul vers Schaerbeek des quais d'embarquement des voyageurs nécessaire pour l'établissement de la tête du raccord entre les voies à quai et la Jonction.

La plate-forme relevée ne peut être reliée aux voies existantes à maintenir que par l'intermédiaire de pentes très douces. En outre, on profite du relèvement pour rétablir des communications entre les deux parties de la ville séparées depuis tant d'années par les installations ferroviaires pénétrant dans la ville jusqu'à la place Rogier. Bref, le relèvement s'étend le long

des voies de Gand jusqu'au pont du Canal Maritime, le long des voies d'Anvers et de Liège jusqu'au pont Teichman à l'entrée de la gare de Schaerbeek, le long des voies de Namur jusqu'au pont de la rue Navez. La zone des travaux s'étend ainsi sur une distance d'environ 3 km. et affecte non seulement la gare proprement dite, mais également les voies d'accès sur une grande étendue et toutes les installations de garage de voitures à voyageurs et du pont tournant pour locomotives se trouvant entre la gare du NORD et la gare de SCHAERBEEK.

Un million de mètres cubes de terre sont à amener, 50 km. de voies et 300 appareils de voies sont à démolir et à reconstruire à un niveau relevé, des centaines de signaux et des kilomètres de câbles pour la signalisation sont à déplacer, des nouvelles cabines de signalisation sont à construire et à équiper, une cabine de signalisation est à déplacer. Cette énumération rapide et incomplète donne une idée de l'ampleur des travaux d'art, de bâtiments, de voies et de signalisation.



Cliché n° 1

A ces travaux s'ajoute la construction de nombreux ponts, de murs de soutènement et de fondations diverses.

Actuellement, il n'existe entre la place Rogier et le pont Teichman à Schaerbeek, qu'un seul viaduc supérieur, celui de l'avenue de la Reine, reliant les deux parties de la ville séparées par le chemin de fer. Après achèvement de la Jonction on aura un pont à chaque extrémité des quais, à la rue Rogier, à l'avenue de la Reine, à la rue des Palais et à la rue du Pavillon. Tous ces ponts seront des passages inférieurs c'est-à-dire que le trafic routier passera en dessous de la plate-forme des voies. Ainsi, le pont de l'avenue de la Reine, actuellement passage supérieur, est à démolir et à remplacer par un passage inférieur. De même, le pont du raccordement Laeken-Bruxelles-Quartier Léopold doit être démolit et remplacé par un tube en béton armé; en effet, ce raccordement passant au-dessus des voies avant les travaux, doit passer en dessous des voies après relèvement de celles-ci.

Signalons encore qu'on profitera des travaux de relèvement des voies pour faire passer la ligne Bruxelles-Nord-Namur en dessous de la ligne électrique d'Anvers au moyen d'un petit tunnel en béton armé. Actuellement, ces deux lignes se coupent à niveau, ce qui constitue une entrave très sérieuse à la bonne exploitation.

Pour finir cette importante énumération, nous avons réservé un travail qui, au point de vue spectaculaire, prime tous les autres : la con-

struction d'un nouveau bâtiment des recettes.

Nous avons déjà signalé que les nouveaux quais d'embarquement sont à reculer. Il est d'élémentaire logique de placer le bâtiment des recettes dans l'axe des quais et ainsi on a dû décider :

1° de démolir l'ancien bâtiment à l'emplacement duquel on prévoit la construction d'un building pour abriter tous les services centraux de la S. N. C. B.;

2° de construire un nouveau bâtiment en recul d'environ 300 m. sur le bâtiment actuel. Le nouveau bâtiment des recettes sera latéral par rapport à la plate-forme des voies et presque entièrement en dehors de cette plate-forme. On obtiendra ainsi une gare moderne de passage semblable à celle de Gand Saint-Pierre, de Bruges ou de Schaerbeek par exemple. La façade de la nouvelle gare sera tournée du côté de la rue du Progrès qui, à cet endroit, doit être sensiblement élargie.

Une large plate-forme avec gare de tramways sera établie devant le bâtiment, à 4 m. au-dessus du pavage de la rue. A cette plate-forme auront accès les tramways et les piétons se rendant à la gare; les autos pourront également y déposer des voyageurs, mais ne pourront pas la traverser de part en part afin de ne pas couper le courant des piétons et des voyageurs se dirigeant de la gare vers les tramways ou vice-versa.

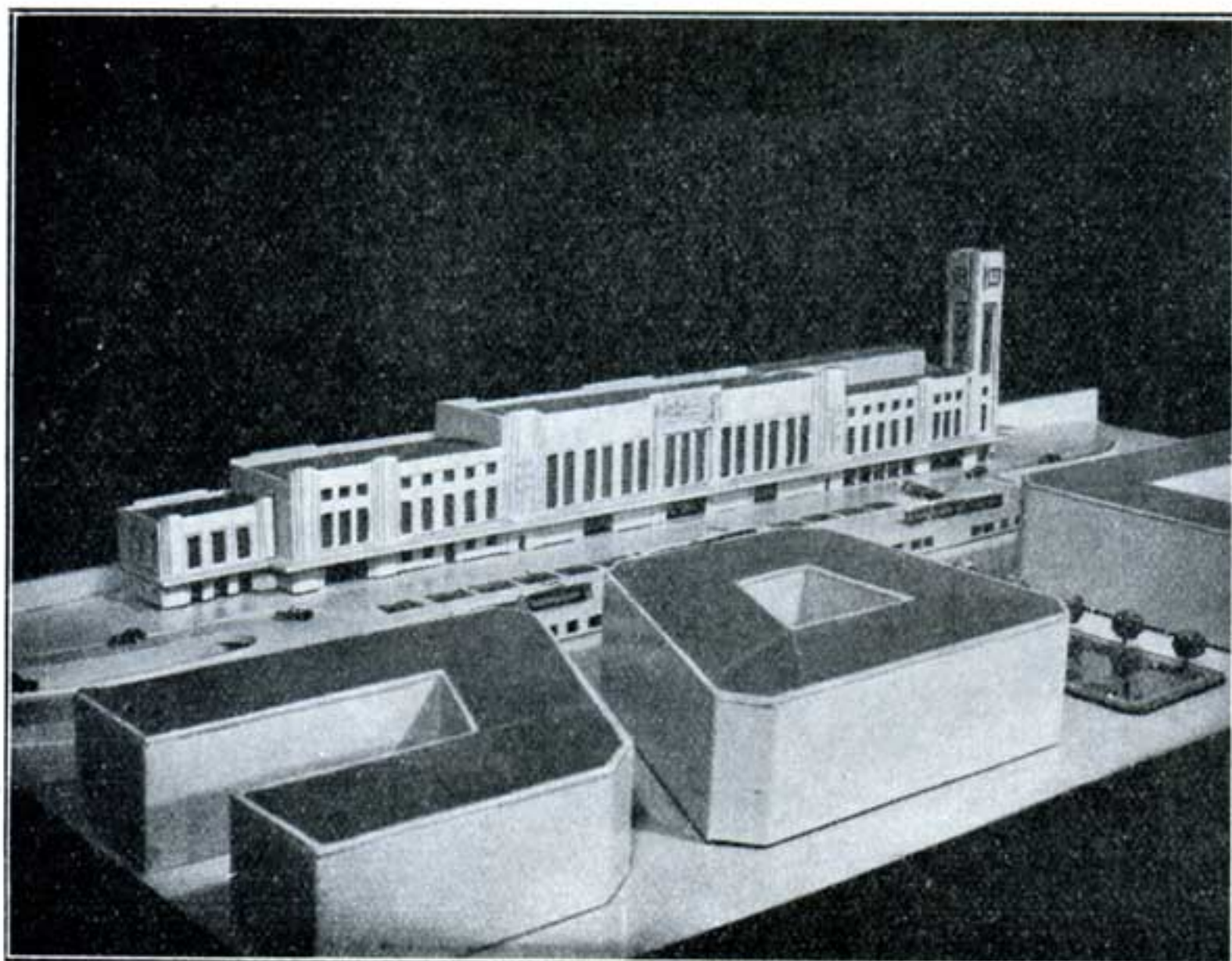
Cette plate-forme aura comme heureux effet de diminuer de 4 m. la hauteur des escaliers donnant accès aux quais. De cette plate-forme, on aura accès à la Salle des pas-perdus, à la Salle des guichets, consigne, etc.

Trois couloirs passeront sous les voies et donneront accès aux quais. Un couloir central pour les voyageurs au départ sera pourvu d'escaliers fixes et mobiles; les deux autres couloirs munis uniquement d'escaliers fixes sont prévus pour les voyageurs à l'arrivée.

Pour terminer, disons un mot du mode d'exécution de ces travaux considérables.

Les conditions suivantes étaient imposées :

1° maintenir 90 p. c. du trafic normal et régulier des trains;



Cliché n° 2

2° maintenir 75 p. c. des moyens d'exploitation;

3° maintenir 100 p. c. de la sécurité de circulation des trains.

Une autre condition s'imposait à BRUXELLES-NORD à cause du pont de l'avenue de la Reine qui est à démolir et à reconstruire. La démolition de ce pont ne peut être envisagée avant d'avoir construit un autre pont (notamment celui de la rue du Pavillon) pour y détourner le trafic routier très important. Ce fait nous a obligés de diviser le travail en deux zones. La première zone s'étend entre le pont de la rue du Pavillon et Schaerbeek, la seconde entre le pont de la rue du Pavillon et Bruxelles-Nord. La première zone sera relevée en premier lieu, et au fur et à mesure de son relèvement, les différentes installations de cette zone seront reliées à la zone non relevée par un plan incliné s'étendant de la rue du Pavillon jusqu'à l'avenue de la Reine.

Dans chaque zone les travaux sont exécutés par la méthode dite par tranches longitudinales. Cette méthode consiste à diviser le travail en plusieurs phases. Pendant la première phase on libère une bande de terrain latérale s'étendant d'une extrémité à l'autre de la zone des travaux. Pendant la seconde phase on construit sur le terrain libéré les premières parties des ponts et des murs de soutènement, on effectue des terrassements et on établit un certain nombre de voies ce qui permettra de mettre hors service une série d'autres voies et de libérer ainsi, en fin de phase, une seconde tranche longitudinale de terrain. En troisième phase, on construit sur le terrain libéré en deuxième phase, et ainsi de proche en proche on s'achemine vers l'achèvement du travail.

Le principe de l'exécution est donc des plus simples. Toutefois, l'application ne peut pas toujours se faire sans grandes difficultés multiples.

D'abord au droit des quais, il y aura certainement une période assez longue pendant laquelle quelques voies à quai en service, seront déjà établies au niveau relevé, tandis que d'autres se trouveront toujours au niveau bas actuel. Il s'agit de trouver, dans ces conditions, le moyen d'établir une communication

entre ces deux parties de la gare, séparées par des chantiers, pour permettre le transfert des voyageurs et des bagages de la partie relevée de la gare à la partie non relevée et vice-versa.

Ensuite, il faut que les voies d'arrivée soient reliées, ou bien aux voies relevées, ou bien aux voies basses; il y a aussi des voies à relier en même temps aux voies relevées et non relevées.

Toutes ces difficultés ont posé des problèmes des plus ardues qui ont exigé des études longues et délicates. Tous ces problèmes ont été résolus et on peut caresser l'espoir que les travaux s'exécuteront sans causer des difficultés sérieuses au trafic régulier des trains.

L'ensemble des travaux comporte sept grandes phases à subdiviser en étapes et sous-étapes.

Entamés en novembre 1936, ils ont été menés avec célérité et certitude. Les délais fixés ont été respectés à la lettre et nous espérons que les difficultés à venir seront surmontées comme celles du passé.

En septembre 1939, tous les travaux de la première zone, s'étendant du pont de la rue du Pavillon jusqu'au pont Teichman, seront achevés. Les voies et installations ferroviaires s'y trouveront à ce moment à leur emplacement et à leur niveau définitif. La transversale LAEKEN - BRUXELLES - QUARTIER LEOPOLD passera déjà dans le nouveau tube en dessous des voies; enfin, les voies BRUXELLES-NORD-NAMUR auront pu être détournées dans le



Cliché n° 3

nouveau pont pour passer sous les voies électriques d'Anvers.

Le cliché n° 1 représente la maquette des travaux dans leur ensemble. Cette maquette ayant été faite à un moment où les études n'étaient pas encore définitivement arrêtées, n'est pas tout à fait à jour; elle donne néanmoins une idée claire et suffisamment exacte des nouvelles installations.

Le cliché n° 2 représente la maquette du bâtiment des recettes tel que l'on se propose de le construire. Ce projet a été élaboré par les architectes P. et J. SAINTENOY.

Enfin, le troisième cliché donne une vue de la cabine III de signalisation en voie de déplacement. Ce travail s'est opéré sans mise hors service de cette cabine et sans causer la moindre entrave à sa marche régulière.

LA COORDINATION DES TRANSPORTS EN BELGIQUE

POURSUIVANT sa tournée de conférences dans le pays, M. Rulot, Directeur Général de la S. N. C. B., a occupé le 9 mars, à Liège, la tribune de la Société belge d'Etudes et d'Expansion.

Devant un auditoire particulièrement averti des questions de transport, M. Rulot a développé le thème « L'intérêt général du pays exige la coordination des moyens de transport ».

Que représentent les moyens de transport pour la communauté belge ?

Le réseau ferré peut être évalué à 18 milliards, les voies navigables à 6 milliards, les routes à 5 milliards, soit au total 29 milliards ou près de 65 p. c. de l'ensemble des biens de l'Etat qui doit comporter actuellement environ 45 milliards.

A ce chiffre, il convient d'ajouter la valeur du matériel utilisé par chaque mode de transport, soit 5 milliards pour le chemin de fer, 2 milliards pour la batellerie et 3 milliards pour l'autocamion.

Ces trois modes de transport concourent à assurer tous les échanges nécessaires à la vie économique de la Nation.

Une mission aussi vaste et aussi essentielle pour l'existence même du pays, des investissements publics et privés qui atteignent un total de 39 milliards, relèguent à l'arrière-plan les intérêts particuliers branchés sur l'industrie des transports et imposent au premier plan la seule notion de l'intérêt général.

Actuellement, une concurrence ruineuse oppose les trois modes de transport. Cette concurrence s'exerce au détriment du chemin de fer.

Celui-ci a un dispositif tarifaire dit « ad valorem » comportant un éventail de prix de transport allant de 1 franc à la tonne kilomètre à fr. 0,10 à la tonne kilomètre avec un prix de revient moyen de fr. 0,26 à la tonne kilomètre.

Né en 1861, ce système tarifaire part du principe économique « Faire payer par le trafic ce qu'il peut supporter ». Des marchandises de valeur élevée, qui peuvent atteindre tous leurs débouchés en supportant un prix de transport élevé, procurent au chemin de fer la marge bénéficiaire qui lui permet, par ailleurs, de transporter au-dessous du prix de revient moyen des marchandises de faible valeur qui autrement ne pourraient atteindre leur débouché naturel ou les marchandises qui autrement éviteraient les ports belges pour atteindre les pays outre mer.

Ce dispositif tarifaire, qui depuis bientôt 80 ans a aidé l'essor économique de notre pays, est en passe d'être ruiné par la concurrence des autres modes de transport.

Le camion automobile, dont le prix de revient moyen oscille entre fr. 0,45 et fr. 0,60 par tonne kilomètre, enlève au chemin de fer le trafic qui paie un prix de transport supérieur à ce prix de revient.

La batellerie, dont les conditions de navigation et la qualité du matériel s'améliorent cha-

que jour, enlève, avec un prix de revient moyen de 9 c. 5 par tonne kilomètre, les trafics de matières pondéreuses.

Ajoutons à cette concurrence de prix, la pléthore des moyens de transport existant dans le pays.

Se trouvant au centre de cette concurrence, le chemin de fer s'en ressent d'autant plus, qu'étant seul soumis à la loi du 25 août 1891, il est également seul à ne pouvoir conclure librement des traités particuliers, à devoir publier ses prix, à devoir accepter tous les transports qui lui sont présentés, tandis que ses concurrents bénéficient d'une liberté commerciale complète, prennent les transports qui leur plaisent et débattent librement le prix du transport avec leurs clients.

La conclusion de cet état de choses est que le chemin de fer, aux prises avec deux concurrents dont l'exploitation est basée sur le prix de revient, ne pourra maintenir sa tarification à la valeur et devrait envisager d'établir également son exploitation sur la base de son prix de revient moyen de fr. 0,26 par tonne kilomètre.

M. Rulot cite des exemples frappants de l'accroissement considérable des charges de transport qui résulterait de cette tarification nouvelle, notamment pour l'industrie lourde dont les produits doivent cependant soutenir une concurrence effrénée sur les marchés étrangers.

« C'est ainsi que, dans une tonne de poutrelles, dont le prix de vente en y comprenant les sous-produits, est d'environ 1.200 francs, entrent :

» 1° 4.500 kgs de minerais parcourant 166 km. et payant fr. 91,75 de frais de transport soit 12,2 cent à la tonne kilomètre;

» 2° 1.700 kgs de coke parcourant 53 km. et payant fr. 36,80 de frais de transport soit 40,9 cent. à la tonne kilomètre;

» 3° 325 kgs environ de produits divers payant fr. 4,40 de frais de transport soit 10,6 cent. la tonne kilomètre.

» A ce total de frais de transport des matières premières, ajoutons les frais de transport à la tonne de poutres destinées au commerce intérieur soit fr. 59,60 à une distance de 100 km. ou 59,6 cent. la tonne kilomètre.

» Nous obtenons ainsi un total de frais de

» transport de fr. 192,55 représentant une incidence de 16 p. c. sur le prix de vente des poutrelles.

» Voyons maintenant quelles seraient les conséquences de l'application par le chemin de fer au lieu et place de la tarification à la valeur, d'une taxation uniforme basée, à l'instar de ce que font la Route et la Batellerie, sur le prix de revient moyen.

» En 1938, le chemin de fer a réalisé une recette moyenne pour l'ensemble de son trafic de grosses marchandises, de 29 cent. par tonne kilomètre. A trafic identique, il faudra retrouver au moins cette recette moyenne de 29 cent. pour obtenir la recette totale correspondante. Supposons pour simplifier que nous appliquions ce taux de 29 cent. à toutes les marchandises qui nous furent confiées l'an dernier et voyons ce qui en eût résulté pour les poutrelles :

» 1° pour les 4.500 kgs de minerais nous eussions réclamé fr. 216,65 au lieu de fr. 91,75;

» 2° pour les 1.700 kgs de coke fr. 26,10 au lieu de fr. 36,80;

» 3° pour les 325 kgs de produits divers, fr. 4,80 au lieu de fr. 4,40;

» 4° pour le transport des poutres 29 francs au lieu de fr. 59,60.

» Au total, en régime tarifaire uniforme, les frais grévant les transports des matières premières et les produits finis d'une tonne de poutrelles destinées aux besoins du pays, se seraient élevés à fr. 276,55 soit une augmentation de 84 francs par tonne de poutres.

» En d'autres termes, l'incidence des frais de transport qui est actuellement de 16 p. c. en commerce local atteindrait près de 23 p. c., soit une augmentation d'incidence de près de 50 p. c.

» Pour les poutrelles destinées à l'exportation, la démonstration est plus éloquente encore. Jouissant d'un tarif spécial, la tonne de poutrelles exportée ne paie pour 126 km. que 27 francs, de sorte que les frais de transport des matières premières et du produit fini s'élèvent au total dans le régime actuel à 160 francs. Or, en régime de tarification uniforme, cette même tonne de poutrelles coûterait, en frais de transport, 284 francs soit 124 francs en plus, représentant une incidence sur le prix de vente des poutrelles de 23 1/2 p. c.,

» alors que cette incidence n'est actuellement
» que de 13 p. c. »

Ces exemples et la simple raison s'accordent pour démontrer que le maintien de la tarification à la valeur, pratiquée d'ailleurs par les chemins de fer dans tous les pays évolués économiquement comme le nôtre, s'impose dans notre pays au moins autant qu'ailleurs.

Dès lors, un premier point se trouve tranché. Plutôt que de chercher le remède à l'inégalité de traitement dont souffre actuellement le chemin de fer dans l'octroi d'une liberté commerciale complète à tous les transporteurs, c'est dans la réglementation de la profession de tous les transporteurs publics que se trouve la solution du problème des transports en Belgique.

Comme cheminot, M. Rulot accepte le régime de liberté et l'état de guerre qui en résultera. Son esprit entend cependant se maintenir dans le plan de l'intérêt général du pays.

Dès lors, il convient de construire. Voici comment M. Rulot déduit des prémisses de son raisonnement, la partie constructive de sa thèse :

« Les répercussions économiques du désordre
» des transports s'avèrent de plus en plus né-
» fastes.

» Les remèdes doivent permettre aux trois
» modes de transport de vivre et de s'épanouir
» dans le cadre de l'intérêt général.

» L'intérêt général s'oppose à chercher la so-
» lution du problème des transports dans la li-
» berté intégrale.

» L'intérêt général s'oppose à l'inflation des
» moyens de transport.

» L'intérêt général s'oppose à la suppression
» au chemin de fer de la tarification à la valeur,
» qui est conforme aux intérêts de notre éco-
» nomie.

» L'intérêt général commande que l'on régle-
» mente les transports de la Route et de la Voie
» d'Eau, comme on l'a fait pour le chemin de
» fer et qu'on leur étende la tarification à la
» valeur.

» L'intérêt général justifie ce maintien d'une
» concurrence saine et féconde.

» L'intérêt général exige que le coût des trans-
» ports soit réduit au strict minimum basé sur
» un prix de revient judicieusement établi et
» comprenant tous les éléments incombant au
» transport.

» L'intérêt général commande que la fonction
» de transporteur public soit généralisée quel
» que soit le mode de transport.

» Les principes que nous venons de formuler
» devraient être appliqués. Cette tâche incombe
» à l'Etat, c'est-à-dire au Département des
» Transports qui devrait avoir dans ses attri-
» butions toutes les questions de transport, y
» compris la batellerie qui dépend du Ministère
» des Travaux Publics.

» En créant récemment le Ministère des Com-
» munications et des Travaux Publics on a réa-
» lisé cette réforme; espérons qu'elle sera main-
» tenue.

» Pour réaliser la coordination des transports,
» il faudrait :

» 1° Provoquer la création d'organismes grou-
» pant les transporteurs de la Route et de l'Eau
» de façon à disposer de délégations responsa-
» bles;

» 2° Créer au sein du Département des Trans-
» ports un Comité Central de Coordination,
» comprenant des délégués des divers intérêts
» en jeu et qui serait non pas un simple Comité
» consultatif mais un organisme d'exécution.

» Ce Comité serait chargé de traiter toutes
» les questions de coordination et, notamment,
» de procéder à l'inventaire de la capacité des
» différents modes de transport; de fixer des
» mesures de collaboration entre les différents
» transporteurs en vue d'un partage rationnel
» du trafic basé sur les propriétés de chaque
» mode de transport; d'établir une doctrine du
» prix de revient de chaque mode de transport;
» de fixer des mesures de contingentement et
» de suppression de doubles emplois onéreux;
» de déterminer les documents de transport et
» les conditions dans lesquelles les tarifs se-
» ront publiés; de fixer les directives des fédé-
» rations nationales; d'étudier la revision de la
» loi de 1891 sur le contrat de transport et de
» proposer au Gouvernement les modifications
» utiles; de présenter des projets d'extension ou
» d'amélioration des voies de communications;
» de rechercher pour les exploitations par route
» et par eau, les bases d'une tarification à la
» valeur qui permette à ces entreprises une ex-
» ploitation rentable là où elles sont seules à
» assurer des transports et qui les empêchent
» de contrarier systématiquement les autres
» transporteurs, là où plusieurs modes de trans-
» port se partagent le trafic.

» Il est bien entendu que le Chemin de fer
» aurait à se soumettre tout comme la Route et
» l'Eau aux décisions que prendrait le Comité
» Central de Coordination.

» Ce Comité comprendrait des délégués du
» Gouvernement, des grandes institutions d'in-
» térêt économique et, à droits égaux, des re-
» présentant du Rail, de la Route et de la Voie
» d'Eau. Il serait présidé par un Magistrat.

» En ce qui concerne les groupements de
» transporteurs, l'un pourrait grouper les ex-
» ploitants d'autobus et d'autocars, un autre les
» entreprises de transport par camion, un troi-
» sième les bateliers. Ces fédérations dont les
» dirigeants seraient choisis parmi les adhérents
» et nommés par eux, seraient chargées en mê-
» me temps que de la défense des intérêts de
» leurs membres, de la surveillance de leur ac-
» tivité, de la stricte application par eux des
» directives du Comité Central de Coordination ;
» elles seraient habilitées pour faire respecter
» leurs décisions.

» Elles constitueraient dans chaque centre im-
» portant du pays, des Fédérations régionales,

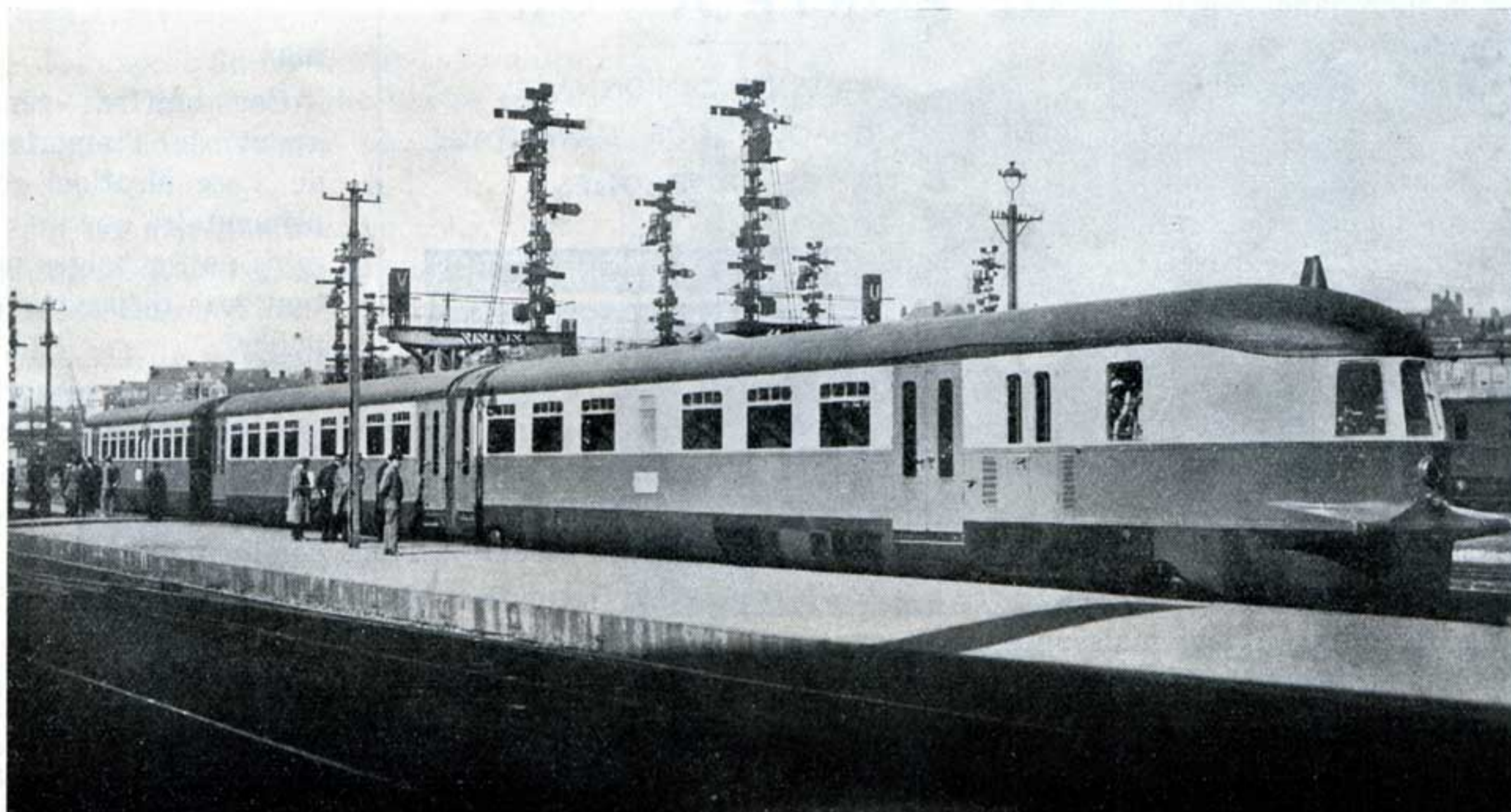
» sorte de bureau d'affrètement qui, placées
» sous leur dépendance auraient les mêmes pré-
» rogatives et les mêmes obligations que les
» Fédérations nationales dont elles dépen-
» draient.

» Voilà esquissées, à larges traits, les bases
» d'une organisation qui permettrait, selon nous,
» de réaliser la réglementation indispensable,
» tout en conservant aux exploitations le maxi-
» mum de liberté et d'autonomie, en rapport
» avec nos traditions.

» Sans doute, y a-t-il dans ces suggestions,
» matière à discussion et à amélioration.

» Souhaitons que bientôt le Gouvernement, qui
» seul dispose du pouvoir et des possibilités
» d'entamer la réalisation de cette réforme,
» prendra une décision.

» Tout retard est préjudiciable au Pays. Le
» Département des Transports sait, et je tiens
» à le répéter publiquement, que la Société Na-
» tionale est prête à collaborer à cette réforme
» en n'ayant que le souci de servir non pas les
» intérêts du chemin de fer, mais l'intérêt de
» la Belgique tout entière. »



Un autorail triple de la S. N. C. B.

LE SERVICE DE « PORTE A PORTE »

LA Société Nationale des Chemins de fer belges a la préoccupation d'offrir à ses clients des services parfaits.

Ceux-ci ne sont pas toujours bien connus du public. Nous nous proposons donc de les signaler à l'attention de nos lecteurs.

Ce premier article sera consacré à l'organisation du service de transport des marchandises appelé communément le « Porte à Porte ».

Les Chemins de fer n'entendent pas rester confinés dans le rôle de transporteurs de « gare à gare » et laisser ainsi à la charge de leurs clients les inconvénients qui découlent de la nécessité d'avoir recours à un intermédiaire supplémentaire, pour amener la marchandise à la gare de départ ou pour l'enlever à la gare d'arrivée.

Enlever la marchandise au domicile de l'expéditeur et la déposer au domicile du destinataire, telle est la solution idéale que les transporteurs par rail ont pris pour tâche de réaliser dans la plus large mesure.

Que l'on ne s'imagine pas qu'il a fallu au rail l'exemple et la concurrence du camion pour retenir cet objectif.

En Belgique, à leur naissance presque, les Chemins de fer ont créé des services auxiliaires de camionnage.

A titre de curiosité, nous signalerons qu'en 1841 déjà, le Chemin de fer garantissait la remise à domicile, non seulement des marchan-

dises expédiées en colis, mais même des marchandises expédiées par chargements complets de wagons !

D'année en année, ces services se sont multipliés et, en 1926, époque à laquelle la Société Nationale fut constituée, ils existaient dans 174 agglomérations.

Depuis lors, 214 nouveaux services ont été établis et, à l'heure actuelle, 1.500 communes comportant une population de 5.600.000 habitants, soit près des 3/4 de la population totale du pays, sont régulièrement desservies.

A Bruxelles et à Anvers, le trafic traité chaque jour par les services représente 400.000 kgs; pour le restant du pays, le trafic manipulé s'élève à 1.200.000 kgs par jour.

Ces chiffres témoignent de l'importance de l'organisation complémentaire que les chemins de fer belges mettent à la disposition du public.

Nos lecteurs comprendront qu'une organisation pareille ne saurait se maintenir et prospérer si elle n'obéissait à des règles d'exploitation imprégnées de préoccupations essentiellement commerciales :

a) Il convient de n'imposer au client qu'un minimum de formalités.

La Société Nationale est pénétrée de cette nécessité.

Les demandes de prise à domicile de la marchandise sont enregistrées sans aucune formalité; le personnel prête ses bons offices pour



174 rayons de camionnage existants en 1925.
214 rayons nouveaux créés depuis 1926.
388 rayons en 1939.

LE CHEMIN DE FER

TRANSPORTE

DE PORTE A PORTE

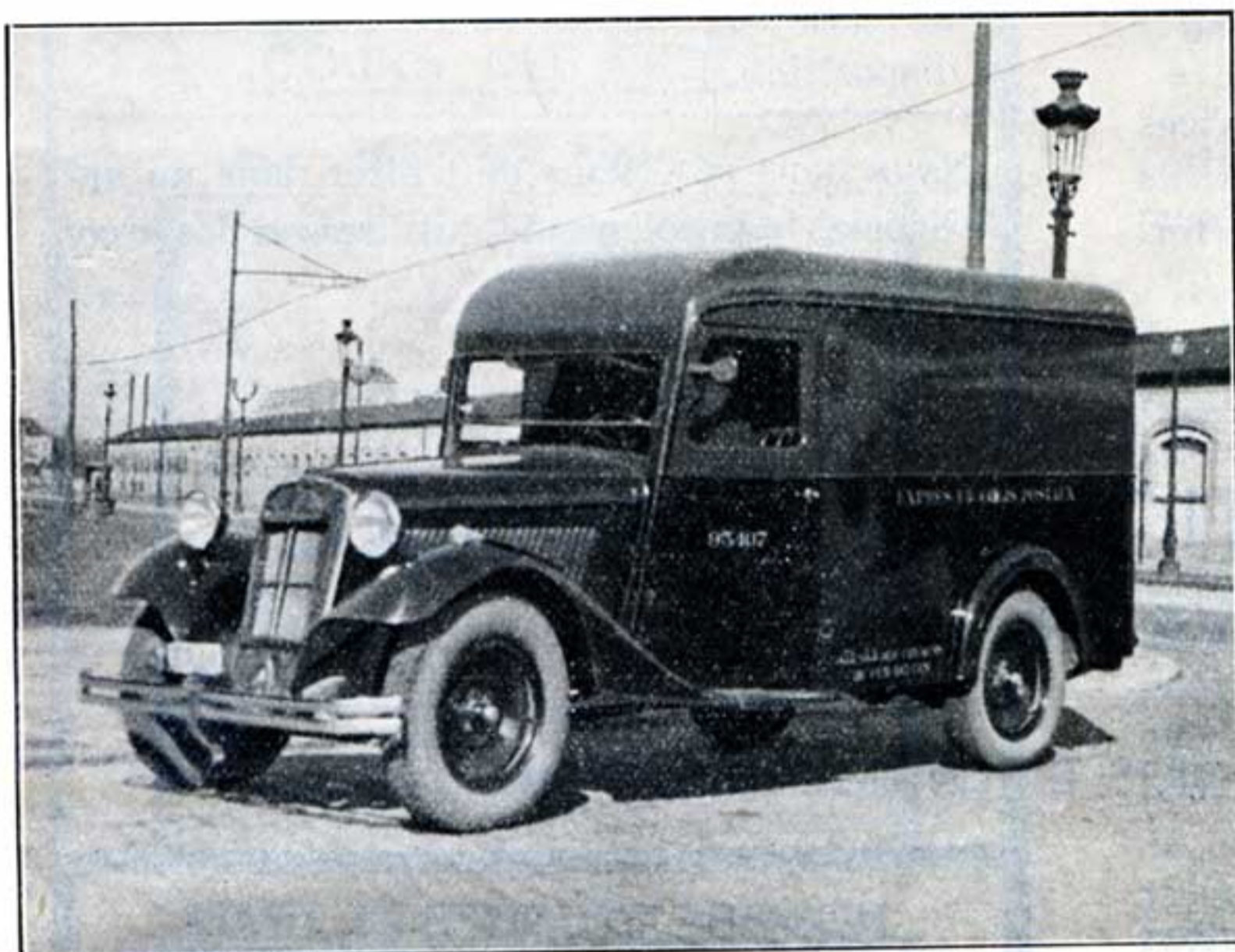
SES SERVICES DE CAMIONNAGE
PÉNÈTRENT CHAQUE JOUR DAVANTAGE
DANS LES CAMPAGNES



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES**

l'établissement des documents nécessaires et les rédige lui-même, si le client en exprime le désir;

b) Le service auxiliaire ne peut se séparer du



Camionnette F. N. 0,8 tonne du service express à Bruxelles

service essentiel qui est le transport par chemin de fer.

L'un complétant l'autre, il importe que le délai d'exécution du transport soit considéré pour l'ensemble.

La Société Nationale n'a pas hésité à abandonner le régime de facilité que, sous le rapport du délai d'exécution des transports, lui laissent des textes réglementaires couverts par une loi vieille de près de 50 ans.

Pour les marchandises en colis, toute son organisation repose sur la formule : « Expédié aujourd'hui, livré demain. »

Une célérité particulière est garantie en outre dans certaines relations telles :

Bruxelles-Anvers,
Bruxelles-Gand,
Bruxelles-Liège,
Bruxelles-Charleroi,
Anvers-Liège,
Anvers-Gand.

A condition que la demande de prise à domicile soit introduite avant 11 h, 30, la Société Nationale assure la livraison à domicile de la marchandise le même jour encore.

Par ailleurs et pour les expéditions urgentes, la clientèle peut effectuer ses expéditions par « exprès » ce qui suppose l'enlèvement immédiat à domicile, l'expédition par le premier train de voyageurs en partance et la livraison immédiate dès l'arrivée à la gare de destination;

c) Le prix des opérations de camionnage doit être raisonnable. Ajouté au prix du transport proprement dit, il doit correspondre à la valeur des services fournis.

En consultant les tarifs, nos lecteurs pourront se convaincre qu'en l'espèce, le chemin de fer est resté dans de justes limites;

d) Quelle que soit la complexité de l'organisation des services de camionnage dans les grands centres, il convient de tenir compte, dans toute la mesure du possible, des desiderata de la clientèle quant à la détermination du moment le plus propice pour l'enlèvement ou la remise des marchandises.

Nombreux sont les arrangements que la Société Nationale a conclus dans cet esprit avec ses clients.



Camion F. N. 4 tonnes utilisé par le service de camionnage des marchandises de petite vitesse à Bruxelles

A l'organisation générale du « porte à porte » que nous venons d'esquisser, les Chemins de fer belges ont voulu apporter des avantages

complémentaires pour tenir compte de la nature particulière de certains trafics.

C'est ainsi que des services de « porte à porte » sont spécialement organisés durant la période estivale à l'intention des villégiateurs séjournant à la côte et en Ardenne.

Nous engageons nos lecteurs, que ces services intéressent, à se renseigner dans nos gares; ils obtiendront sur les conditions du chemin de fer, tous les renseignements désirables.

Notre étude serait certes incomplète si nous ne faisons allusion aux avantages que le public peut trouver pour l'exécution de transports de « porte à porte » en faisant usage des « containers » que les Chemins de fer belges mettent à sa disposition.

Nous nous réservons de traiter dans un article spécial le problème de l'utilisation des « containers ».

DOCUMENTATION ÉCONOMIQUE

FÉVRIER 1939

I. — LES TRANSPORTS ET LA COORDINATION

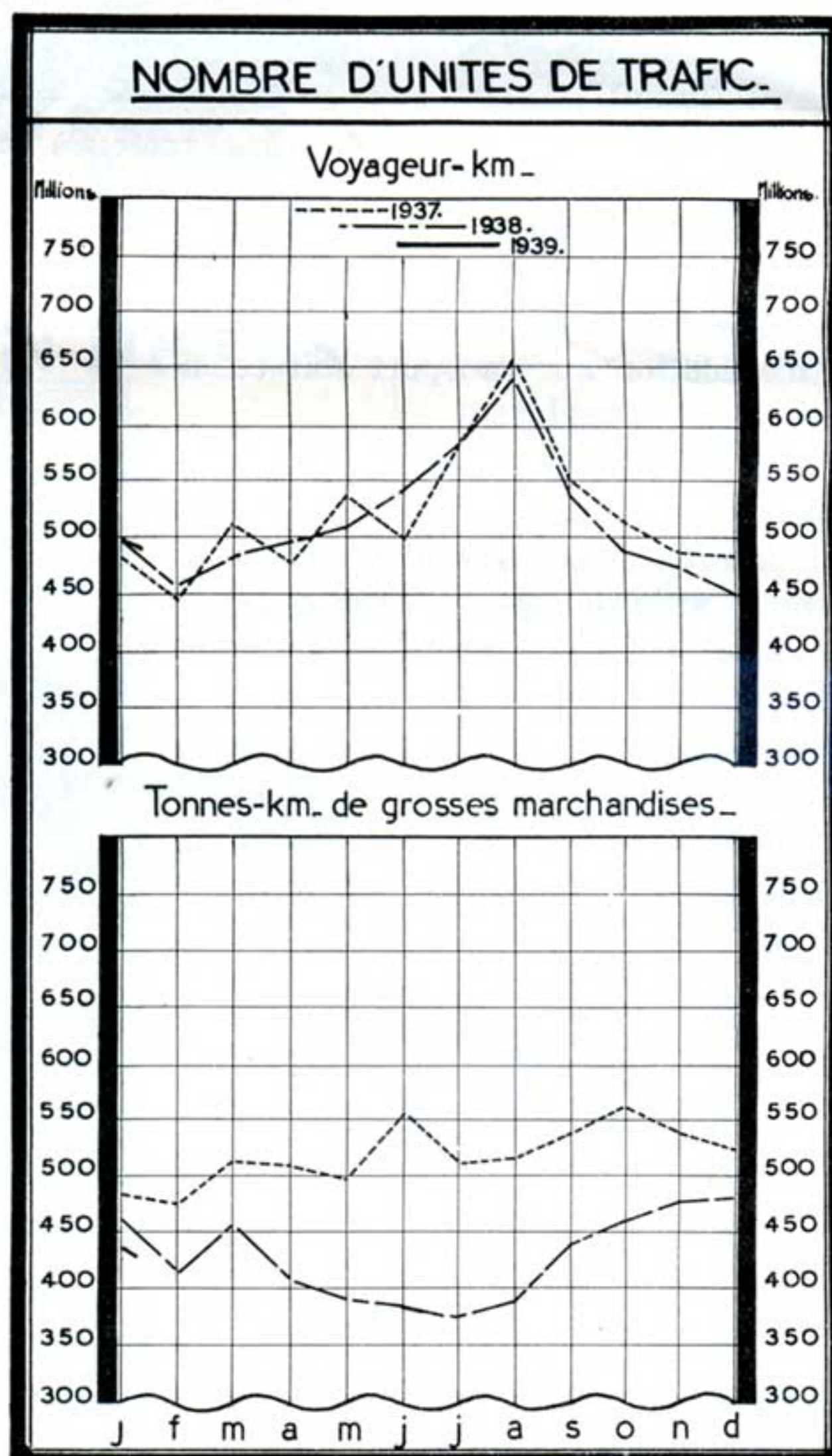
A. — EN BELGIQUE.

S. N. C. B. — En janvier 1939, les recettes accusent (chiffres définitifs) 214,6 millions contre 207,9 millions en janvier 1938, soit une augmentation de 3,2 p. c., due à la majoration des tarifs mise en vigueur depuis le 1^{er} janvier.

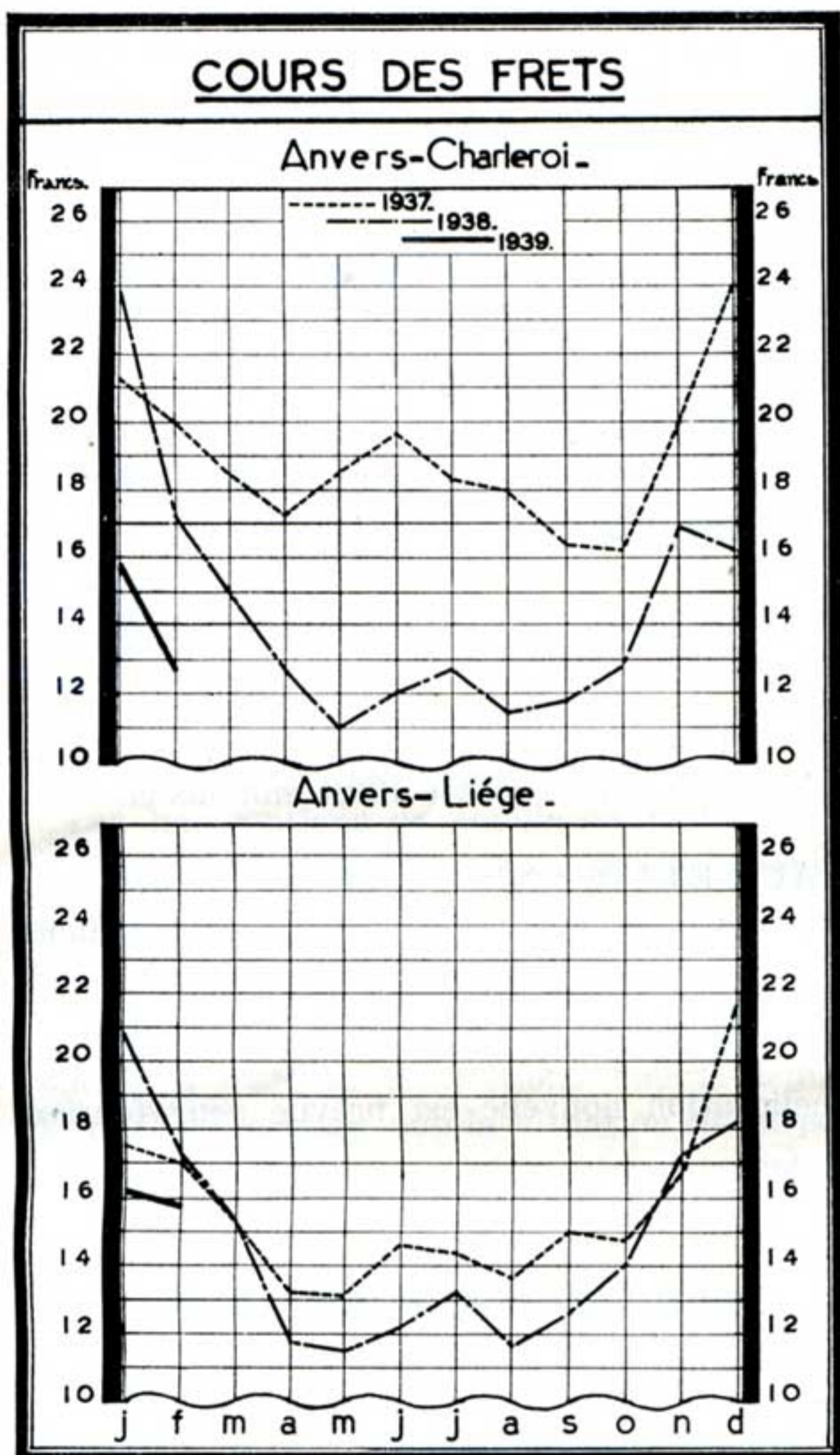
La situation comparée du trafic et des résultats financiers du premier mois 1938 et 1939 se présente comme suit :

(En millions)	1938	1939
Recettes d'exploitation	207,9	214,6
Dépenses (charges financières comprises)	240,5	231,1
Résultats	— 32,6	— 16,5
Voyageurs-km.	496,7	495,5
Tonnes-km. grosses marchandises	452,3	433,9

Pour février 1939, selon les prévisions, les recettes seraient de l'ordre de 190 millions de francs, soit 2 1/2 millions de moins qu'en février 1938. Quant aux dépenses, elles seraient de l'ordre de 226 millions, y compris les charges financières. Le mali ressortirait ainsi à 36 millions contre 44 millions en février 1938.



Batellerie. — Aucune amélioration dans le trafic de la navigation intérieure. Les cotations sont en régression constante. Dans la relation



Anvers-Charleroi, on a coté en moyenne en février 13 francs, contre fr. 16,25 en janvier précédent et 17 francs en février 1938.

Même situation sur le Rhin. A fin février le disponible en bateaux belges à Ruhrort était de 148.000 tonnes, contre 75.600 tonnes à fin janvier précédent et 98.000 tonnes à fin février 1938.

B. — A L'ETRANGER.

EN FRANCE. — Les recettes de la S. N. C. F. ont accusé, en janvier 1939, un progrès très sensible comparativement au même mois de 1938. Pour la période du 1^{er} au 28 janvier, on

enregistre une recette de 1.086 millions en augmentation de 94,7 millions, soit 8,7 p. c.

— Répondant à une interpellation au Sénat, M. de Monzie, Ministre des Travaux Publics, a déclaré notamment :

« Actuellement 5.320 km. de lignes ont été entièrement supprimés et 2.550 km. partiellement.

» Lorsqu'on supprime 4 parcours A. R. de trains, remplacés par 6 navettes d'autobus, cela représente une économie de 38.000 francs au kilomètre.

» Le déficit de la S. N. C. F. a été en 1938 (y compris les charges d'établissement antérieures) de 6.389 millions, contre 5.933 millions pour les compagnies en 1937, compte tenu des 480 millions que lui paie désormais la Poste pour les transports postaux et des 190 millions de dotation du fonds de roulement institué en 1938. L'augmentation du déficit répond d'ailleurs uniquement à la majoration des dépenses en personnel.

» Il faut que le pays sache quel est le prix total que coûtent à la Nation ses chemins de fer : ce prix a atteint en 1938, 10.051 millions, dont 7.421 millions sont couverts par des avances du Trésor et le reste par des annuités budgétaires. »

EN ALLEMAGNE. — Le tableau ci-dessous fait apparaître le développement de l'activité de la Reichsbahn pendant les années 1935, 1936 et 1937.

	(En millions)		
	1935	1936	1937
Recette du trafic	3.586	3.985	4.420
Dépenses d'exploitation	3.434	3.513	4.125
Recette nette	152	472	295
Voyageurs-km.	39.509	43.490	50.096
Tonnes-km. marchandises	56.954	63.314	72.203
Effectif en personnel	656.223	659.943	703.546

Pour 1938, suivant les évaluations, le trafic serait en progression sur celui de 1937, de 8 p. c.

pour les voyageurs et de 11 p. c. pour les marchandises.

— En 1938, la Reichsbahn a décidé d'augmenter son parc de petits containers par une commande de 10.000 de ces appareils. Bien que 8.000 de ceux-ci aient été fournis, elle ne put, certains jours, faire face à plus de 60 p. c. des demandes, tant est grande la faveur rencontrée par ce matériel auprès de la clientèle.

— Un nouveau wagon d'essai pour locomotives électriques pouvant atteindre des vitesses de 200 km. à l'heure est en cours de construction.

— Au début de février la première locomotive de la nouvelle série 2000 de la Reichsbahn a été livrée par la firme KRUPP. Cette locomotive de trains rapides est la plus puissante d'Europe. Elle développe 3.000 C. V. et permet d'atteindre une vitesse moyenne de 140 km. à l'heure avec une charge de 650 tonnes ce qui représente 14 voitures internationales et un fourgon à bagages.

EN GRANDE-BRETAGNE. — Les recettes brutes des chemins de fer anglais accusent, pour janvier 1939, une diminution de un million de livres environ, comparativement à janvier 1938. A cette cadence, la perte pour 1939 dépasserait dix millions de livres.

— La « Chronique des Transports » signale que le Southern Railway vient d'électrifier quatre lignes, d'une longueur de 69 km. qui prolongent ou relient des lignes antérieurement électrifiées.

Du fait de ces travaux, la longueur des lignes électrifiées du Southern Railway est passée à 1.008 km. sur un total de 2.619 km. de voies.

— Un accord, soumis en ce moment au « Transport Advisory Council » est intervenu entre les compagnies de chemins de fer anglais et le « Liaison Committee » représentant l'industrie des transports routiers.

EN SUISSE. — La Direction Générale des Chemins de fer fédéraux suisses a présenté son rapport au Conseil d'administration.

Le compte de profits et pertes pour l'exercice 1938 fait apparaître un déficit de 35.480.000 francs, qui, ajouté aux déficits des exercices antérieurs, porte ceux-ci à 279.177.896 francs à la fin de 1938.

AUX PAYS-BAS. — Les recettes du trafic des chemins de fer en 1938 sont évaluées à 99,3 millions de florins contre 100,4 millions en 1937.

AUX ETATS-UNIS. — Les recettes des Railroads pour janvier 1939 accusent 305 millions de dollars contre 279 millions en janvier 1938. Le déficit est tombé de 33 1/2 millions en janvier 1938 à 11 millions en janvier 1939. Une amélioration nouvelle est prévue pour février.

**

MOUVEMENTS PORTUAIRES.

Le mouvement maritime des trois grands ports Nord Européens se présente comme suit en janvier 1938 et 1939.

	ANVERS		ROTTERDAM		HAMBOURG	
	unités	tonnage	unités	tonnage	unités	tonnage
1938	1.011	1.743.551	1.169	1.939.227	1.447	1.673.933
1939	1.018	1.904.169	1.170	1.916.590	1.368	1.529.629
Différence	+ 7	+ 160.618	+ 1	— 22.637	— 79	— 144.304

MOUVEMENT DES ISTHMES DE SUEZ ET DE PANAMA.

En décembre 1938, 503 navires ont emprunté

le canal de Suez contre 541 en décembre 1937; en novembre 1938, 505 navires ont emprunté le canal de Panama contre 435 en novembre 1937.

MARCHES INDUSTRIELS.

CHARBONS.

La situation d'ensemble du *marché charbonnier belge* n'est pas brillante, la mévente augmentant dans la plupart des catégories.

Un accord de principe a été réalisé entre l'Angleterre et l'Allemagne au sujet des trafics charbonniers. L'entente a été conclue pour les contingents de répartition sur la base des chiffres des cinq dernières années. Cette proposition transactionnelle donnerait une proportion d'exportation de 50 p. c. environ à l'Angleterre et de 28 à 30 p. c. à l'Allemagne, le pourcentage restant étant à répartir entre les autres pays exportateurs de charbons: la Belgique, la Hollande et la Pologne.

En France, la production houillère en 1938 ressort à 47.559.000 tonnes contre 45.334.000 en 1937, soit une augmentation de 5 p. c. Les stocks se sont accrus de 917.000 tonnes.

Les importations de houille en janvier 1939 s'élèvent à 1.386.336 tonnes contre 1.925.316 tonnes en janvier 1938.

En métallurgie, la situation est relativement stabilisée avec de bons indices. Il semble cependant qu'il y ait des restrictions dans la demande et il est certain que la situation de la politique, tant intérieure qu'internationale, n'est pas de nature à accentuer les tendances à la confiance.

Les inscriptions à Cosibel s'élèvent en février à 111.140 tonnes dont 41.201 pour l'intérieur et 69.939 pour l'exportation; en janvier, les inscriptions s'élevaient à 105.500 tonnes.

En Grande-Bretagne, la production d'acier en janvier est estimée à 850.000 tonnes environ contre 655.700 tonnes en décembre 1938.

Aux Etats-Unis, l'activité des industries mé-

tallurgiques progresse lentement. Elle s'établit, pour la dernière semaine de février à 55,8 p. c. de leur capacité normale contre 52,8 p. c. pour la même semaine de janvier.

INDUSTRIES DIVERSES EN BELGIQUE.

Bien que les cimenteries ne travaillent qu'à 50 p. c. de leur potentiel de production, les résultats pour la plupart des usines se ressentent favorablement des prix rémunérateurs maintenus par l'entente des fabricants.

En verreries à vitres, du tassement se produit, le mouvement de reprise qui s'était timidement annoncé ne s'étant pas accentué; la production cependant est maintenue.

En gobeletterie, on ne travaille qu'avec un coefficient réduit de la capacité de production.

Le marché des émailleries demeure peu satisfaisant.

Les ventes intérieures sont insuffisantes et l'exportation donne de moins en moins.

En cuirs et peaux indigènes, on enregistre plus de fermeté.

La Belgique fournit actuellement environ 40 p. c. des bois de mines qu'elle consomme, soit 600.000 mètres cubes, les besoins annuels étant de l'ordre de 1.400.000 mètres cubes.

Le marché des bois reste dans une période de hausse lente; cependant, de grandes quantités de bois sont encore passées à la consommation en-dessous des prix de revient.

Les textiles demeurent calmes et la légère amélioration constatée au cours du mois ne s'est pas confirmée. De nombreux groupements de textiles demandent l'établissement de contingents à l'importation. Les marchés des lins belges, cependant, sont relativement satisfaisants.

MATIERES PREMIERES.

Après un fléchissement très net du cours des métaux en février, les prix se sont un peu améliorés en fin de mois.

La réduction des contingents de production du cuivre qui a été ramenée à 95 p. c. du quantum de base ajuste assez étroitement la production à la consommation actuelle. C'est cette réduction cependant qui a eu une influence déprimante sur les prix.

Les prévisions optimistes du Comité International de l'étain signalées au Bulletin de janvier dernier, en ce qui concerne la consommation de ce métal, ne se sont pas vérifiées. Néanmoins, les prix se sont améliorés légèrement au cours du mois.

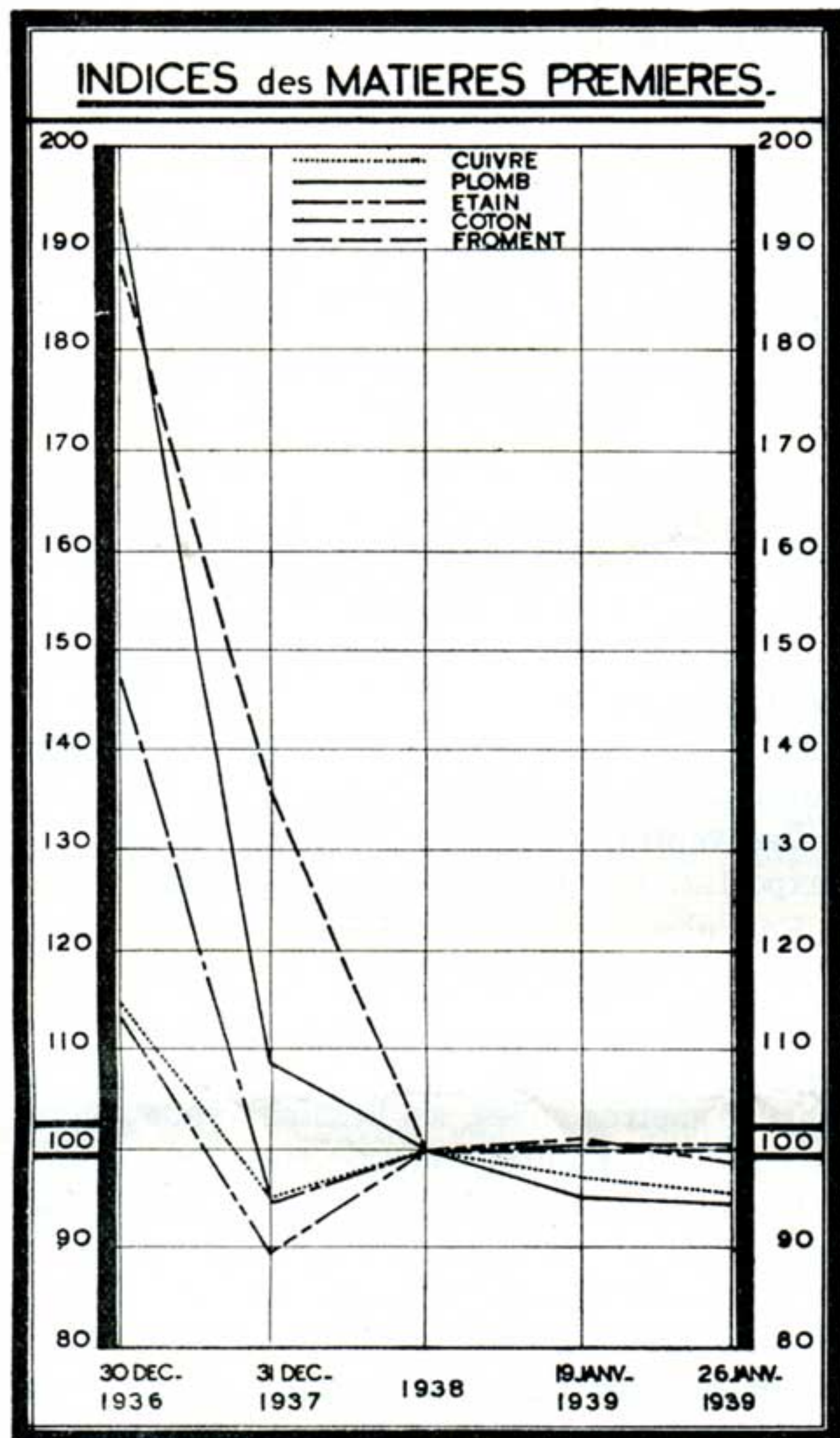
Les cours des céréales sont plus fermes.

Malgré la légère amélioration des cours des Textiles en février, les prix demeurent condi-

tionnés par les cours du Coton qui restent déprimés sous l'influence des approvisionnements

mois à 87,75 contre 88,75 après avoir atteint 89,65.

La privilégiée S. N. C. B. débutant à 437 monte à 443 et se retrouve en fin de mois à 436; l'obligation tombe de 822 à 809.



considérables détenus par les autorités agricoles américaines.

CHANGE ET VALEURS.

Sauf pour le florin, qui a été caractérisé par des accès de faiblesse, le marché des changes accuse un raffermissement de toutes les autres devises par rapport au belga. La livre cotait à Bruxelles, le 28 février 139,40 contre 138,38 le 1^{er} du même mois.

Malgré un volume d'affaires assez réduit, la Bourse ne s'est pas trop mal comportée au cours du mois.

Les rentes cependant subissent une moins valeur assez sensible, la dette unifiée terminant le

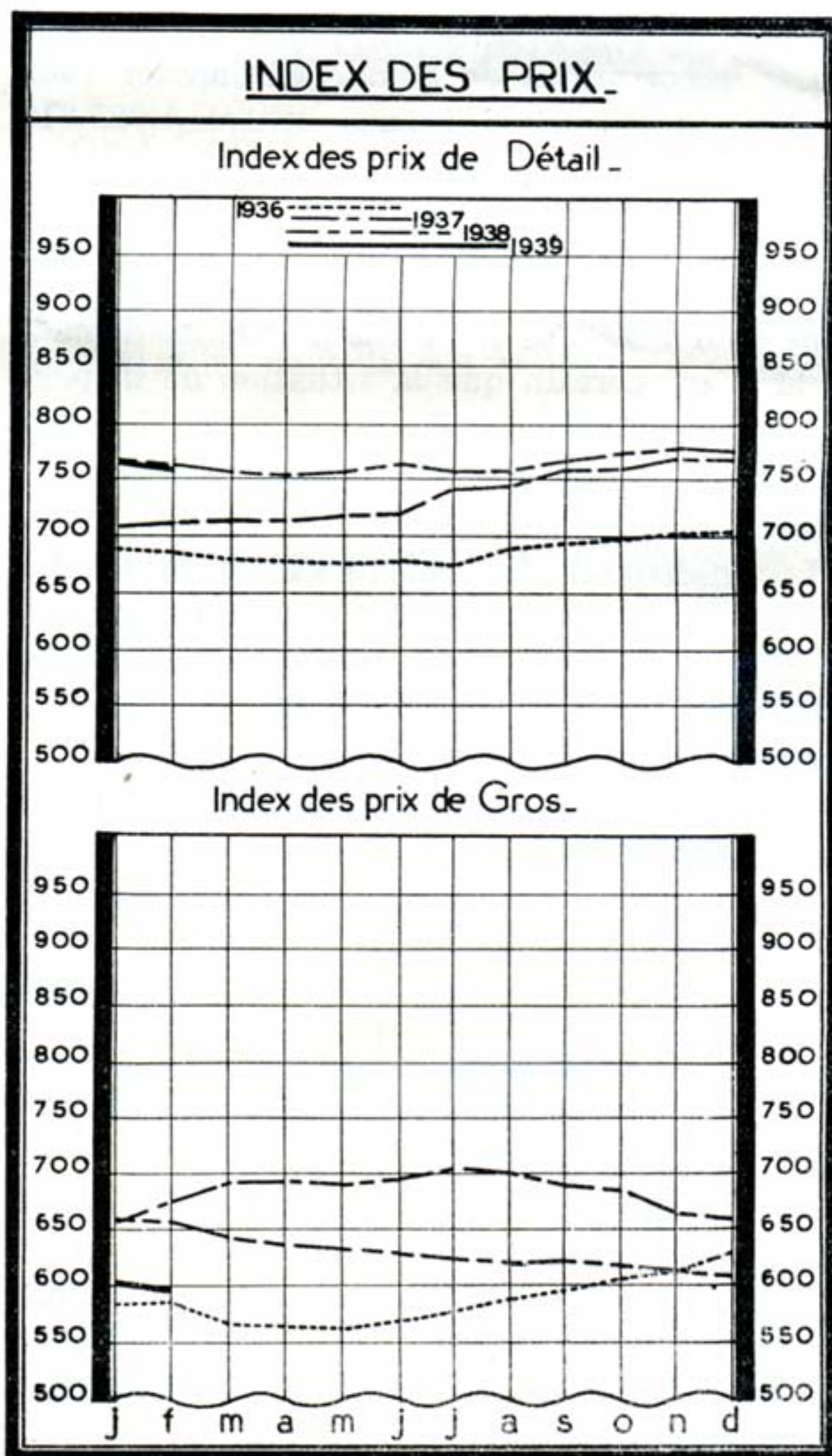
COMMERCE,

EXPORTATION — IMPORTATION.

L'amélioration de la balance commerciale de l'Union Belgo-Luxembourgeoise se maintient. Le solde bénéficiaire s'établit pour décembre à 61 millions contre 50 millions en novembre.

Les exportations s'élèvent à 2.047 millions et les importations à 1.986.

En France, la balance commerciale s'améliore: elle accuse un mali de 1.158 millions de francs en janvier 1939 contre 1.445 millions en janvier 1938.



En Grande-Bretagne, le commerce extérieur de janvier 1939 comparé à janvier 1938 accuse pour les importations une diminution de 9 millions 309.138 livres, soit 11 p. c., et pour les exportations une diminution de 1.703 534 livres ou 4,1 p. c.

En Italie, le déficit de la balance commerciale en janvier 1938 est en régression de 66 p. c. par rapport à janvier 1939. Il s'élève à 157 millions de liras contre 469 millions en janvier 1938.

En Allemagne, le commerce extérieur en janvier est en recul par rapport à décembre 1938. Le déficit de la balance commerciale est cependant tombé de 37 millions à 31 millions pour les deux mois envisagés.

QUESTIONS SOCIALES.

Le chômage en Belgique est en régression. La moyenne des chômeurs en février s'établit à 204.843 contre 221.468 en janvier 1939 et 240.860 en décembre 1938.

L'indice des prix de gros en Belgique ressort à 599 contre 604 en janvier. L'indice des prix de détail est de 659 contre 669 en janvier.

*
**

A la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite, les versements en février (chiffres approximatifs) s'élèvent à 205.9 millions et les remboursements à 214.9 millions laissant un solde à fin de mois de 12.771.8 millions contre 12.780.8 à la fin du mois précédent.

LA BELGIQUE PITTORESQUE

« Nos Loisirs » ... « Où porter nos pas ? » ...
« La Belgique Pittoresque ».

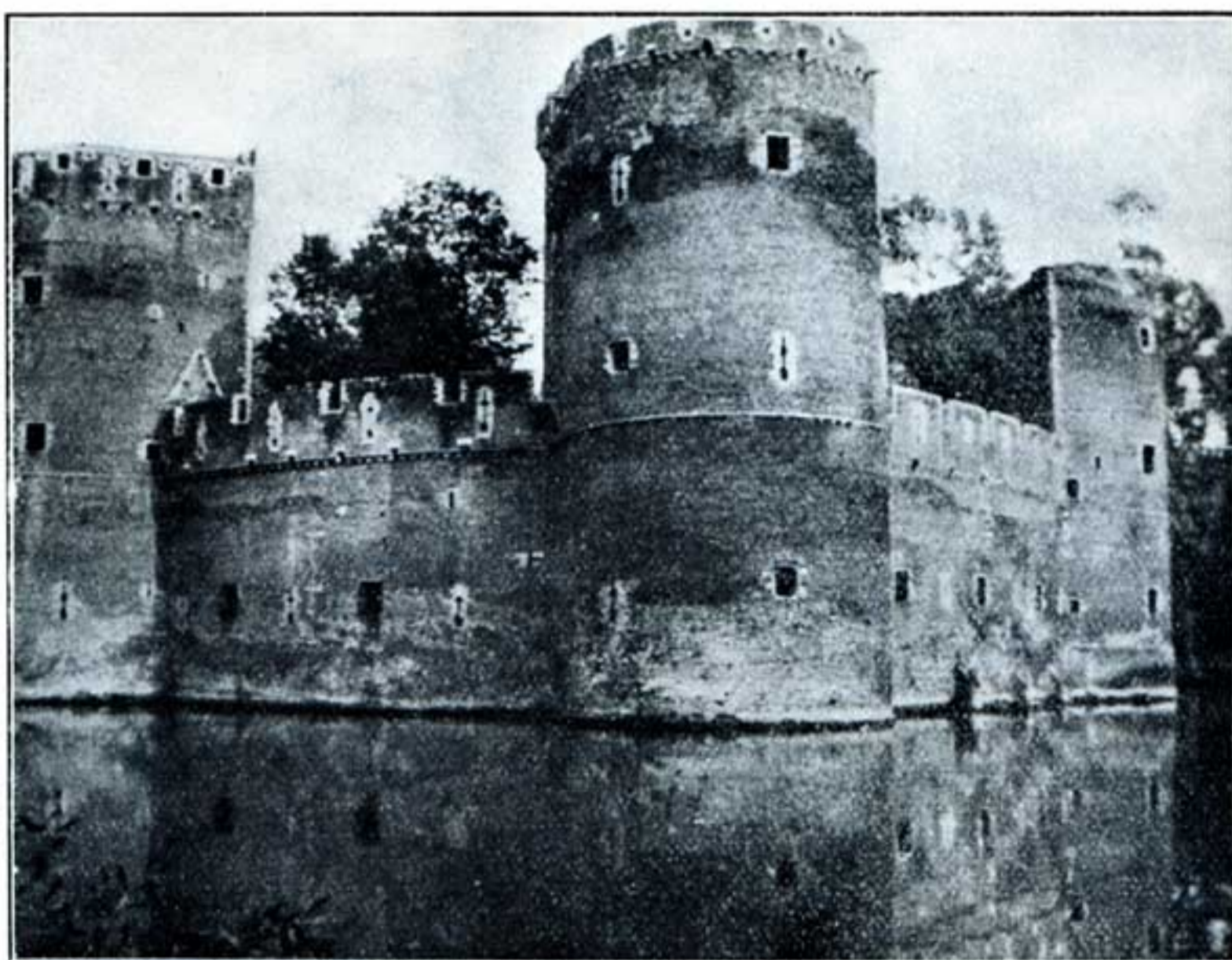
Trois titres qui s'enchaînent et qui contiennent une invitation au voyage en chemin de fer. Car, pour voyager seul, en famille ou en groupe, le chemin de fer est plus sûr, plus rapide et moins cher.

Voici préparées 30 excursions vers les *Châteaux historiques et Châteaux forts en Belgique*. Vous trouverez dans les numéros suivants de la revue « Le Rail » des reportages sur les vieux béguinages, sur les marches et cortèges folkloriques, sur les grandes processions, sur les grottes et cavernes, etc...

Châteaux historiques et châteaux forts en Belgique

Au nombre des curiosités multiples et variées qui, en Belgique, méritent de retenir l'attention et peuvent constituer le but d'une excursion intéressante, se trouvent sans aucun doute les châteaux historiques et les châteaux forts, non

seulement à cause de leur valeur archéologique et de leur aspect caractéristique au milieu d'un site souvent pittoresque, mais aussi parce que ces monuments, témoins du passé, rappellent l'histoire du pays, et relatent les



BEERSEL : Le Château féodal

(Photo Jacques, S.N.C.B., Bruxelles)

après luttes que le peuple belge eut à soutenir à travers les âges pour le maintien de ses droits et de ses libertés.

Nombreux sont les manoirs de la Campine, les fiers domaines de la Lesse, les châtelainies du Hainaut, les castels des Flandres et de l'Ardenne, qui, malgré le temps et les destructions, restent debout pour attester que la Belgique fut toujours une terre vivante et riche.

Néanmoins, c'est la partie sud du pays qui conserve le plus grand nombre de vieux châteaux historiques. Le pays accidenté y permettait, en effet, l'érection des demeures seigneuriales en des endroits presque inaccessibles et partant, ces châteaux pouvaient résister aux attaques continuelles des puissants maîtres et des voisins belliqueux.

Nous ne citerons ici que les châteaux-forts les plus importants et les châteaux historiques qui ne sont plus habités; par leurs légendes, leur histoire, leur ruine, ils restent les témoins d'une antique grandeur et retiennent ainsi l'intérêt.

Tous ces châteaux peuvent être visités; une redevance minime est néanmoins souvent réclamée pour la visite.

Commençant notre circuit au centre de la Belgique, nous visiterons d'abord, dans le voisinage immédiat de la capitale, le château féodal de **BEERSEL**, bâti avant que Bruxelles fût ville. C'est le monument complet d'une forteresse du Moyen-âge, avec ses trois tours

reliées par un mur d'enceinte de trente-cinq pieds de hauteur. Il fait revivre les souvenirs tragiques de l'époque féodale.

Plus à l'ouest, se trouve le château de **GAASBEEK**, transformé en musée (œuvres d'art précieuses); il appartenait aux puissants seigneurs de Gaasbeek, mais connut une histoire très mouvementée; il a été superbement restauré en 1883-1889.

Aux environs d'Anvers, à Deurne, à proximité du magnifique Rivierenhof, nous visiterons le **STERKXHOF**, qui sera vraisemblablement transformé en Musée Folklorique.

A Anvers même, le **STEEN**, partie du château fort datant du X^{me} siècle, mérite l'attention; reconstruit en 1515 et donné par Charles-Quint à la ville d'Anvers, il sert actuellement de Musée Ancien.

Le **GRAVENSTEEN** (Château des Comtes) à Gand, est particulièrement remarquable; Philippe d'Alsace en fit, en 1180, un chef-d'œuvre d'architecture militaire; résidence seigneuriale des Comtes de Flandre; en 1894-1913 il a été rétabli dans son état primitif.

Au sud-est de Gand, en bordure du tram vicinal vers Wetteren, se trouve le château de **LAARNE**, datant du commencement du XII^{me} siècle; ce monument remarquable, entouré d'eau, est actuellement en cours de restauration.

TURNHOUT est fier de son château, datant en grande partie de l'époque de Marie de Gueldre (1372), et bien des souverains y ont logé; il a subi quelques transformations et sert actuellement de Palais de Justice.

A Sint-Pieters-Rode, non loin d'Aarschot, s'élève le joli château médiéval de **HORST**, près de la Winghe, dans un des endroits les plus pittoresques du Hageland; il fut détruit pendant les troubles de 1489 et réédifié par la suite.

Dans le sud du Limbourg, parmi les magnifiques demeures seigneuriales au milieu de parcs aux épaisses frondaisons, nous ne pouvons omettre de citer les ruines de **KOLMONT**, dans un cadre charmant, entre Looz et Tongres.

Ensuite, près de Hoesselt, entre Bilzen et Tongres, les **VIEUX-JONCS**, une ancienne Grand'Commanderie de l'Ordre Teutonique établie en 1280; le bâtiment, entouré de fossés, et les vastes annexes, sont relativement bien conservés.

Sur l'autre rive de la Meuse, dans le voisinage de Moresnet, dans la paisible vallée de la Geul, se trouvent les ruines de **SCHIMPER**, une petite forteresse avec les vestiges d'un donjon.

A suivre.



GAND : Le Château des Comtes

(Photo Nels, Bruxelles)

VOTRE TEMPS EST PRÉCIEUX

POUR PARCOURIR LA BELGIQUE

	EN 1927	EN 1939
Bruxelles-Anvers	40 min.	29 min.
Bruxelles-Ostende	96 min.	75 min.
Bruxelles-Mons	53 min.	38 min.
Bruxelles-Charleroi	58 min.	42 min.
Bruxelles-Arlon	211 min.	162 min.
Bruxelles-Verviers	134 min.	104 min.
Bruxelles-Courtrai	110 min.	65 min.
Bruxelles-Hasselt	118 min.	72 min.
Gand-Liège	161 min.	114 min.
Anvers-Charleroi	153 min.	83 min.
	<u>18 h. 54 min.</u>	<u>13 h. 4 min.</u>

LE CHEMIN DE FER

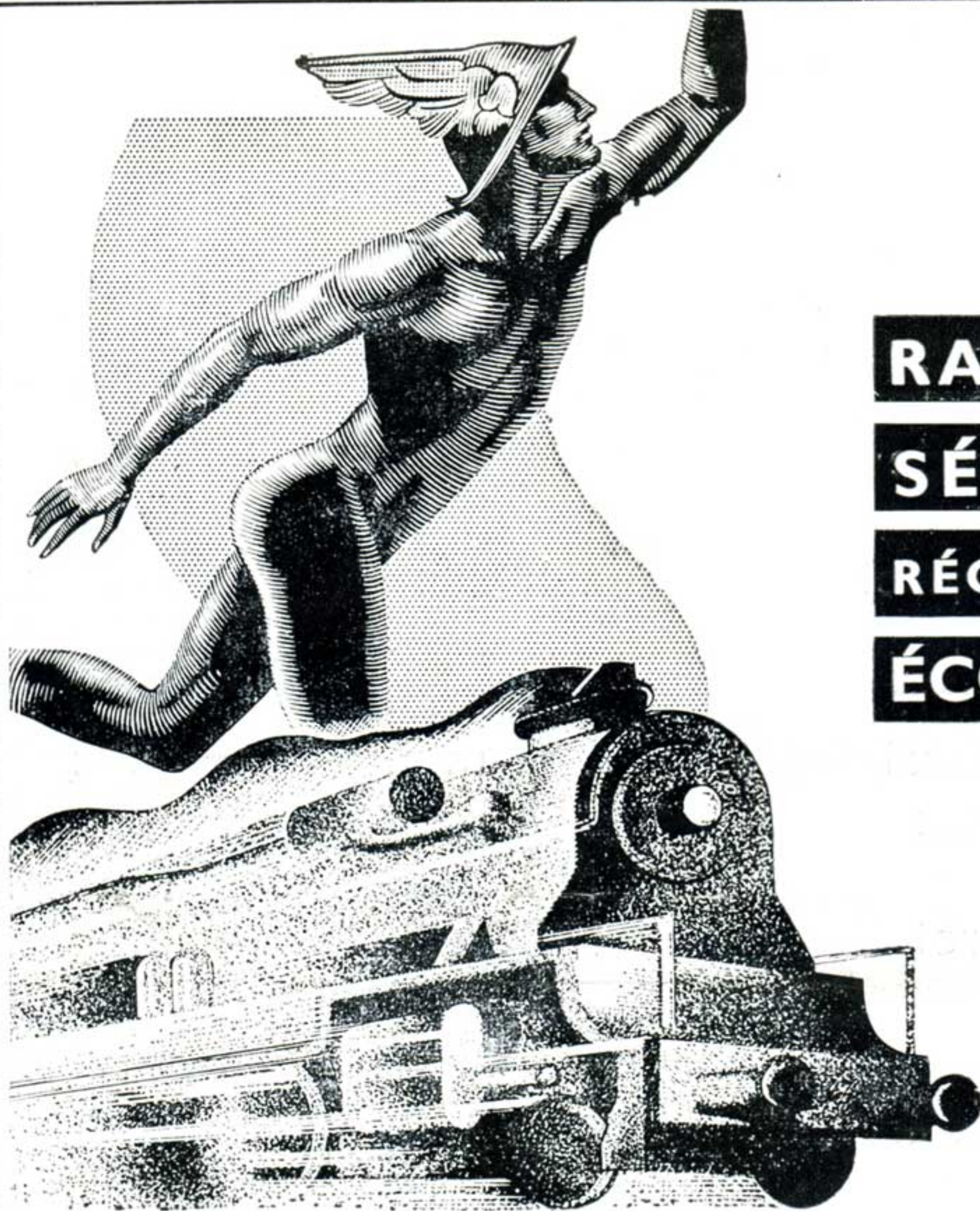
VOUS A RESTITUÉ

31 % DE VOTRE TEMPS

RAPIDITÉ • RÉGULARITÉ • CONFORT



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES**



RAPIDITÉ

SÉCURITÉ

RÉGULARITÉ

ÉCONOMIE



LES MARCHANDISES
REMISES AUJOURD'HUI AU
CHEMIN DE FER
SONT LIVRÉES DEMAIN

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES