



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



Le 15 août à Bruxelles-Nord

Photo Vits

SOMMAIRE : « Et il ne s'agit pourtant encore que d'une commission... ». - Echos et nouvelles. - Le Grand Central Belge, par Lionel Wiener (suite). - Les Emballages. - La Gare de Namur. - L'Echange international des wagons de marchandises, par E. Fossoul. - Documentation économique.

Abonnement annuel :
Belgique 10 fr. — Etranger 3 belgas

Collection de bureau



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Les Tarifs de Prise et de Remise à Domicile des Marchandises

EXPRÈS (1)

par fraction de 10 kg. :

1. Dans les agglomérations d'Anvers et de Bruxelles fr. 2.80
2. Dans les autres localités 1.70

GRANDE ET PETITE VITESSE.

(Par expédition) dans toutes les localités du pays :

a. MARCHANDISES AU DÉTAIL (1).

10 kg. et moins	fr.	1.00
plus de 10 kg. à 20 kg.		1.40
» 20 kg. à 30 kg.		1.70
» 30 kg. à 40 kg.		2.10
» 40 kg. à 50 kg.		2.40
» 50 kg. à 60 kg.		2.70
» 60 kg. à 70 kg.		3.00
» 70 kg. à 80 kg.		3.30
» 80 kg. à 90 kg.		3.50
» 90 kg. à 100 kg.		3.70

Envois de plus de 100 kg. : taxe pour 100 kg. (fr. 3.70) augmentée de fr. 0.20 par fraction de 10 kg. au delà de 100 kg.

Conditions spéciales pour le service dans certaines localités balnéaires.

2. MARCHANDISES PAR CHARGES COMPLÈTES.

Par fraction indivisible de 100 kg.	fr.	1.80
avec minimum par expédition de		50.00

3. TAPISSIÈRES, par voyage aller et retour, y compris le chargement sur wagon et le déchargement :

- a) jusqu'à 8 mètres fr. 75.00
- b) de plus de 8 mètres. 100.00

DANS LES AGGLOMÉRATIONS BRUXELLOISE ET ANVERSOISE SEULEMENT :

Mise en cave.

Par fraction indivisible de 10 kg.	fr.	0.20
avec minimum de		2.00

Frais de livraison ou d'enlèvement aux étages :

Par fraction indivisible de 10 kg.	fr.	0.20
avec minimum de		2.00

(Cette prestation est effectuée gratuitement si tous les colis ne pèsent pas plus de 25 kg. chacun ou si le camionneur peut faire usage d'un ascenseur).

Renseignements dans toutes les gares

et au Service commercial de la S. N. C. B.,

17, rue de Louvain, Bruxelles (tél. 12.30.50).

(1) Lorsque la prise à domicile est payée par l'expéditeur, la taxe est calculée d'après le poids global des expéditions enlevées en même temps.

Pour les envois en grande et petite vitesse, la taxe est réduite à fr. 0.20 par 10 kg., lorsque l'expéditeur s'engage à payer au moins 100 francs par mois; pour les exprès, la taxe est réduite, à Bruxelles et à Anvers, à fr. 2.20 par 10 kg. avec minimum mensuel de 200 francs et, dans les autres localités, à fr. 1.40 par 10 kg. avec minimum mensuel de 150 francs.

Pour renseignements plus détaillés, on est prié de s'adresser aux stations.

Les services de prise et de remise à domicile de la S. N. C. B. desservent 1.300 communes du pays comptant plus de 6.000.000 d'habitants.

Un coup de téléphone à la gare et les colis sont enlevés ou portés à domicile.



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

Tous droits de reproduction réservés

« Et il ne s'agit pourtant encore que d'une commission... »

LE Gouvernement a décidé la création d'une Commission chargée de l'étude du problème des transports.

Déjà, dans certains milieux de la voie d'eau, que nous ne pouvons pas considérer comme représentatifs de tous les intérêts en cause, des polémiques s'élèvent et l'on nous accuse de rien moins que d'être les formateurs de cette commission alors que l'on voit bien pourtant qu'il s'agit d'une initiative gouvernementale.

Puisque le Gouvernement le demande, il faut que chacun apporte toute sa collaboration aux travaux de cette Commission.

Nous, Chemin de fer, nous préconisons depuis longtemps il est vrai, la coordination des transports. La venue de cette Commission répond donc à nos propres desiderata. Encore que ce soit déjà la seconde commission qui s'occupe de cet objet, et que nous demandons avant tout que ces études trouvent leur conclusion dans des actes.

Mais enfin, il faut bien reconnaître qu'avant de passer aux actes, les pouvoirs publics ont le droit et même le devoir de s'éclairer, et

qu'il s'agit, nous l'avons répété souvent, d'un problème complexe, irritant même, on s'en aperçoit déjà.

Ce serait une erreur de croire et de laisser croire que l'on s'en tiendra nécessairement au programme proposé par le Chemin de fer. La Commission est libre d'émettre, en toute objectivité, les avis les plus conformes à l'intérêt général et les moins gênants pour l'intérêt privé.

Dès lors, pourquoi ne pas attendre avec confiance les conclusions de cette Commission où chacun aura le droit de faire entendre sa voix et où les pouvoirs publics ont la plus large représentation.

On a été jusqu'à parler de « ruine de la navigation intérieure ».

Concevrait-on par hasard que les représentants du rail aient une telle conception de leur devoir et qu'ils en arrivent à poursuivre même sourdement un but aussi peu conforme à l'intérêt public?

Nous savons que la navigation intérieure est aussi nécessaire que la route et le rail et per-

sonne d'entre nous n'aurait au surplus la naïveté de croire qu'il pourrait être suivi en comptant la « ruine de la navigation intérieure ».

Certes, nous sommes des concurrents de la navigation intérieure, mais cette concurrence serait-elle par hasard à sens unique? On se plaint de nos tarifs spéciaux; nous nous plaignons de la liberté des frets, nous qui sommes seuls astreints à des obligations légales.

Et en dernière analyse, lorsque nous nous plaignons de la chute des prix de transport, n'est-ce pas le sort des transporteurs par route et par eau que nous défendons en même temps que le nôtre?

Qu'on ne l'oublie pas, nous avons la charge et les soucis d'un budget de près de trois milliards de francs. C'est cela qui justifie notre insistance à voir résoudre le problème des transports en Belgique. Et cette préoccupation est suffisante pour qu'on ne doive attribuer cette insistance à des visées de destruction vis-à-vis de nos concurrents.

Mais il ne s'agit pas encore de résoudre, on va seulement examiner et proposer. Est-il possible qu'il y ait quelqu'un qui ne soit satisfait de semblable examen? Pourquoi ne pas avoir confiance dans les pouvoirs publics, entre les mains desquels tous ensemble nous remettons avis et documentation?

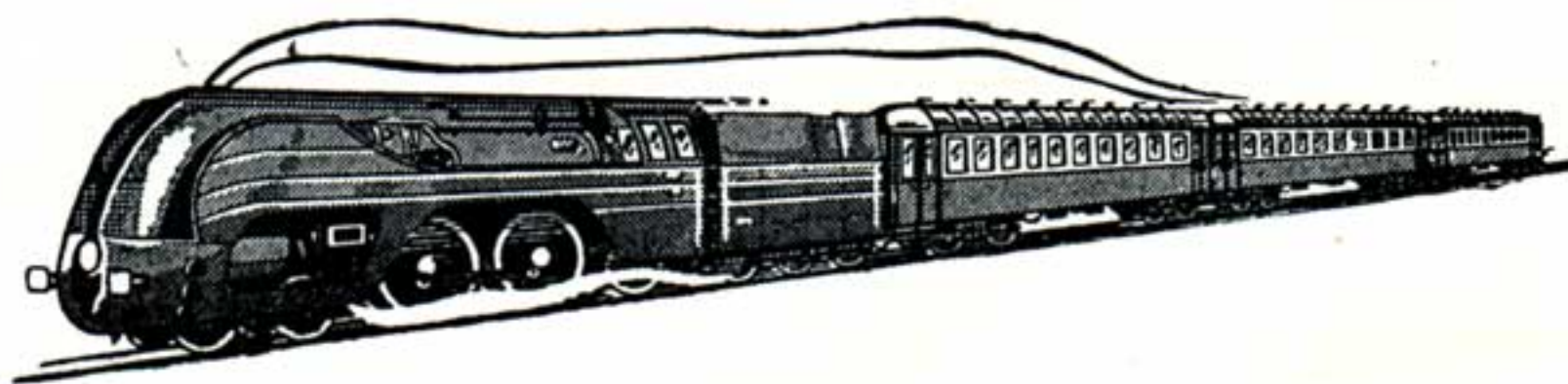
Nos avis à nous, on le sait, visent à faire en sorte que le pays se paie dans chaque cas le mode de transport le plus conforme à ses intérêts. C'est affaire d'appréciation dira-t-on. Bien entendu et nous avons chacun le droit de contribuer à ce que cette appréciation soit la plus conforme à l'intérêt public.

Lorsque certains représentants de la voie d'eau nous reprochent de leur enlever des transports alors que, disent-ils, leur prix de revient est plus bas, n'est-ce pas la preuve qu'il existe un problème des transports?

Lorsque nous mettons le pays en garde contre les dangers de l'accumulation des immobilisations dans les divers moyens de transport, n'est-ce pas encore la preuve qu'il existe un problème des transports?

Et quand nous nous plaignons en fin de compte de ne pas être suffisamment rémunérés de nos services, ce n'est pas nous seulement qu'il faut entendre ce sont aussi les routiers et ce sont aussi les bateliers.

Si nous différons d'avis quant aux remèdes, que les pouvoirs publics nous départagent et qu'ils évitent ainsi la ruine de tous les transporteurs.



ÉCHOS ET NOUVELLES

LE « pont » du 15 août a donné lieu à un fort trafic. La photo en couverture du *Rail* montre un quai d'embarquement à Bruxelles-Nord le 15 août à 7 heures du matin. Aux 4.000 trains de voyageurs journaliers se sont ajoutés les 13, 14 et 15, 722 trains supplémentaires, dont 31 trains militaires ramenant dans leurs garnisons les troupes qui avaient terminé leur période de camp à Beverloo.



IL y a en circulation en Belgique plus de 800.000 cartes donnant droit à des réductions permanentes et individuelles en chemin de fer. Si l'on défalque du chiffre de 8 millions d'habitants, les 1.360.000 enfants de moins de 10 ans qui voyagent gratuitement ou à demi-tarif, les 320.000 étrangers exclus du bénéfice des cartes de réduction et quelques dizaines de milliers de personnes que des maladies ou d'autres causes privent de la faculté de voyager, on trouve finalement que 13 % de la population adulte bénéficie, d'une façon permanente, de réductions variant de 25 % à 75 % pour leurs déplacements individuels.



NOUS ne connaissons pas encore actuellement pour l'année en cours le nombre exact des bénéficiaires de cartes de réduction au titre des Congés payés. En 1938, il y en eut 145.000 qui obtinrent 25 %, 35 % ou 50 % de réduction selon le parcours effectué. Cette année, ces nombres seront sensiblement plus élevés.



POUR 4.844 Km. de lignes que comporte le réseau de la Société Nationale des Chemins

de fer belges, il y a 2.450 Km. de lignes déficitaires dont l'exploitation accuse un mali annuel de l'ordre de 180.000.000 francs. L'étude de la simplification des lignes déficitaires a révélé la possibilité de réduire annuellement de 86 millions les dépenses d'exploitation de ces lignes.

L'exploitation simplifiée est déjà intégralement appliquée sur 4 des 13 nœuds déterminés sur le réseau, à savoir sur ceux d'Ath, d'Eekloo, de la Campine, du sud du Hainaut et du Luxembourg. Quinze millions d'économies effectives seront réalisées fin de cette année sur ces quatre nœuds.



LE chemin de fer s'efforce de sauver ce qu'il peut de la tarification à la valeur qu'il applique aux transports de marchandises parce que cette tarification s'est révélée en Belgique, comme dans tous les pays d'Europe, la plus conforme à l'intérêt général du pays. Au cours de la session de 1935, la Chambre de Commerce Internationale a affirmé une fois de plus : La structure actuelle des tarifs de chemin de fer qui repose sur le principe « *ce que la marchandise peut payer* », doit être maintenue. Ce système est le plus avantageux pour l'économie nationale.

On se demande de quels techniciens entend parler l'Association pour la défense des intérêts de l'automobile, lorsqu'elle déclare : « Les » chemins de fer ayant pratiqué depuis long- » temps cette tarification *aujourd'hui condamnée* » par les techniciens, ils voudraient l'imposer » aux transporteurs routiers ».



CEUX qui combattent les projets de coordination préconisés par le chemin de fer, agitent l'épouvantail de l'armée de fonction-

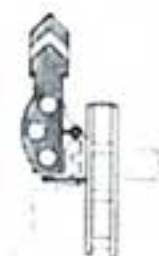
naires que nécessiterait le bon fonctionnement des divers organes de cette coordination. Que l'on se tranquillise à ce sujet. La Société Nationale a su donner l'exemple de l'adaptation des effectifs aux nécessités d'une bonne organisation en ramenant de 113.240 en 1926 à 76.929 en 1939, le nombre d'agents en service sur son réseau. Et puis, un fonctionnaire consciencieux vaut souvent mieux que dix intermédiaires aux attributions mal définies qui vivent des à côtés du métier. Et enfin, un fonctionnaire utile qui paie régulièrement ses contributions est aussi intéressant pour la collectivité nationale qu'un autre citoyen.



ON sait que le Gouvernement a décidé en Conseil des Ministres de créer une Commission pour l'étude du problème des transports, Commission dont la présidence a été confiée à M. le Sénateur Comte de la Barre d'Erquelines.

Le Comité National de la Navigation intérieure a jugé bon de protester par la voie de la presse contre la désignation de M. le Comte de la Barre d'Erquelines et cherche en outre à discréditer par avance cette Commission en annonçant que c'est le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer belges qui en a décidé la création. Le Comité National de la Navigation intérieure a volon-

tairement jeté cette confusion sur l'origine de la Commission pour l'étude du problème des transports. Dans un précédent numéro du *Rail* nous envisagions sous le titre « Coordination des transports... coordination des bonnes volontés d'abord... » que certains transporteurs entendent peut-être se dérober même aux conversations qui doivent apporter un peu plus de clarté dans le problème des transports. Le Comité National de la Navigation intérieure ne semble en tous cas pas pressé de prendre place autour du tapis vert où il pourrait présenter ses thèses.



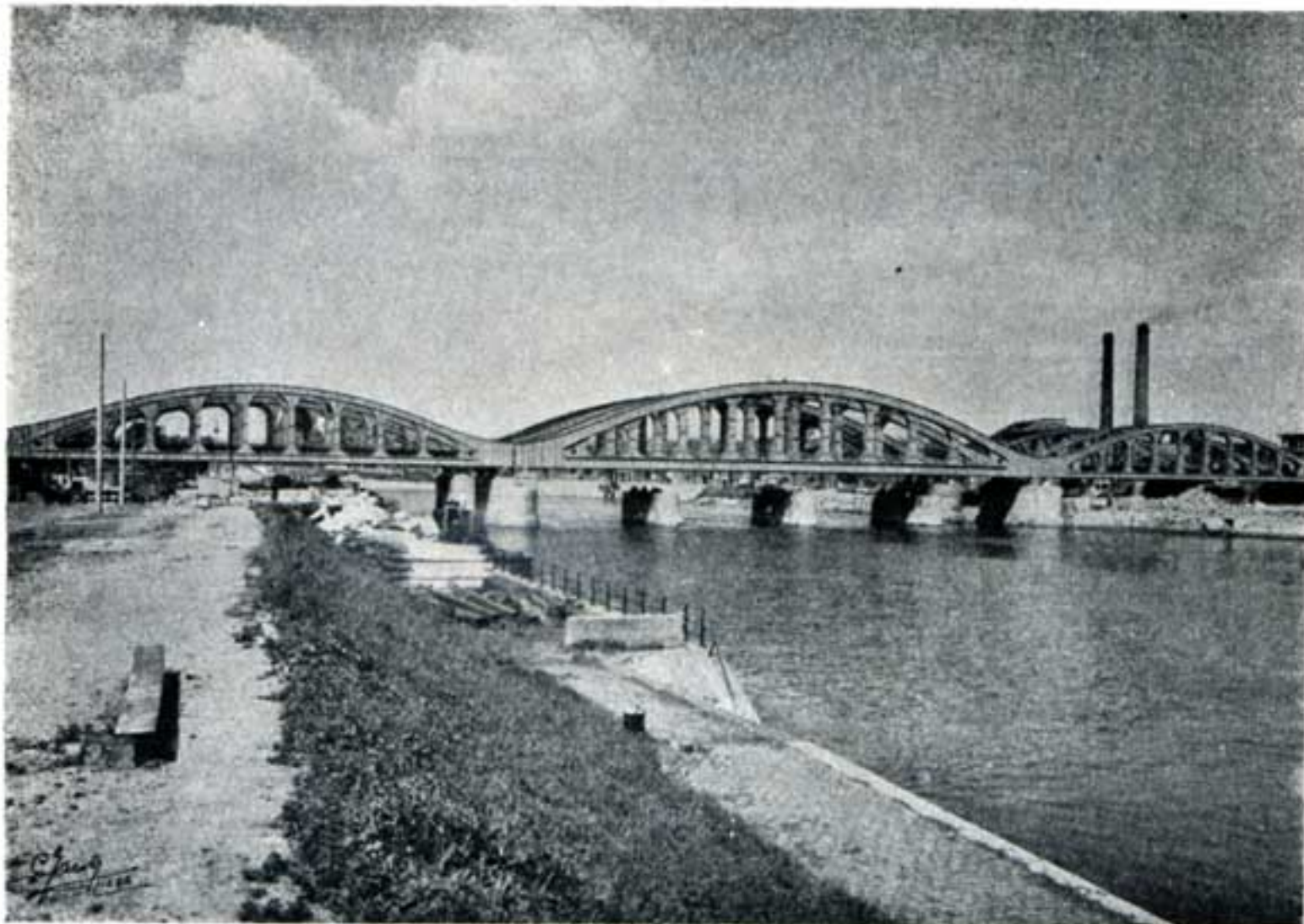
A partir du 8 octobre les services omnibus et semi-directs entre Bruxelles et Anvers seront assurés, comme les services directs par des trains électriques. Le service électrique complet Bruxelles-Anvers sera assuré, en principe, dans les deux directions, de la façon suivante :

à l'heure ronde et à la demi-heure, un train direct avec arrêt à Malines; durée du trajet 31 minutes;

à l'heure 4 et à l'heure 34, un train omnibus; durée du trajet 48 minutes;

à l'heure 15 et à l'heure 45, un train semi-direct; durée du trajet 41 minutes.





LIÈGE - Les nouveaux Ponts du Val-Benoît

Photo Jacoby, Liège



M. Crespin Fr., machiniste

LA CATASTROPHE DU VAL-BENOIT

Le jeudi 31 août à 18 h. 50 l'explosion des mines chargées dans les nouveaux ponts métalliques du Val-Benoît à Liège a provoqué la destruction de ces deux beaux ouvrages dont nous avons annoncé la mise en service dans *Le Rail* du 15 mai dernier.

Parmi les victimes de cette catastrophe, la Société Nationale déplore la mort de MM. CRESPIN, François, machiniste, et DEBRAZ, Joseph, chauffeur, qui furent tués sur le coup. Le premier de ces agents se trouvait sur une locomotive haut-le-pied et le second sur celle du train express n° 184 allant de Liège à Trois-Vierges.

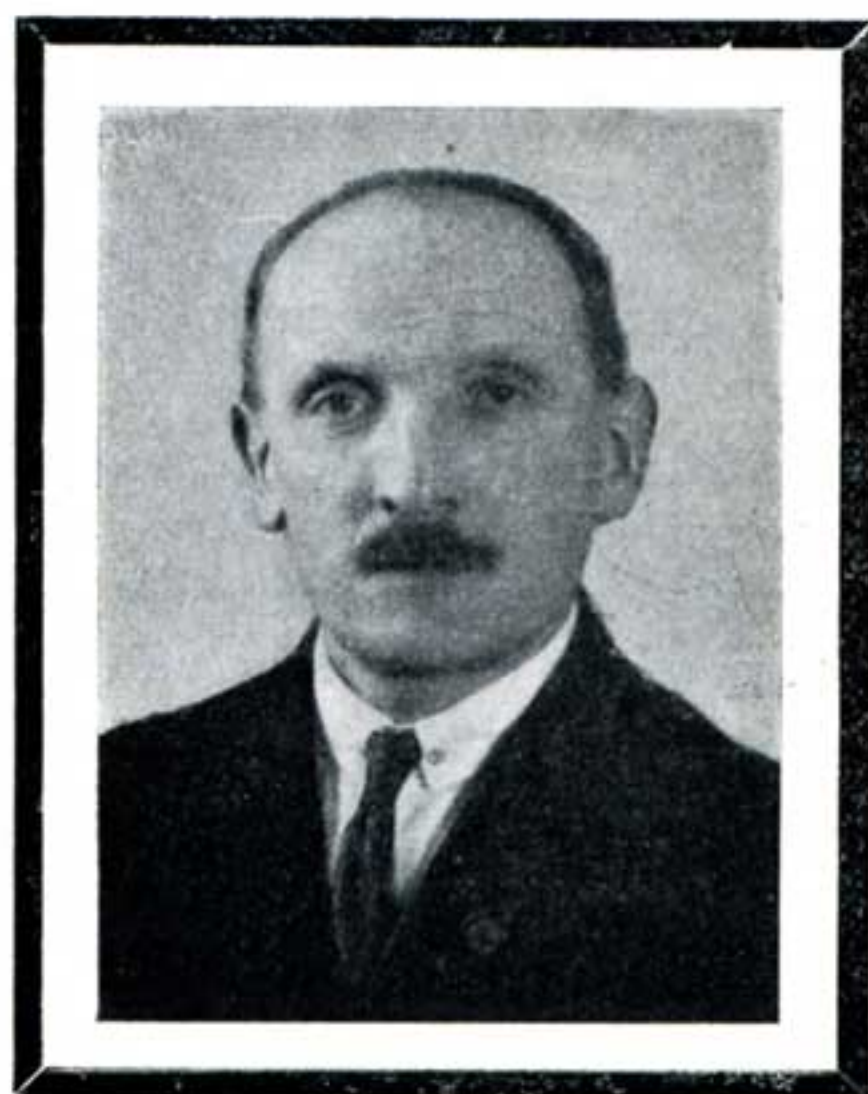
La Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II a été décernée, à titre posthume, à ces deux braves serviteurs.

Une seconde catastrophe a pu être évitée grâce au sang-froid du machiniste JONET, Adelin, de

Liège, conduisant le train n° 184 qui allait s'engager sur le pont au moment même de l'explosion. JONET freina instantanément; sa locomotive fut culbutée, tuant son chauffeur à côté de lui.

Quelques voyageurs furent contusionnés : deux seulement durent être hospitalisés mais leurs blessures ne mettent pas leur vie en danger. Le matériel métallique a prouvé une fois de plus le degré de sécurité qu'il offre aux voyageurs.

Dès le 2 septembre la Société Nationale a entrepris l'équipement de la nouvelle ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher-Kinkempois qui enjambe la Meuse sur le pont-rail de Renory. Trois équipes de 500 hommes œuvrent jour et nuit à la construction de 25 Km. de voie nouvelle. Le 15 septembre, les relations directes entre la rive droite et la rive gauche de la Meuse seront ainsi partiellement rétablies. Ce tour de force aura donc été réalisé en 12 jours.



M. Debraz J., chauffeur



LIÈGE - Les nouveaux Ponts du Val-Benoît, après la catastrophe

I. - LE « GRAND CENTRAL BELGE » (Suite) ⁽¹⁾

par LIONEL WIENER.

LE nom d'un grand ingénieur domine toute l'activité du Grand Central Belge.

C'est celui de Jules Urban, son directeur général, qui le marqua de sa personnalité et à qui le Grand Central est surtout redevable des idées directrices de sa politique et de son exploitation. Ce fut lui qui donna aux unités hétéroclites dont il se composait, l'unité nécessaire et qui en assumait l'exploitation.

Créé par acte du 13 juin 1864 ⁽²⁾, le « Grand Central Belge » se trouvait d'emblée à la tête d'un réseau de 478 km. de chemins de fer dont 22 pour trafic des marchandises seulement, que les compagnies constitutives d'« Anvers-Rotterdam », de l'« Est Belge » et de l'« Entre-Sambre-et-Meuse » avaient mis en commun. Outre leurs lignes propres, les deux premières faisaient apport des contrats d'exploitation qu'elles détenaient et qui s'appliquaient à 117 km. de chemins de fer de la Sté. du Nord de la Belgique ainsi qu'à la ligne de Turnhout-Tilburg lors de son achèvement ⁽³⁾.



Jules URBAN

A vrai dire, la fusion de l'« Anvers-Rotterdam » et de l'« Est Belge », qui avait été décidée par acte du 28-9-1863, était un fait accompli en ce qui concernait l'exploitation, depuis le 1^{er} janv. 1864. L'« Entre-Sambre-et-Meuse » vint s'ajouter le 1^{er} juillet suivant et une loi autorisa le fonctionnement du Grand Central Belge le 12 juillet 1865. Des négociations entreprises en vue du rachat par l'Etat au cours de cette même année, échouèrent.

Etant donné les difficultés de procéder à la fusion complète de sociétés disposant de concessions aussi différentes et dont le capital comprenait des titres de natures si diverses, on se borna, sur les conseils du Gouvernement, à la fusion des exploitations qui fut approuvée en 1869 ⁽¹⁾. Le Grand Central était donc, en réalité, un syndicat contrôlé par un comité général comprenant deux membres nommés par chacune des quatre compagnies.

Si l'« Entre-Sambre-et-Meuse » avait été désintéressée au point de ne plus être qu'une société à portefeuille, les deux partenaires actifs étendaient le réseau par des baux d'affermage dont ils apportaient le bénéfice au G.C.B. Nous avons donné le détail de ces opérations pour chacune de ces compagnies; il ne faudra donc

⁽¹⁾ Voir *Le Rail* des 15 mars, avril, juin et juillet 1939.

⁽²⁾ A. R. du 24 du même mois.

⁽³⁾ L'« Est Belge » apportait les contrats d'exploitation des lignes de Louvain-Herenthals et d'Aerschot-Diest (cédées par le « Nord de la Belgique »).

L'« Anvers-Rotterdam » apportait ceux des lignes d'Anvers-Hasselt et de Turnhout à Tilbourg, qu'il tenait de la même compagnie.

⁽¹⁾ A. R. du 22 février.

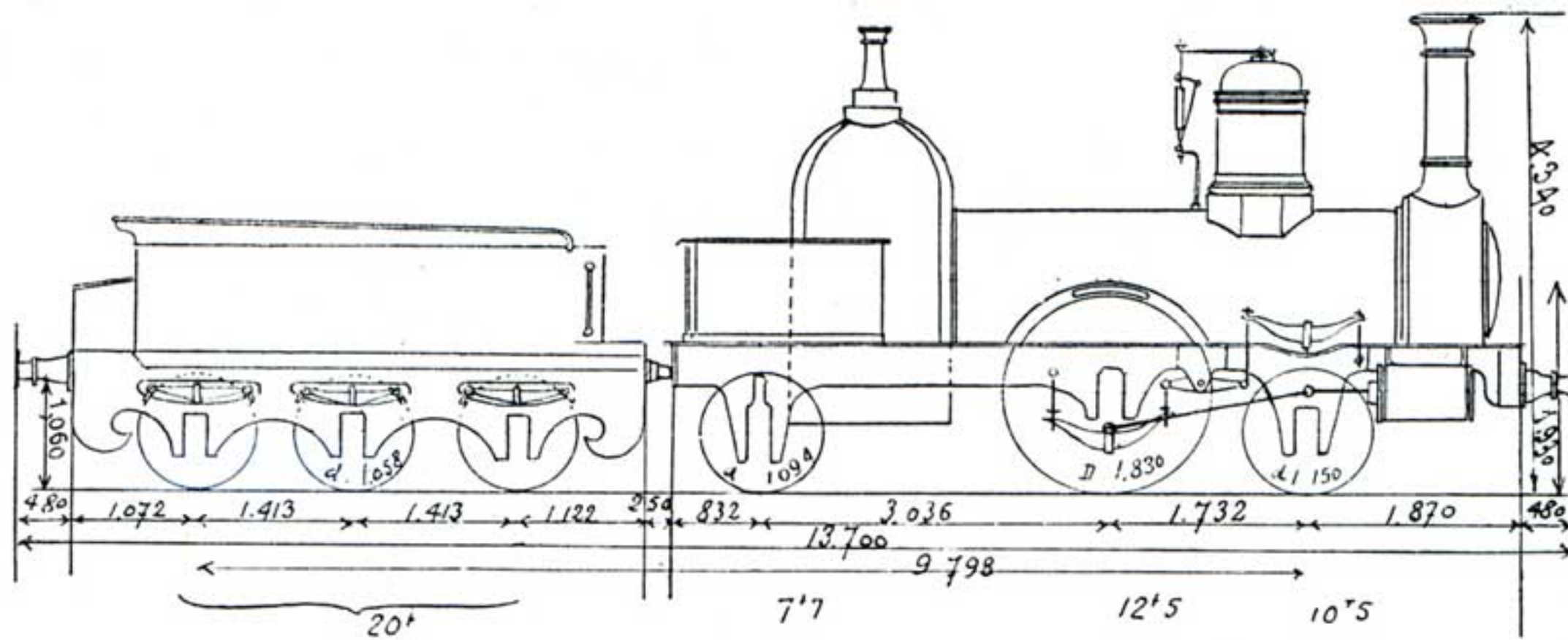


Fig. 15. — Locomotive à roues libres n° 34 du Chemin de fer de Liège à Maestricht, construite en Allemagne.

les reprendre ici qu'en ce qui concerne l'ensemble du réseau G.C.B. et nous le ferons dans l'ordre suivant :

En 1867. — Reprise de l'exploitation du réseau de la *Sté. d'Aix-la-Chapelle à Maestricht*;

En 1871. — Convention passée avec la *Sté. du Ch. de fer de Lierre à Turnhout*;

En 1872. — Convention avec la *Grande Compagnie du Luxembourg*;

En 1873. — Convention concernant le chemin de fer d'Anvers à Gladbach, concédé à la *Sté. du Nord de la Belgique*;

Enfin, affermage des 4 km. de la ligne Sichem-Montaigu.

Ce fut le dernier accroissement du réseau.

Les bénéfices de la gérance se répartissaient ainsi : on payait d'abord les redevances dues aux intéressés, pour les lignes exploitées.

Entre-Sambre-et-Meuse 1.035.000 francs par an ⁽¹⁾.
Hasselt-Aix-la-Chapelle 650.000 francs par an ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Y compris la garantie de l'Etat.

⁽²⁾ Avec ristourne sur les excédents.

Landen-Hasselt 50 p. c. de la recette brute.

Louvain-Herenthals ⁽³⁾ 263.526 fr. 50 par an.

Turnhout-Tilburg ⁽³⁾ 166.626 fr. 50 par an.

Ateliers de Louvain ⁽³⁾ 62.500 francs par an.

Du surplus, l'« Anvers-Rotterdam » percevait 0.556 p. c. et l'« Est Belge », 0.444.

Le RÉSEAU DU GRAND CENTRAL BELGE comprenait les lignes affermées à une série de compagnies dont nous avons précédemment retracé l'historique. Il s'accrut, par la suite, de lignes complémentaires dont nous dirons quelques mots ainsi que de tout le réseau appartenant à la *Sté. d'Aix-la-Chapelle à Maestricht* et des lignes que cette société exploitait. C'est la seule compagnie que nous n'avons pas rencontrée jusqu'ici, aussi commencerons-nous par en donner l'historique sous la rubrique f 4). Nous passerons ensuite aux conventions conclues par le Grand Central avec les autres compagnies.

⁽³⁾ Propriétaire, la *Sté. mutuelle de Ch. de fer*.

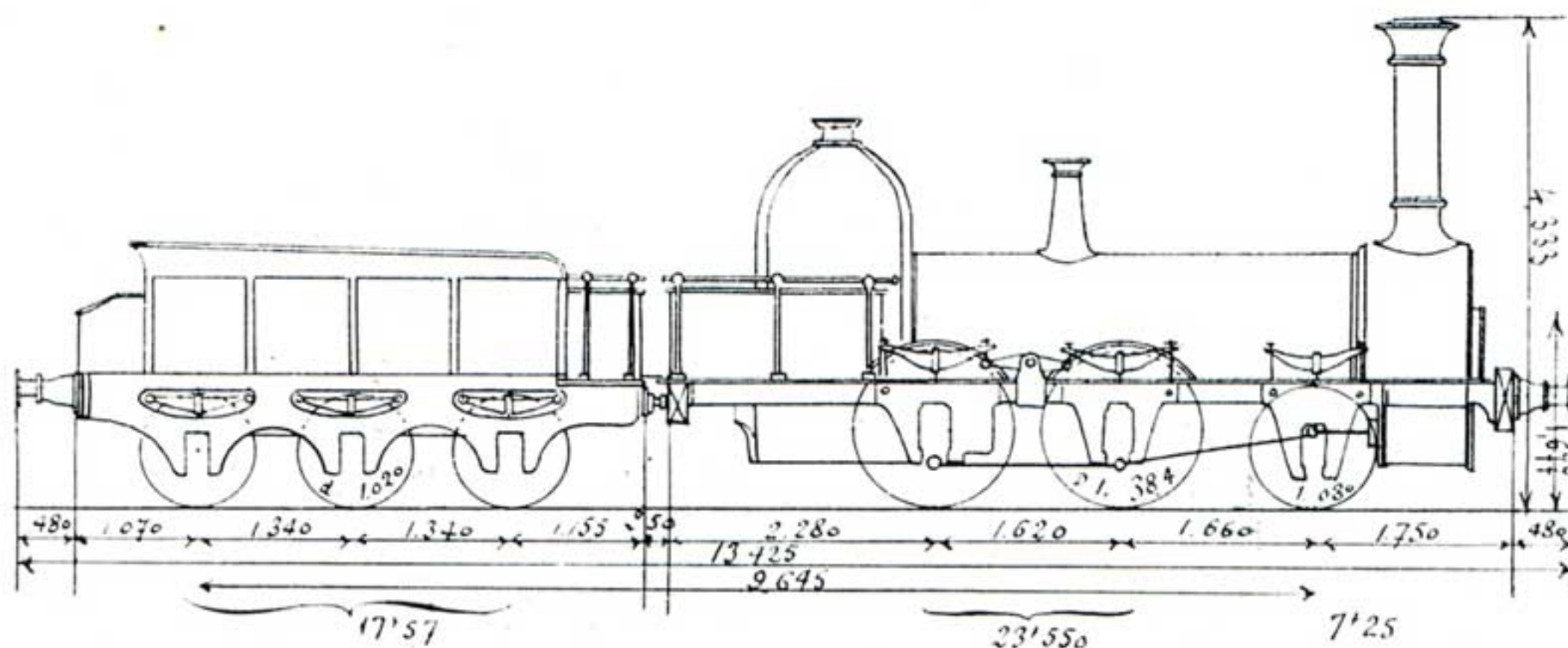


Fig. 16. — Locomotive 2-4-0 à foyer « Haycock » du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht n° 20/22 construite aux Ateliers Cockerill, à Seraing.

f 4) Si la **Sté du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht** dut céder la place au « Nord de la Belgique », elle n'en fut pas moins mêlée aux tractations qui aboutirent à la concession de la ligne d'Anvers à Hasselt et, par là même, ses antécédents ne peuvent être passés sous silence. Constituée à Aix-la-Chapelle sous le nom de : Aachen-Maastrichter Eisenbahn Gesellschaft » et à Maestricht, sous celui de « Aken Maastrichtsche Spoorweg My. », elle jouissait d'une concession néerlandaise du 4 sept. 1845 et d'une concession prussienne du 30 janvier 1846. Son capital de 2.750.000 thalers en comprenait 284.000 émis par la société néerlandaise. Elle jouissait de plus, gratuitement, à titre de subvention, de la production de la mine de Kerchraede.

Quoique éconduite, la Sté. d'Aix-la-Chapelle à Maestricht ne renonça pas à pénétrer en Belgique et demanda plus modestement comme première étape, la concession d'un prolongement de Maestricht à Hasselt. Elle obtint la concession de la partie néerlandaise (environ 5 km.) et celle de la partie belge, de la frontière à Hasselt, par conv. du 24 juin 1853 (1). Elle obtenait en même temps, la concession de l'embranchement de Hasselt à Landen, auquel la Sté. de Tournai-Jurbise ne demandait pas mieux que de renoncer en sa faveur (2).

Cet embranchement avait été concédé, en même temps que la ligne de Mons à Jurbise, à une société spéciale qui recevait même gratuitement, à titre de subvention, les 10 km. de Lan-

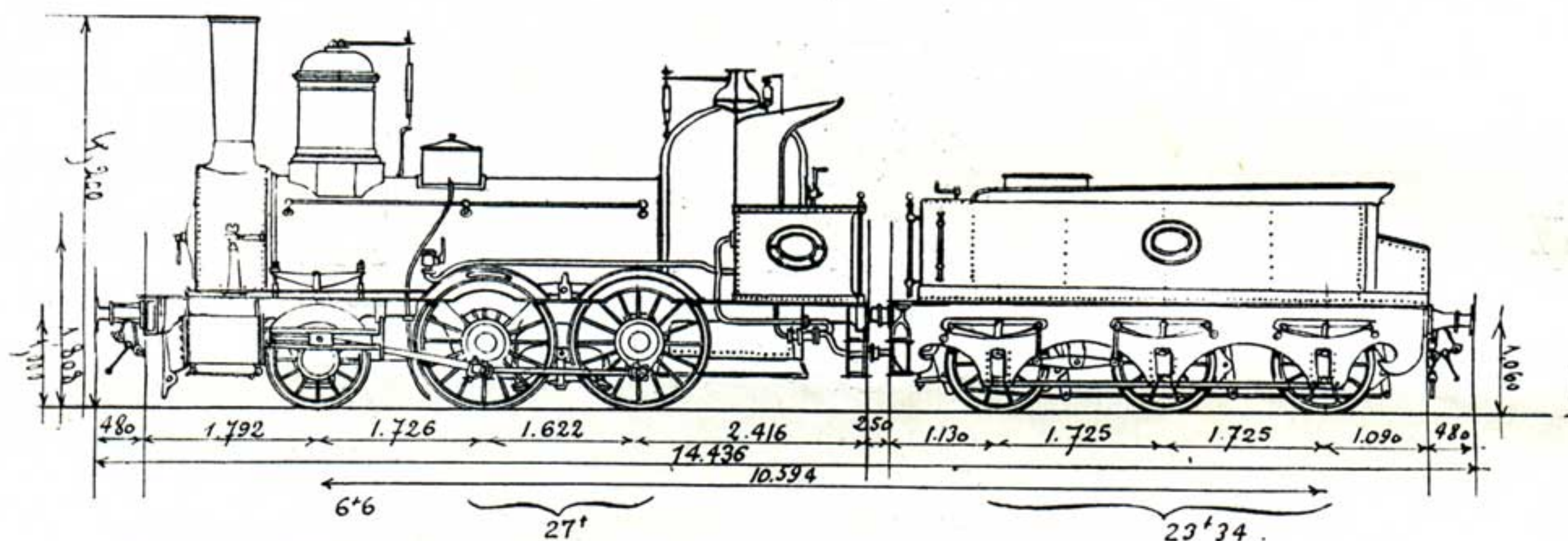


Fig. 17. — Locomotive 2-4-0 du Chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, n° 36/37 reconstruite aux Ateliers du Chemin de fer à Louvain.

L'attention ayant été attirée sur les possibilités de la région, on songea également à la réunir à Malines, centre du réseau belge. En 1852, la Sté. d'Aix-la-Chapelle-Maestricht songea à prolonger son chemin de fer jusqu'à Hasselt d'abord, jusqu'Anvers ensuite, en passant par Diest et Aerschot. Ceci aurait réalisé la plus logique des communications d'Anvers au Rhin mais à ce moment il était inopportun d'y donner suite même du côté belge : les finances des chemins de fer n'étaient pas prospères et l'établissement entre Anvers et Aix-la-Chapelle d'une ligne plus courte que celle de l'Etat (147 au lieu de 175 km.), créerait une concurrence à laquelle il ne pourrait résister. Ce ne fut donc que dix années plus tard, quand sa situation s'améliora, qu'il accorda la concession demandée et ce fut la Sté. du Nord de la Belgique qui l'obtint.

den à Saint-Trond que l'Etat avait déjà construits; celui-ci trouvait ainsi une façon peu dispendieuse de relier le chef-lieu du Limbourg au réseau général, quoique les perspectives de rendement de l'embranchement fussent si minimes que personne n'avait voulu l'exploiter.

Il fallut donc que la Compagnie prît une troisième nationalité et elle obtint existence légale en Belgique sous la dénomination de « Sté. du Ch. de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht ».

(1) A. R. du 10 sept. 1853.

(2) Les 10 km. de Landen à Saint-Trond avaient été construits par l'Etat, les 18 km. complémentaires, par la « Sté. des Ch. de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à St-Trond ».

Le rameau entier de Hasselt à Landen était ouvert à l'exploitation depuis longtemps (1839 de Landen à St-Trond et 1847 jusqu'à Hasselt). Les 36 km. d'Aix-la-Chapelle à Maestricht (dont 9 en Allemagne), furent ouverts au trafic en 1853 ⁽¹⁾ et les 29.4 du prolongement jusque Hasselt (dont 25 en Belgique), en 1856. Le réseau de la compagnie, Landen-Hasselt compris, atteignait ainsi 93 km. Son capital s'appliquait également à la ligne Hasselt-Maestricht mais le matériel roulant appartenait à la Sté. Aix-la-Chapelle-Maestricht.

Par un traité des 19/29 avril 1867, la Compagnie cédait l'exploitation de toutes ses lignes au Grand Central Belge. Elle conservait pourtant l'exploitation des houillères et des embranchements y afférents ⁽²⁾.

Les LOCOMOTIVES apportaient une note nouvelle, puisque les premières d'entre elles, livrées de 1853 à 1857 provenaient de Borsig à Berlin auxquelles les ateliers Cockerill ajoutaient quelques 2-2-2. Nous en avons reproduit une (fig.15.) C'étaient des locomotives de construc-

tion classique allemande, avec foyer « haycock » entre les essieux et cylindres en porte à faux

La fig. 16 représente, par contre, une des locomotives 2-4-0 fournies par Cockerill et paraissant dériver du type à longue chaudière de Stephenson.

Celles de ces locomotives qui en valaient la peine furent transformées ou même reconstruites par la suite aux Ateliers du G.C.B. à Louvain. La fig. 17 en fournit un exemple.

Une locomotive intéressante de ce chemin de fer présentait un des plus anciens dispositifs de réchauffage d'eau d'alimentation, au moyen de vapeur d'échappement. Une pompe alimentait la chaudière. Ce dispositif fut supprimé lors de la reconstruction et la pompe, remplacée par un injecteur. *(à suivre)*

⁽¹⁾ Acte du 22 sept. 1853, A. R. du 17-10-1853.

⁽²⁾ Il s'agit de la houillère domaniale de Kerkraede avec l'embranchement à construire de Kerkraede à Simpelveld, près de la frontière néerlandoprussienne ainsi que de l'embranchement qui commençait près de Remscheid pour conduire à Kolscheid et à la houillère de Kempschen.



LES EMBALLAGES

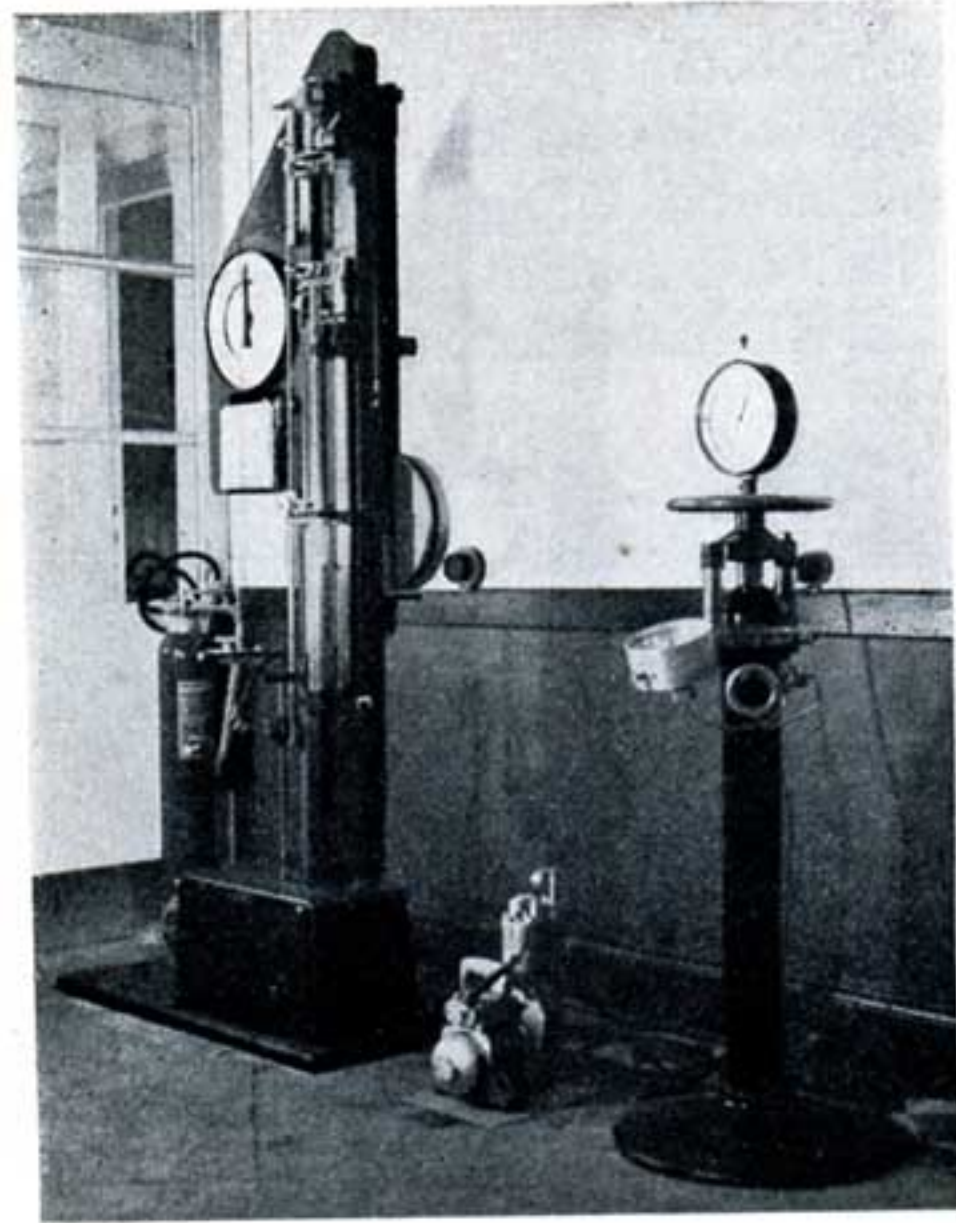
IL arrive trop souvent que le transporteur par fer et le client se rejettent mutuellement la responsabilité des avaries survenues au cours de transports, sans qu'une conclusion nette, satisfaisant les deux parties, puisse être tirée.

Incident ou accident de route prétend le client; défaut de l'emballage répond le chemin de fer.

En toute justice on peut dire que, s'il appartient au transporteur de faire l'éducation de son personnel et de prendre toutes les mesures pour réduire au minimum les risques du transport, en revanche, il convient que l'expéditeur intercale un écran protecteur entre sa marchandise et les dangers qu'un déplacement entraîne toujours avec lui. Cet écran c'est un emballage approprié.

Mais l'emballage, dans bien des cas, grève assez lourdement le prix de revient et il n'est pas étonnant, dès lors, que les expéditeurs s'emploient à réduire autant que possible la charge « parasitaire » que représente le poste « emballage » dont leur comptabilité s'encombre.

Cette préoccupation est à ce point légitime que, dans beaucoup de pays, des associations de producteurs ou de commerçants recherchent pour leurs membres les emballages les plus économiques et les plus efficaces. Des spécia-



Dynamomètre et essayeur de crevaisson Schopper

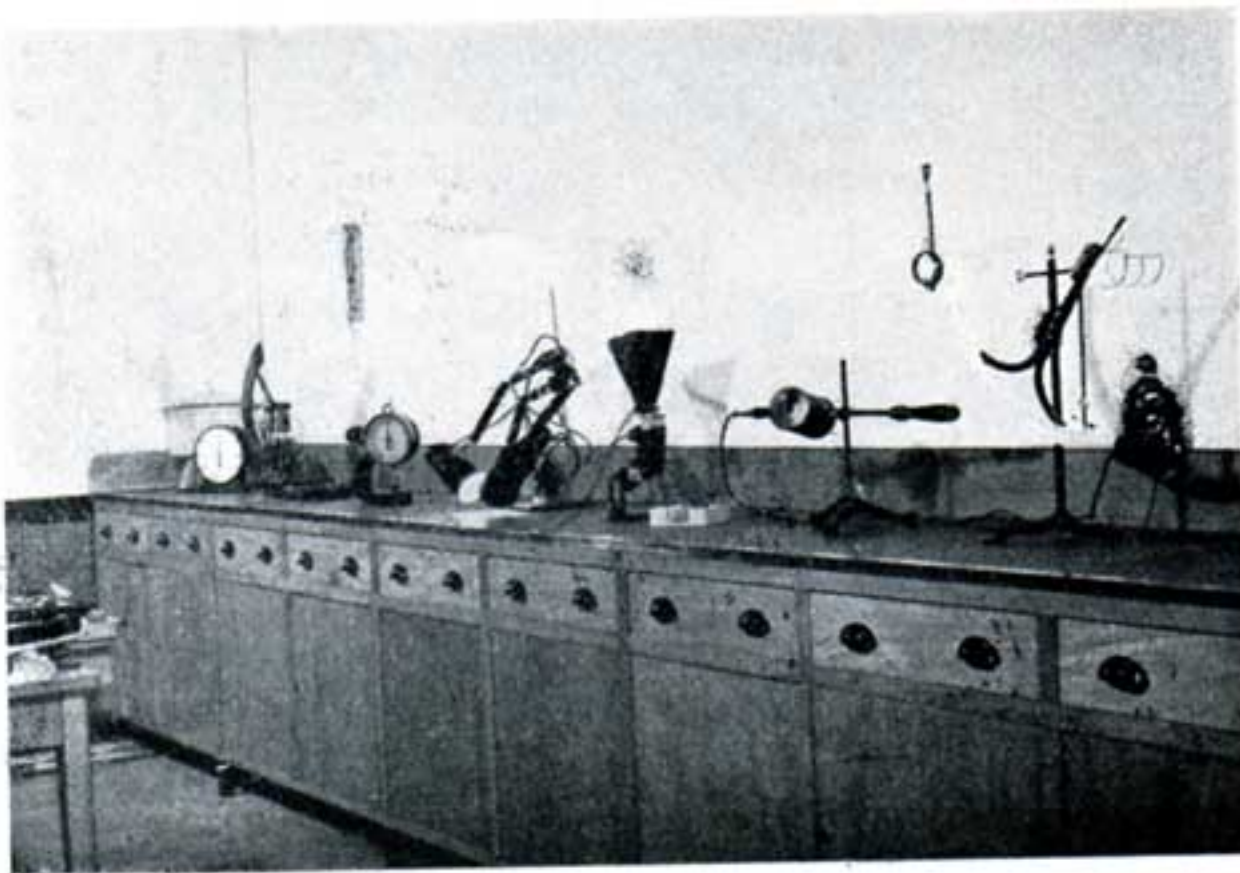
listes se sont occupés du même problème, si bien que « l'emballage » est devenu une branche non négligeable de la technique commerciale.

La Société Nationale a jugé intéressant de collaborer à ces recherches et de mettre à la disposition de sa clientèle une organisation nouvelle en vue de déceler d'abord la cause des avaries qui pourraient survenir aux marchandises, et de rechercher, ensuite, l'emballage qu'il conviendrait d'adopter si le dommage devait être attribué à une protection insuffisante de la marchandise.

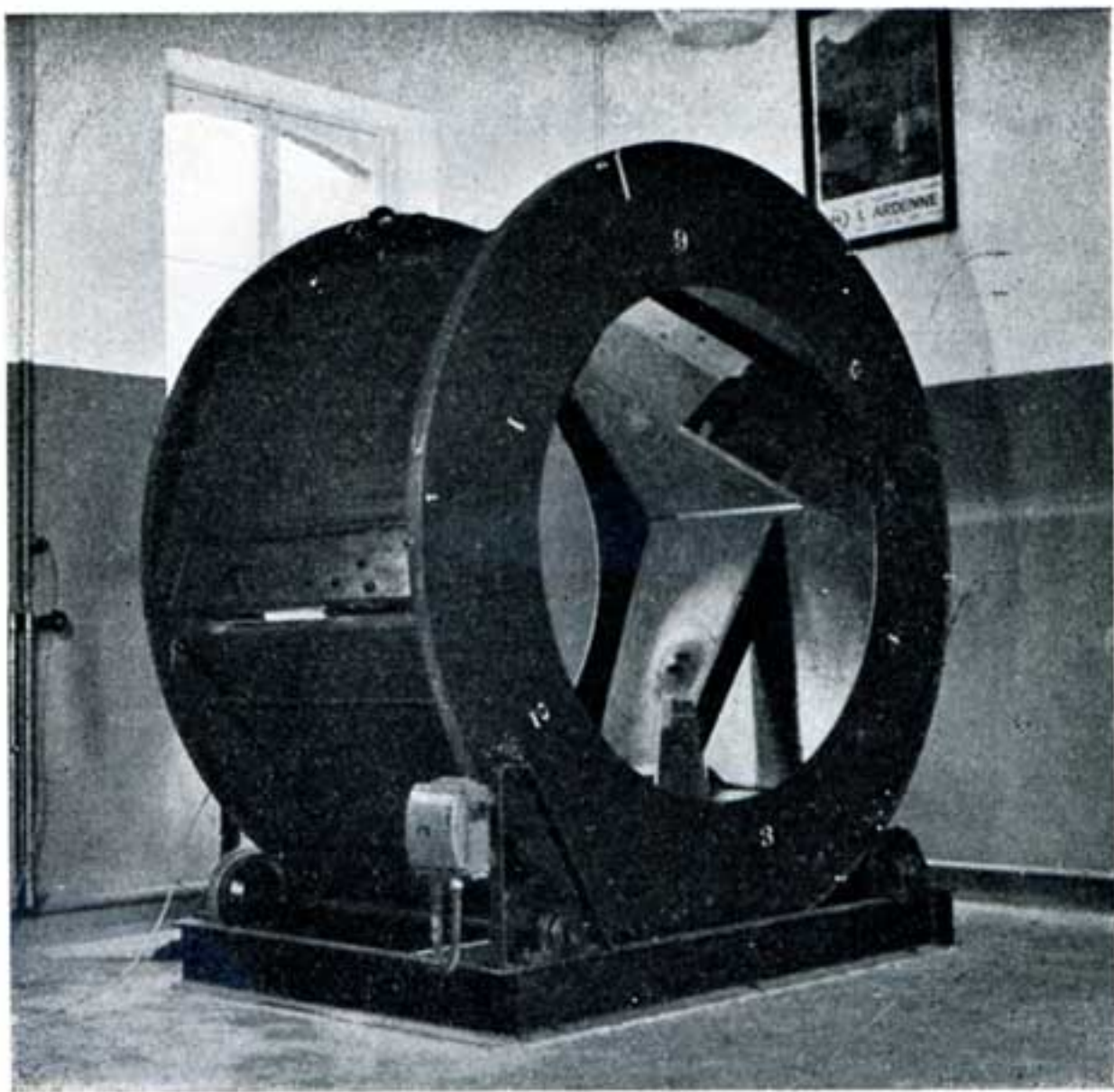
On voit qu'en créant ce service nouveau la Société Nationale n'a pas seulement voulu aider l'expéditeur et rejeter dans tous les cas sur un vice de l'emballage la responsabilité du dommage survenu.

Avant tout, elle entend établir si ses propres services ne sont pas en défaut. En recherchant et en découvrant les causes des dommages, elle crée la possibilité de combler d'éventuelles lacunes ou de prescrire des mesures spéciales.

Mais, s'il est établi que l'avarie résulte d'un emballage défectueux ou insuffisant, la Société



Une autre série d'appareils



Le tambour culbuteur

Nationale désire rechercher de concert avec l'expéditeur le moyen de protection qui devrait être employé.

Ce moyen doit, dans tous les cas, être à la fois économique et efficace.

Contrairement à l'idée généralement répandue, des emballages à bon marché peuvent, dans la plupart des cas, rendre les mêmes services que des emballages chers. Les recherches du service des emballages de la Société Nationale ont abouti déjà dans plusieurs cas à substituer à des emballages coûteux mais peu pratiques, des emballages économiques et plus efficaces.

Il a fallu, pour atteindre ce résultat, renoncer à l'empirisme et recourir à des méthodes scientifiques.

Un laboratoire pour emballages a été installé à la station de Bruxelles (Tour et Taxis).

Nous ne décrivons pas tous les appareils qu'il contient. Nous nous bornerons à les énumérer, tout en nous excusant d'employer, pour ce faire, des mots aux consonances étranges et qui ne s'introduisent guère dans le vocabulaire usuel :

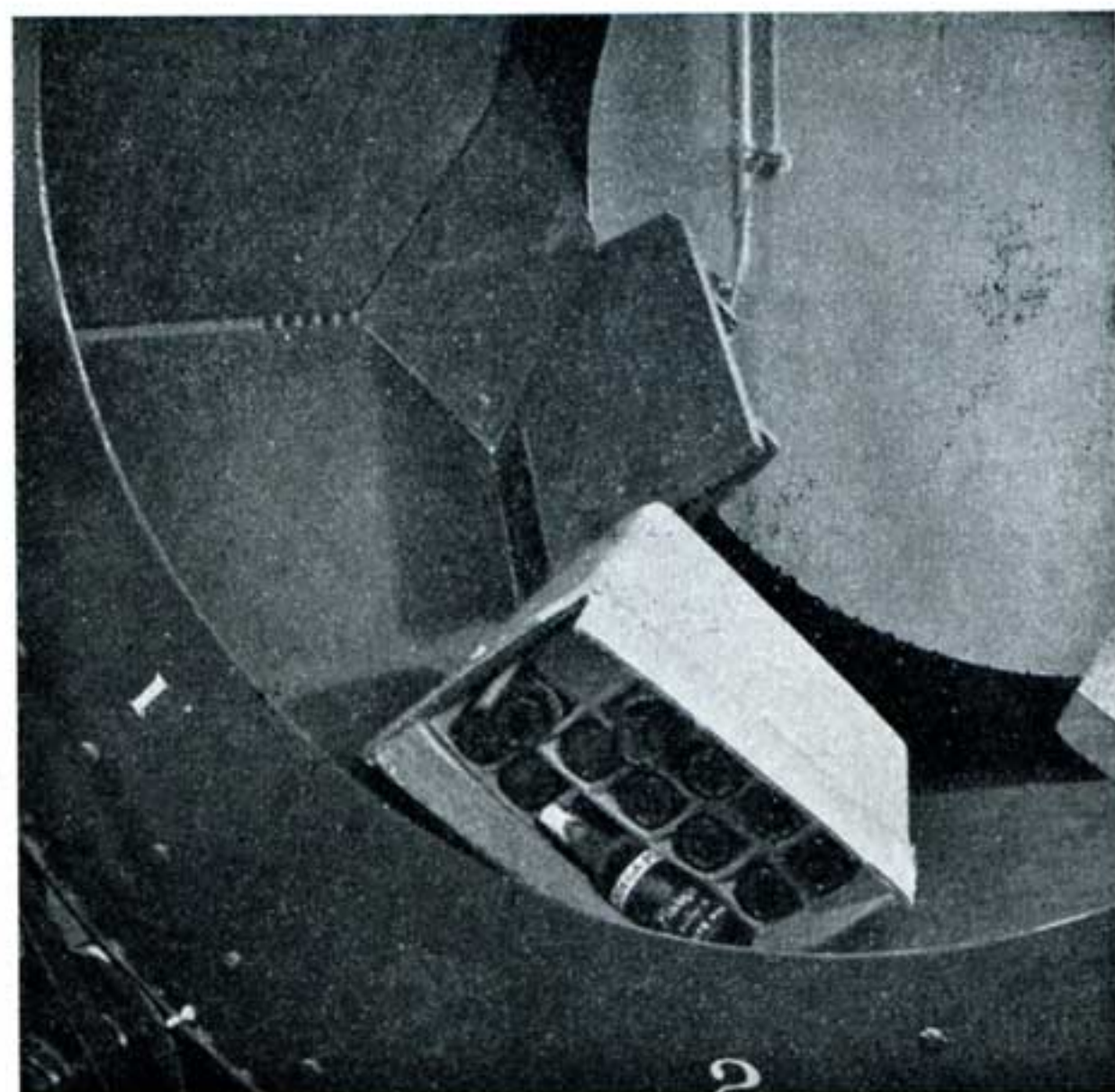
Tambours culbuteurs à obstacles, dynamomètre, essayeurs de crevaison, hygromètre de Schreiber, étuve électrique, appareil Elmendorf

pour les essais de déchirage, loupe binoculaire avec dispositif de prises de vues...

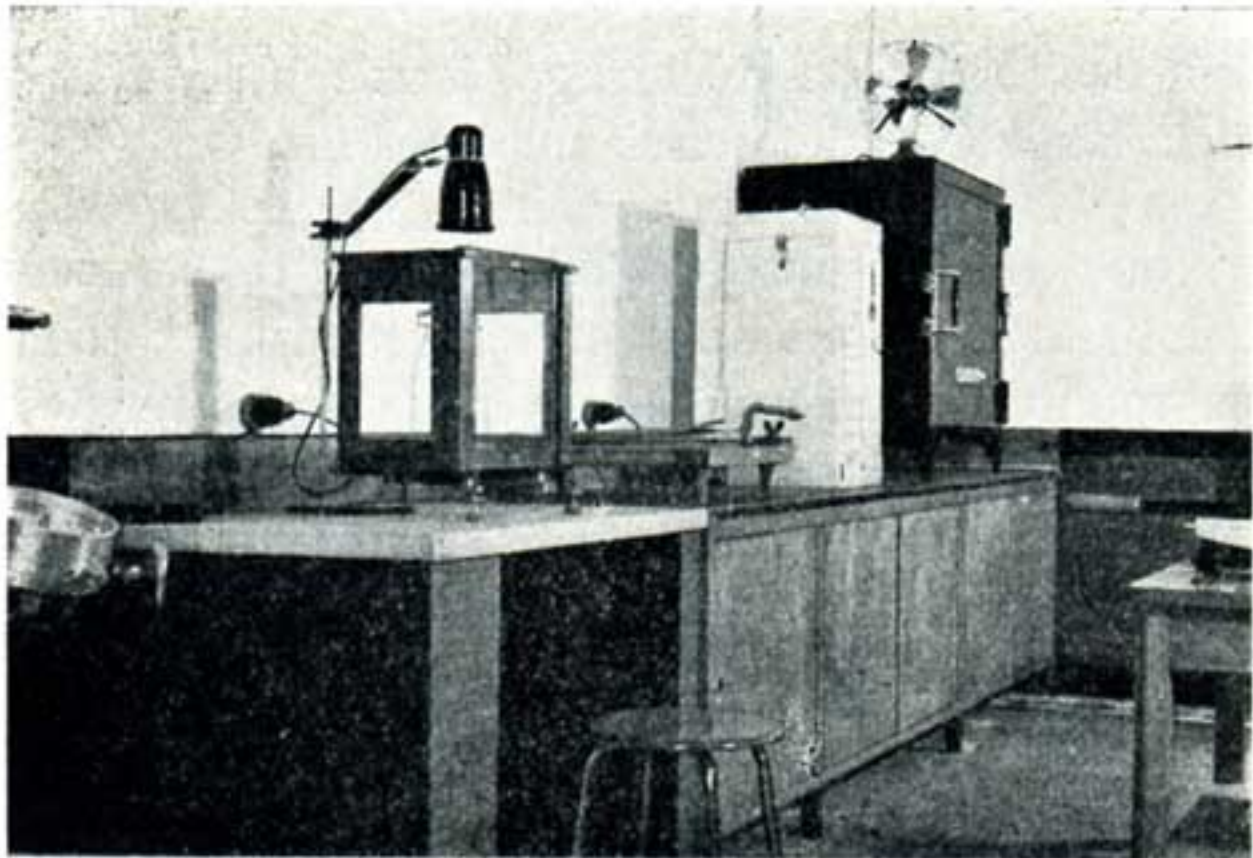
Nous ne voulons pas allonger cette énumération, mais qu'on nous croie sur parole : tous ces appareils sont moins étranges que les termes qui se chargent de les définir. Nous prions nos lecteurs, et spécialement les commerçants qui nous font l'honneur de nous lire, de visiter cette salle d'expériences où se constatent, automatiquement presque, les faiblesses de choses apparemment fortes et la force de choses apparemment faibles.

Ce laboratoire est à la disposition de notre clientèle : C'est pour elle qu'il a été créé. Qu'elle en use donc, non pas seulement pour éprouver l'efficacité des emballages qu'elle emploie, mais encore, surtout allions-nous écrire, pour, éventuellement, rechercher avec nos services le moyen de les rendre moins coûteux.

La Société déplore tout dommage qui survient au cours du transport. Elle s'efforce d'apporter aux objets qui lui sont confiés, les mêmes soins qu'elle apporte aux choses qui lui appartiennent. Elle peut donc demander à ses clients qu'eux aussi entourent leurs propres marchandises d'une certaine sollicitude. Cette fois nous serons deux à l'exercer.



Essai d'une caisse en carton ondulé



Etuve électrique et hygromètre de Schreiber

Pouvons-nous, de tout ce qui précède, déduire quelques conclusions pratiques que vous nous pardonneriez de rédiger en style de « Commandements commerciaux »? :

Si vos emballages vous paraissent coûter

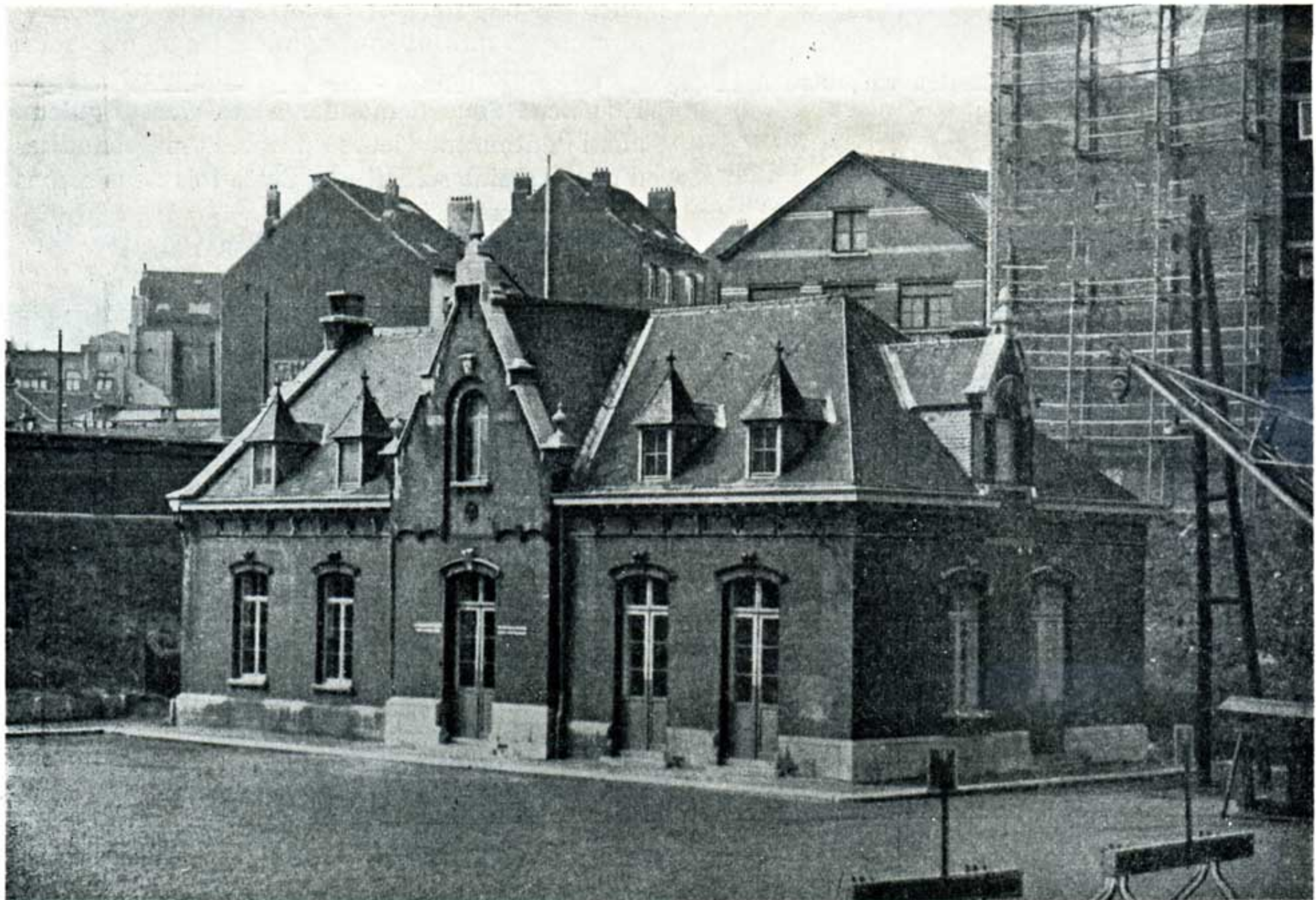
trop cher, demandez-nous s'il n'existe pas un moyen d'en réduire le prix;

Si vos emballages ne résistent pas aux risques d'un déplacement normal, demandez-nous comment vous devriez les modifier;

Ne songez pas seulement à l'emballage extérieur de votre marchandise; l'emballage intérieur a, lui aussi, son importance. Nous vous aiderons à choisir le plus efficace.

Si des dommages surviennent aux marchandises que vous nous confiez, signalez-les nous. Nous verrons si nous devons faire notre mea culpa tout seul ou si, tous deux, nous devons nous frapper la poitrine.

Puisse cette innovation, après bien d'autres, convaincre notre clientèle que nous tenons, autant qu'elle même, à une exécution parfaite des contrats de transport qu'elle conclut avec nous.



Bâtiment abritant le laboratoire pour emballages, à Bruxelles Tour et Taxis

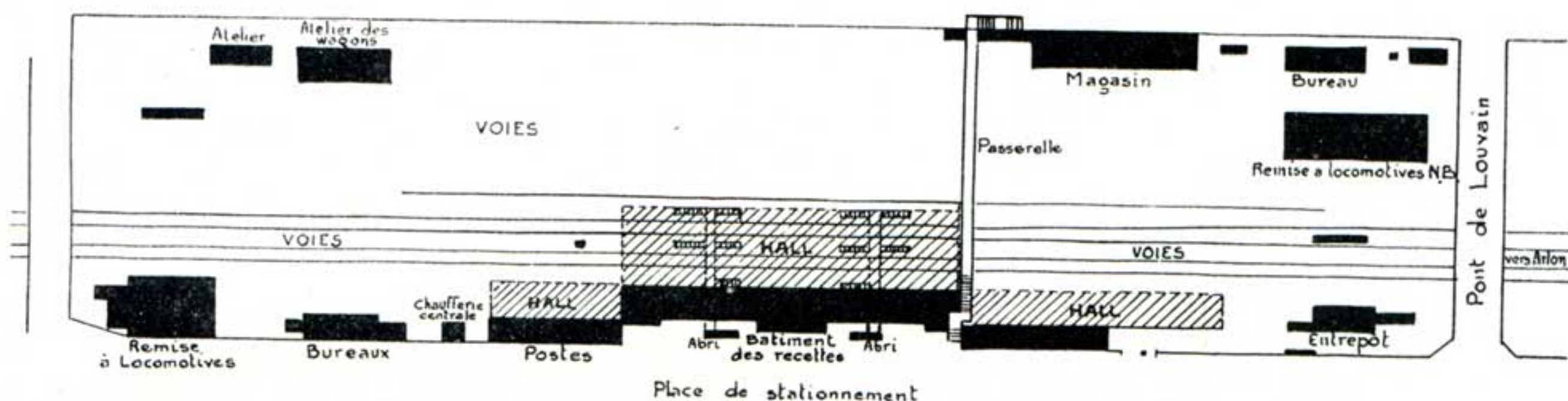
LA GARE DE NAMUR

LA modernisation de la gare de Namur a contribué pour une large part à l'heureuse métamorphose que l'Administration communale a décidé de faire subir à ce quartier de la ville.

locomotives, ateliers, baraques en planches, annexes diverses, abris d'escaliers de sortie des couloirs sous voies aboutissant à la place de stationnement.

Toutes ces constructions disparates qui, à

SCHEMA DE LA GARE (AVANT)



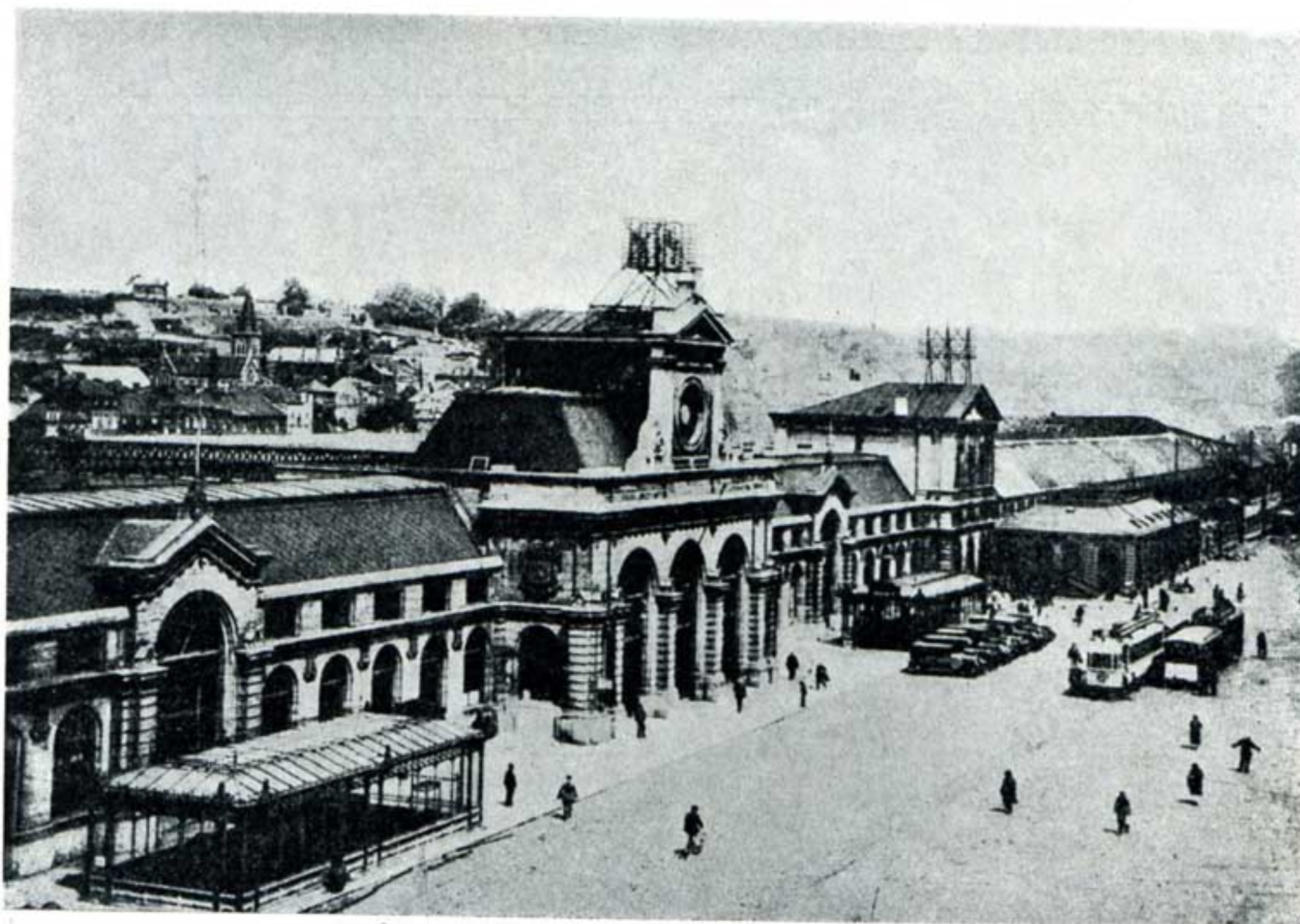
Jetons un coup d'œil sur la vue panoramique d'il y a vingt ans et que rappelle le schéma ci-dessus :

De larges taches sombres flanquent les voies principales : grands halls intérieurs, remises à

vrai dire, ne méritaient pas droit de cité, ont disparu ou ont été déplacées au-delà de l'agglomération.

La comparaison des deux croquis permet de se rendre compte de l'heureux effet

NAMUR
Façade
avant
modernisation



de ce dégagement, qui met en valeur le bâtiment de la gare.

Sa façade, en pierres blanches de Gobertange et d'Euville, a retrouvé l'aspect des premières années de sa construction. L'intérêt de son cachet architectural a reparu.

Dans la salle des pas perdus, de larges baies, garnies de larges glaces, ont remplacé les boise-ries épaisses et lourdes des guichets pour la distribution des billets.

Des casiers horizontaux, dans lesquels sont rangés les tickets pour voyageurs, ont été

SCHEMA DE LA GARE (APRES)



La place de la gare est dégagée au profit du stationnement et du mouvement des véhicules. Ce dégagement est réalisé par la disparition des deux édicules vitrés qui couvraient les escaliers d'où débouchaient des couloirs sous voies et d'un bâtiment trapu dit « des petits colis ». L'œil ne rencontre plus d'obstacle ni d'écran. De loin, le public aperçoit l'entrée et, dès le seuil, il situe aisément tous les services : distribution des billets, dépôt des bagages, des colis postaux et des vélos, bureaux de renseignements et du tourisme, sortie, etc...

substitués aux hautes boîtes qui sectionnaient le local en loges étroites où se mouvaient avec difficulté des agents distributeurs.

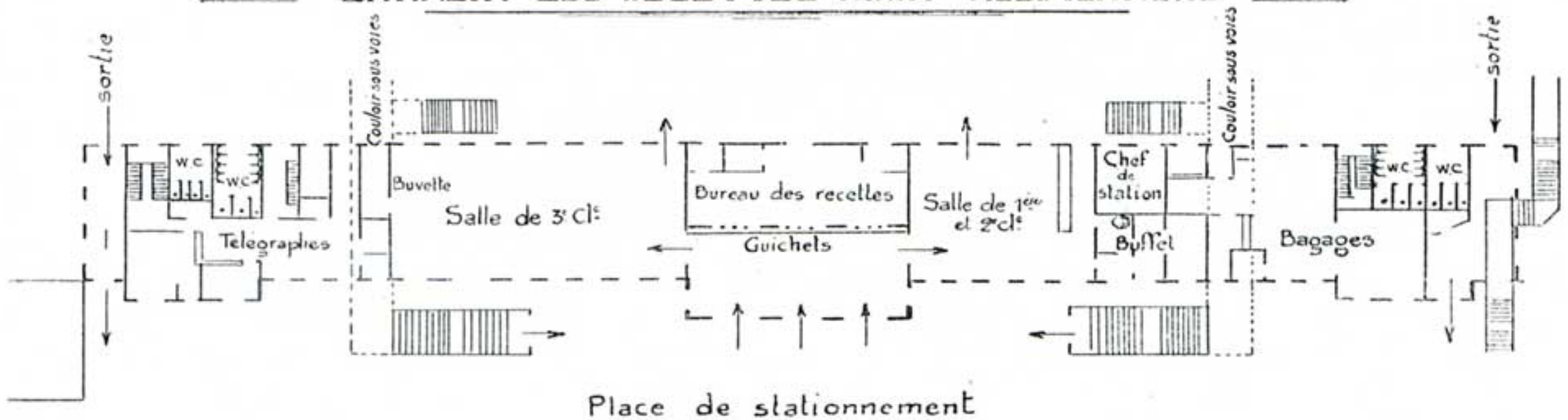
Sur les murs de la salle des pas perdus, des tableaux de correspondances rapides pour l'intérieur du pays et des tableaux indicateurs de départ des trains renseignent le voyageur avec clarté et le conduisent avec facilité au quai d'embarquement de son train.

Les services de dépôt des bagages et des colis postaux sont concentrés dans un seul local. Le client y voit se dérouler avec aisance et

NAMUR
Façade
après
modernisation



BATIMENT DES RECETTES AVANT MODIFICATIONS



rapidité, et partant à sa satisfaction, toutes les opérations nécessitées par les envois qu'il confie au chemin de fer.

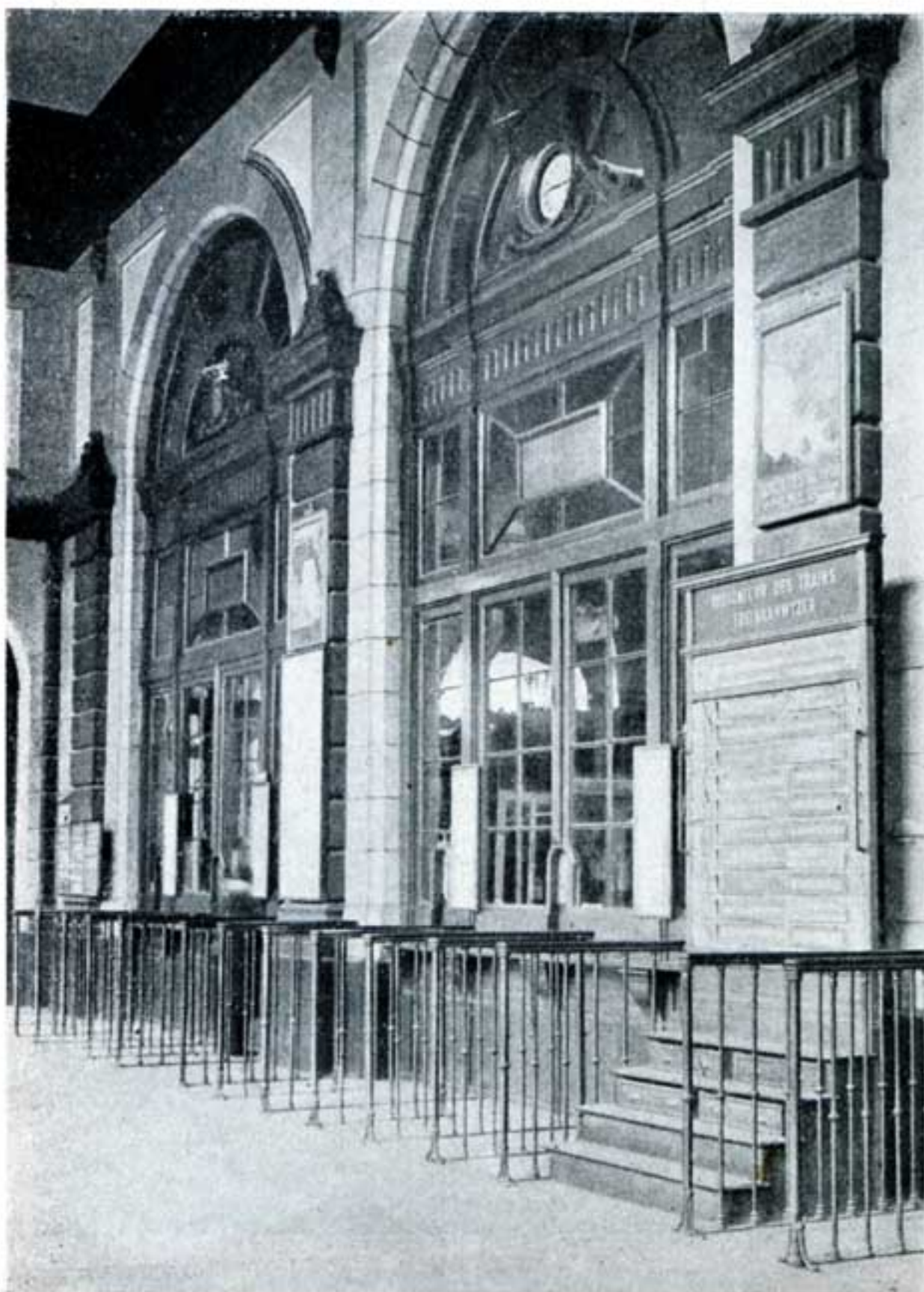
Des garages spacieux, d'une capacité de six cent cinquante vélos, ont été aménagés dans les sous-sols. On y accède par un escalier, muni de part et d'autre d'un rail en courbe parabolique, qui atténue l'effort que l'agent doit déployer pour la remonte des bicyclettes.

Les parties des couloirs sous voies, situées sous le bâtiment et devenues inutiles, ont été

affectées au remisage du matériel de la gare, des imprimés, de la réserve de billets et des archives.

Un nouvel escalier d'accès aux couloirs sous voies a été établi du côté Liège.

Le bureau des renseignements et du tourisme réunit, dans un même local, les services touristiques de la Société Nationale des Chemins de fer belges et du Syndicat d'Initiative de la Ville.

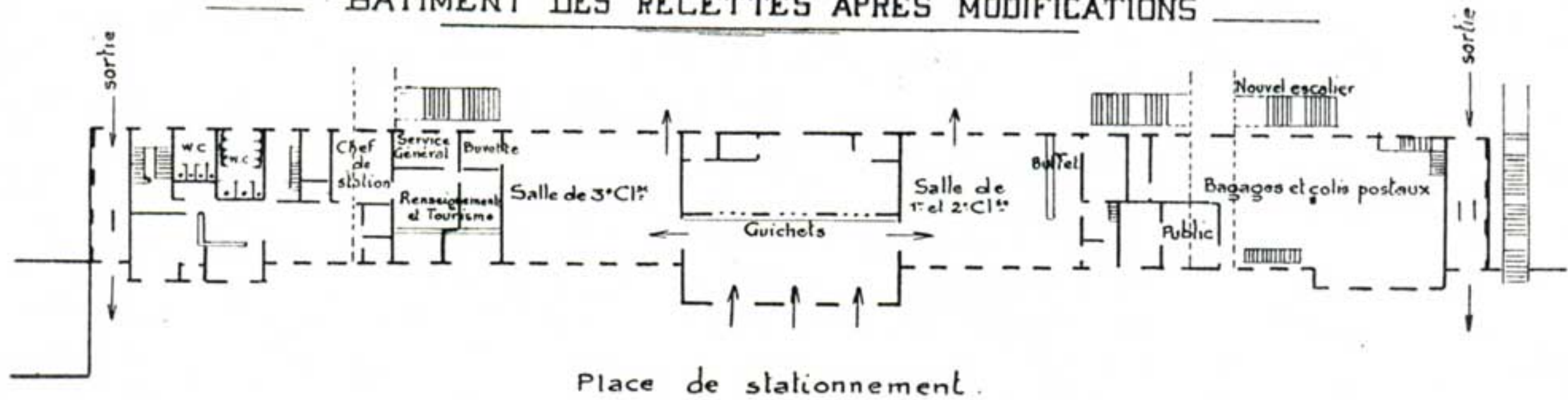


Guichets avant



Guichets après

BATIMENT DES RECETTES APRES MODIFICATIONS



Les touristes y trouvent des agents spécialisés qui leur fournissent les renseignements les plus divers et les plus complets, les documents sur tous les services des chemins de fer, les facilités de déplacement, les itinéraires, les horaires, les tarifs, les organisations de voyages collectifs pour la visite des nombreux coins pittoresques de la Belgique, dont Namur est l'un des plus riants joyaux.

Les travaux que comporte la modernisation de la gare de Namur ne sont pas encore terminés.

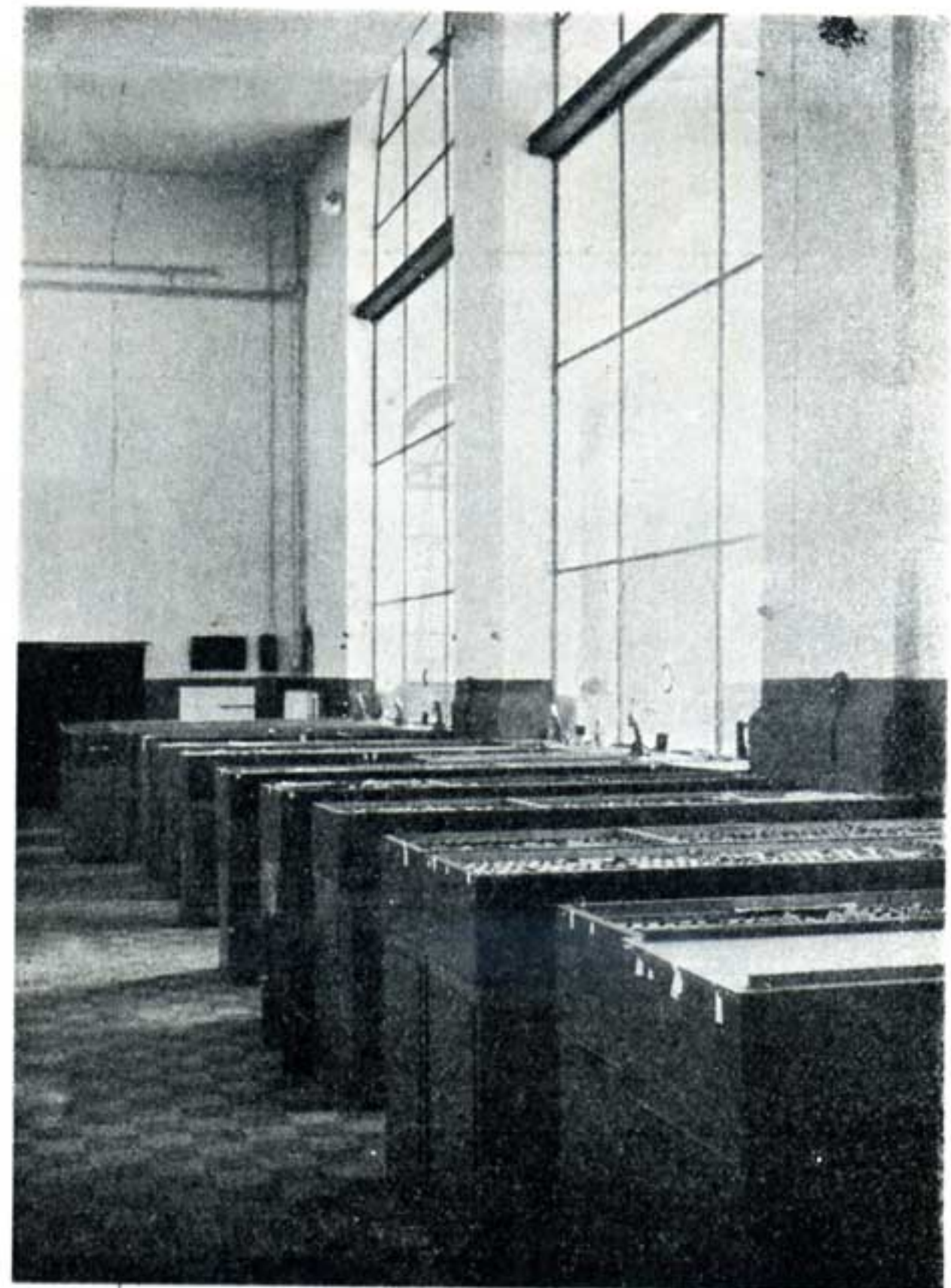
Dans un temps très rapproché disparaîtra le dernier vestige des halls couverts, celui de la gare latérale vers Liège.

La Société Nationale étudie, avec la ville de Namur, d'autres aménagements des abords de la gare.

Ce qui a été réalisé déjà permet d'augurer des résultats que cette étude commune aura sur l'aspect de la place de la gare qui, aujourd'hui déjà, semble le sourire de bienvenue que la séduisante cité mosane adresse au visiteur.



Intérieur des bureaux avant



Intérieur des bureaux après

Echange international des wagons à marchandises

par E. FOSSOUL

JOUR et nuit, à travers le monde, les wagons de chemins de fer circulent ! Certains transportent des voyageurs, d'autres des marchandises. Ils se suivent, se dépassent, se croisent, roulent vers des destinations souvent inconnues pour ceux qui les regardent fuir à travers l'espace !

Bien peu songent à l'organisation complexe de ces prodigieuses randonnées et aux lois et conventions qui régissent le déplacement de ce matériel cosmopolite.

Nous voudrions ici vous entretenir particulièrement des wagons à marchandises.

Vers quelle destination s'en va celui que vous venez de voir passer, d'où vient-il, à qui appartient-il ?

Ah ! si l'expéditeur et le destinataire habitaient le même pays, quelle simplification de transport ! Mais le plus souvent, il s'agit d'importation, d'exportation ou encore de transit.

A l'origine des chemins de fer, les wagons ne quittaient pas leur réseau : les marchandises étaient déchargées à la gare extrême, transportées jusqu'à la gare du réseau voisin où elles étaient rechargées sur des wagons de ce réseau.

Que de manutentions onéreuses et que de temps perdu ! Et quel dommage n'en résultait-il pas souvent pour les marchandises !

Aussi fallut-il bientôt songer à remédier à ces grands inconvénients. On en vint à créer, entre réseaux, des gares communes dans lesquelles les marchandises furent transbordées directement de wagon à wagon.

Mais, d'une part, le trafic s'accroissait de plus en plus, d'autre part, on se rendait bien compte que ces opérations de transbordement nuisaient au développement du commerce international.

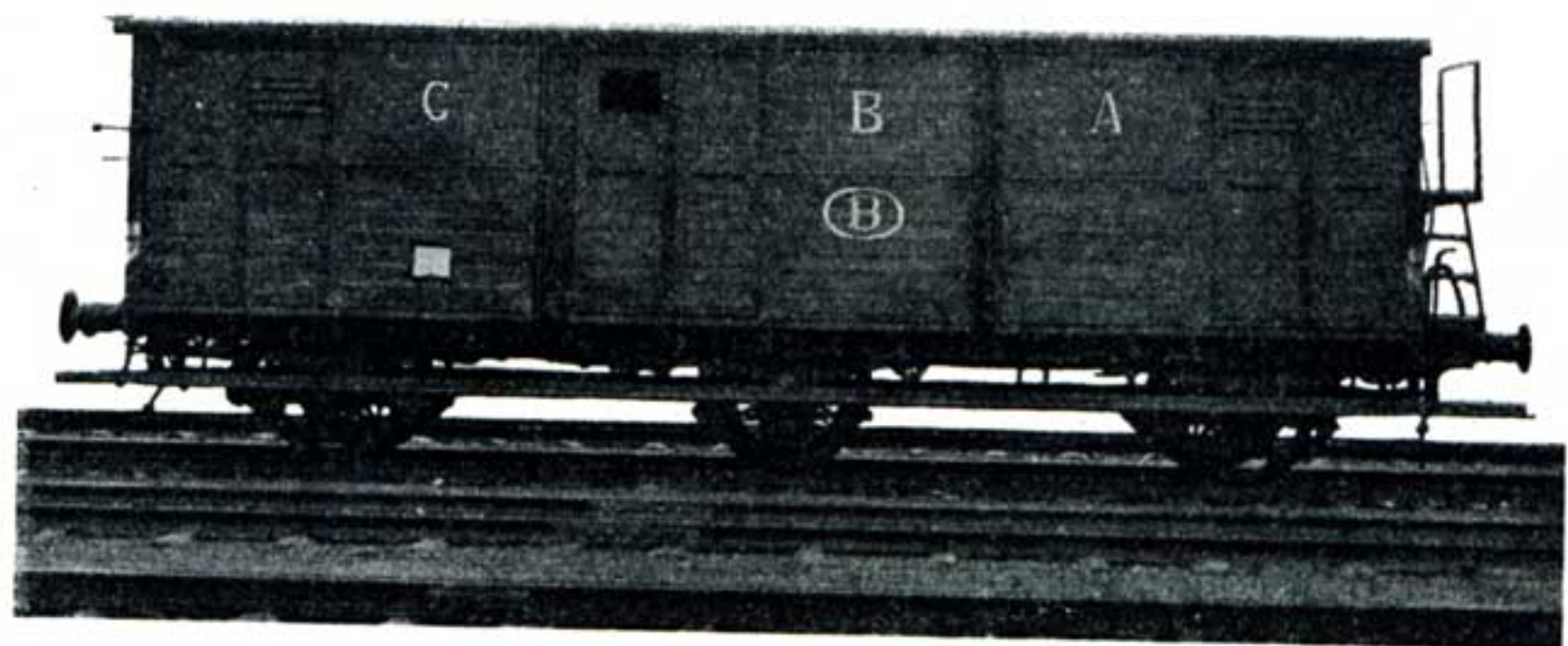
Aussi, dès 1847, les chemins de fer s'efforcèrent-ils de réaliser des accords pour permettre le passage des wagons d'un réseau sur un autre sans devoir recourir au transbordement.

Tout d'abord, on se borna timidement à des conventions entre réseaux voisins. Mais les dispositions de ces accords étaient très variables et devant l'extension que prit le trafic par fer, la nécessité se fit sentir d'uniformiser les règles d'emploi des wagons entre chemins de fer et de créer une sorte de législation internationale en cette matière.

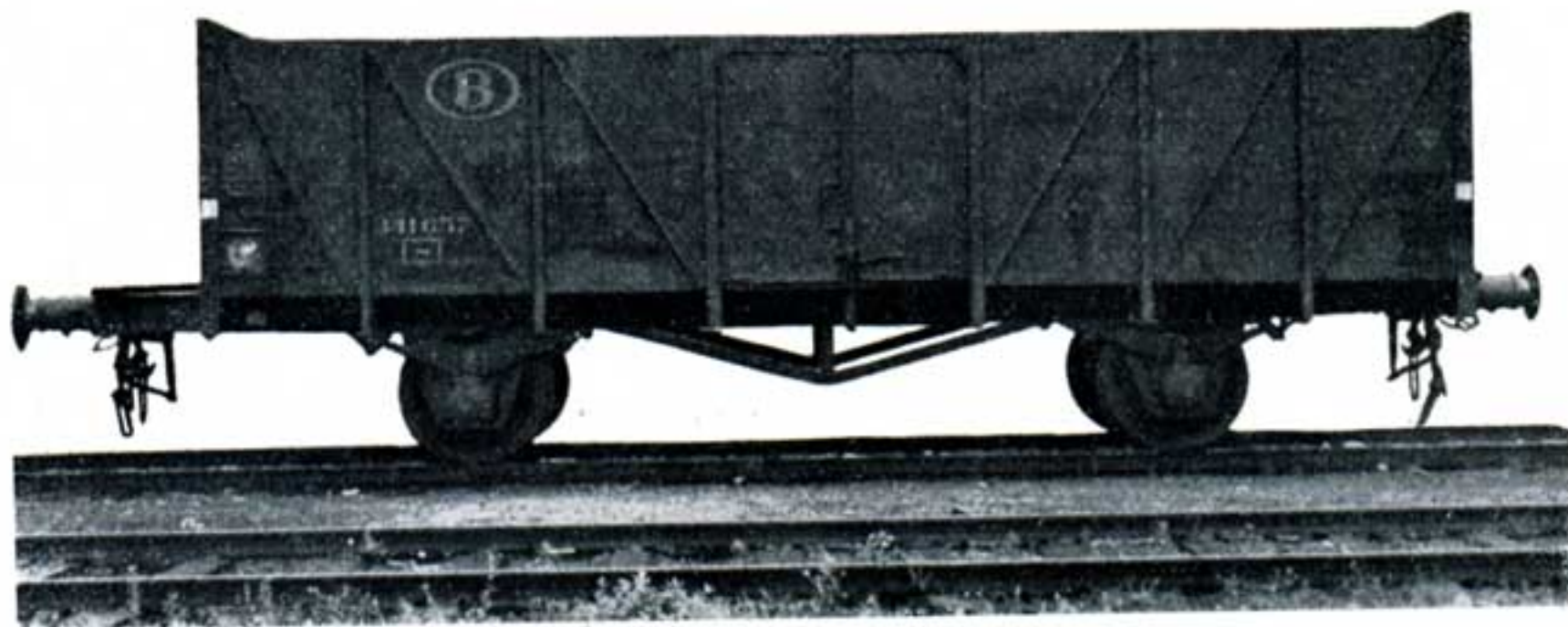
Bientôt fut généralisée « l'emploi réciproque du matériel » entre toutes les administrations de chemins de fer à voie normale. De grandes Unions furent fondées : le « Verein » allemand, l'Union Internationale que présidaient les chemins de fer de l'Etat belge, les Conventions françaises, le Règlement belgo-allemand-suisse-italien, le Règlement austro-hongrois-suisse-français.

Cependant les règlements de ces Unions différaient encore en de nombreux points. En outre, dans une même Union, des administrations avaient entre elles des conventions spéciales.

La diversité de ces conventions rendait leur application très difficile et leur interprétation donnait lieu à de multiples controverses.



Wagon couvert à 3 compartiments, 9 T., pour transports par trains de voyageurs



Wagon tombereau 20 T, à caisse en bois, type allemand modifié

Lorsqu'après la Grande Guerre se posa le problème de rétablir entre les chemins de fer les relations interrompues, on chercha à grouper les réseaux en une seule Union. En 1921, 105 administrations de chemins de fer continentaux adoptèrent le « Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international », règlement qui fut appelé R. I. V.

Mais quelles étaient donc les difficultés qui empêchaient ou rendaient malaisé le transit des wagons? Difficultés d'ordre technique, difficultés d'ordre administratif.

C'est pour remédier aux premières qu'il a fallu réaliser l'*Unité technique des chemins de fer*.

En vue de faciliter les échanges, des principes ont été établis. La condition préliminaire essentielle au trafic d'échange entre les différents réseaux de chemin de fer était évidemment l'écartement uniforme des rails. La largeur de la voie fut fixée à 1435 m/m. Tous les pays d'Europe admirent cette condition, excepté la Russie et l'Espagne qui, par raison politique, renoncèrent aux bienfaits qu'allait apporter cette décision reconnue si nécessaire par toutes les autres administrations.

Bien d'autres détails encore ont été réglementés : largeur et épaisseur des bandages des roues, écartement extrême et hauteur des boudins des roues, appareils de choc et de traction, freins, graissage, etc...

Quand fut créée l'Unité technique, les Ferry-Boats n'existaient pas et, isolée du Continent, l'Angleterre n'intervint pas dans les conférences qui élaborèrent les conventions d'échange.

Pourtant la largeur des voies dans ce pays est aussi de 1435 m/m., mais là les entrevoies et les espaces libres entre les voies et les diverses installations qui les longent : quais, bâtiments, etc..., sont plus étroits; les dimensions transversales des wagons anglais sont donc moins

grandes que celles des wagons continentaux. Ces derniers ne pouvaient par conséquent circuler en Angleterre.

Quand naquit l'idée de transporter, sur des navires appropriés (Ferry-Boats), nos wagons belges et ceux qui nous sont envoyés en transit, il fallut construire un matériel qui pût passer sur les voies anglaises. Des conventions d'échange furent alors conclues entre la Société belgo-anglaise des Ferry-Boats et des administrations adhérentes à l'Union R. I. V.

Les wagons franchissent les frontières et passent les douanes. A cet effet, ils doivent être construits de telle sorte qu'ils ne cèlent rien de leur contenu, mais aussi que les marchandises qu'ils renferment ne puissent être enlevées ou échangées sans effraction ou sans qu'il reste de ce fait des traces visibles.

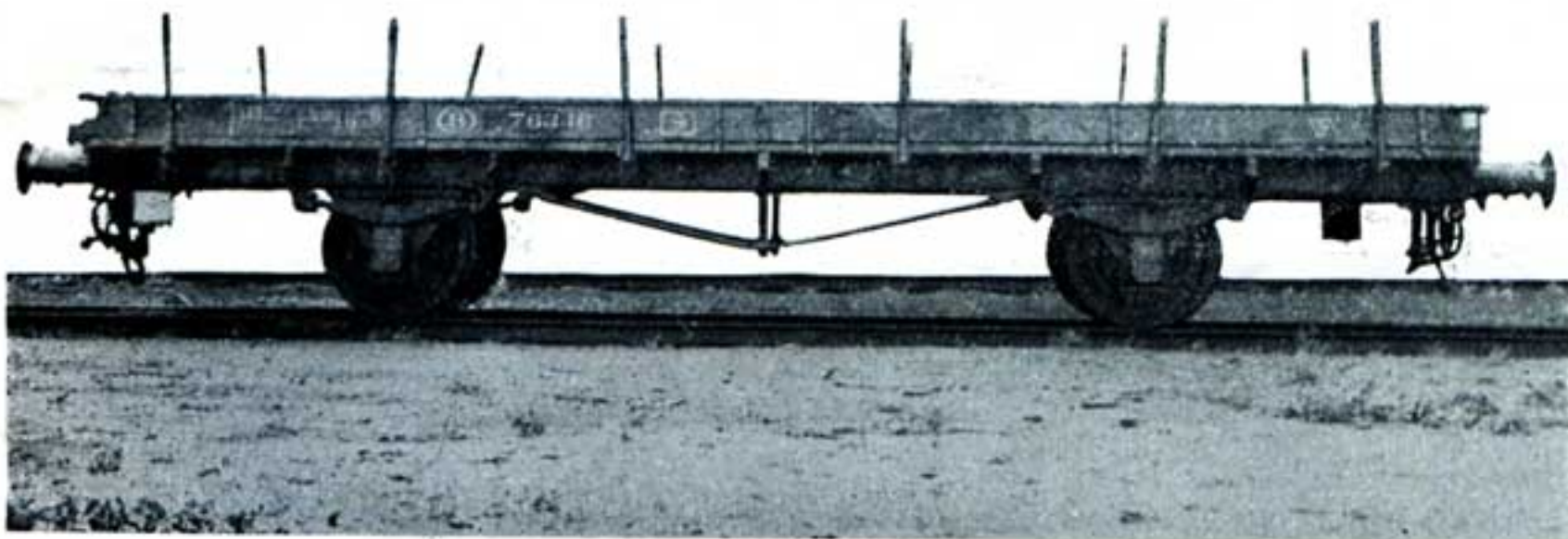
Dès qu'un wagon passe d'un réseau sur un autre, il est considéré comme pris en location par l'administration cessionnaire.



Wagon tombereau 20/25 T., à caisse en tôle E B - Flamme

Or quand on loue un bien, il est d'usage de faire un état des lieux. S'imagine-t-on la paperasserie formidable qu'il y aurait aux gares de transit si pareille formalité devait être accomplie, par exemple pour les 140.000 wagons belges et étrangers que la Société Nationale des Chemins de fer belges échange chaque mois avec les réseaux voisins.

On sait que les chemins de fer ont poussé très loin leur organisation en vue d'effectuer les transports sans complications. Ils ont reconnu qu'il était de toute nécessité d'observer exactement les prescriptions des conventions et ils ont placé à la base de celles-ci le grand principe de la confiance réciproque. C'est en application de ce principe qu'on a pu simplifier la reconnaissance des wagons et renoncer à établir des constats minutieux pour chacun d'eux.



Wagon plat à 2 essieux 15 T., type Etat-Belge à parois rabattantes

L'Unité technique a prescrit notamment de revêtir de la marque **T**, les wagons à marchandises qui, sans vérification spéciale de leurs dimensions transversales, peuvent circuler sur toutes les lignes ouvertes au trafic international. Il ne reste donc à chaque administration qu'à examiner si les wagons ne présentent aucune avarie qui puisse occasionner des accidents ou détériorer la marchandise.

La simplification des opérations techniques d'échange amenée par cette procédure a permis d'accélérer l'acheminement des wagons, leur rotation et par conséquent la rapidité des transports.

Mais il n'a pas suffi d'aplanir les difficultés d'ordre technique, il a fallu aussi régler les questions d'ordre administratif : des dispositions

réglementant l'emploi réciproque du matériel ont été prises.

Les chemins de fer sont obligés d'accepter les wagons qui leur sont présentés par les réseaux voisins et qui satisfont aux conditions fixées pour l'admission. Ils se sont mis d'accord sur le lieu et les heures de livraison et d'acceptation. Par exemple, dans nos relations avec la France, c'est le moment de l'arrivée des wagons dans la gare de l'administration cessionnaire qui détermine leur prise en charge.

La prise en charge n'est toutefois effective que si les wagons sont accompagnés de tous les documents nécessaires à leur acheminement : lettre de voiture, pièces exigées par les douanes, les autorités fiscales ou de police.

Tout cela étant en ordre, voilà le wagon accepté et prêt à continuer sa route. Sauf en cas d'impossibilité — avarie, accident —, il doit obligatoirement être acheminé jusqu'à la gare de destination. — Il faut prévoir son retour !

Le réseau qui le reçoit a pour obligation de le restituer au réseau propriétaire. Il doit le renvoyer gratuitement, de préférence à charge plutôt qu'à vide, car la traction à vide occasionne des dépenses qui ne sont couvertes par aucune recette. Mais on ne trouve pas toujours un chargement pour le réseau propriétaire. Aussi les possibilités de réutilisation ont-elles été élargies en évitant cependant qu'un réseau cessionnaire ne soit tenté d'utiliser les wagons d'autres réseaux, comme les siens propres. On a ainsi admis le rechargement pour d'autres gares que celles de l'administration propriétaire pourvu que le nouveau transport emprunte une section de ligne de cette administration ou rapproche le wagon de cette dernière.

Des sanctions ont été prévues à l'égard des administrations qui réutilisent un wagon contrairement aux dispositions du règlement. Chaque emploi irrégulier est pénalisé d'une amende de 20 francs-or ou de 200 francs belges.

A défaut de chargement, le wagon doit revenir à vide à son réseau d'origine. Quelle voie devra-t-il suivre ? Il faut éviter que les parcours

à vide dépassent les parcours à charge ou soient effectués sur des réseaux qui n'ont pas participé au transport du wagon chargé. En règle générale, le wagon vide doit être renvoyé par la même voie que celle suivie à l'aller. Des exceptions ont été prévues dans les cas de réexpédition du transport primitif et pour les gares de déchargement d'un wagon réutilisé au retour.

Mais comment déterminer la route suivie à l'aller? Lorsque le wagon se dirige vers sa destination, au moment de passer d'un réseau sur un autre il est muni par la gare d'échange de l'administration cessionnaire, d'étiquettes de transit qui, portant le nom de cette gare et la date d'entrée, indiqueront cette route au personnel.

Pour en faciliter la lecture aux cheminots des pays de langue différente que le wagon

traverse, les étiquettes sont imprimées et remplies en caractères latins.

Le voyageur qui stationne sur le quai d'une gare et qui voit passer un train de marchandises, peut aisément se rendre compte du trajet effectué par les wagons qu'il observe, les étiquettes de transit étant collées sur les parois des wagons de gauche à droite par rapport au lecteur dans l'ordre des dates. Ces étiquettes ont une très grande importance, car si elles viennent à disparaître et si le wagon est renvoyé à vide via un chemin de fer qui n'a pas participé au transport à charge, l'administration fautive doit payer à ce chemin de fer, une indemnité de fr.-or 0,10 par Km. Cette indemnité semble peut-être minime; cependant s'il s'agit d'un parcours d'un millier de Km., c'est 100 francs-or ou 1.000 francs belges qu'il faut payer!

(à suivre)

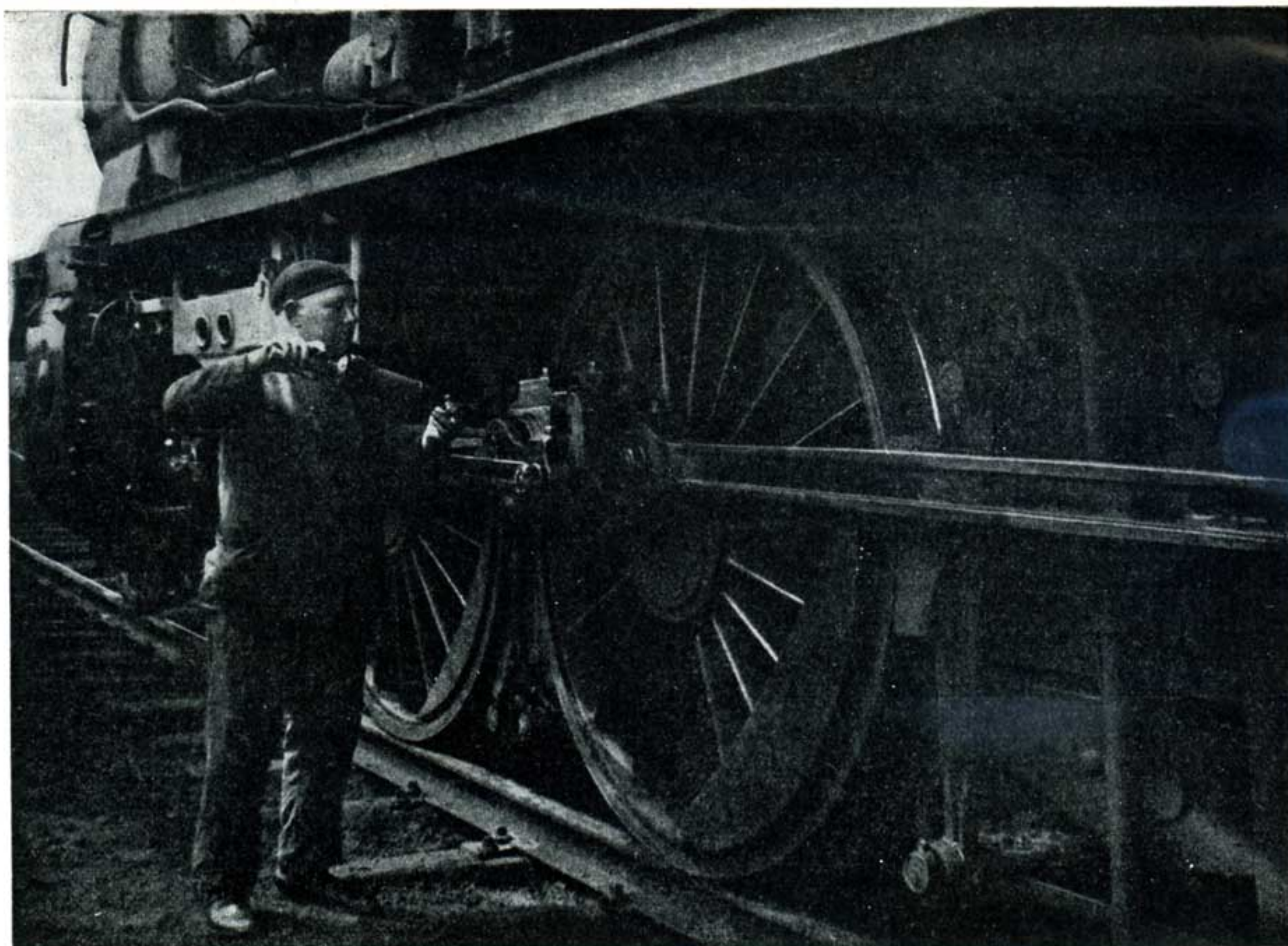


Photo Vire

L'amour du métier

DOCUMENTATION ÉCONOMIQUE

AOUT 1939

LES TRANSPORTS EN BELGIQUE

Chemins de fer belges. — Les recettes du trafic du mois de juillet 1939 se sont élevées à 239,4 millions contre 220,0 millions en juillet 1938, soit une augmentation de 8.8 %.

Le trafic des voyageurs en juillet 1939 est en régression de 2.6 % sur celui de juillet 1938. Par contre le trafic des grosses marchandises est en progression de 21.7 %, conséquence de la bonne activité qui a continué de régner dans les industries sidérurgiques et charbonnières.

Pour les 7 premiers mois, les résultats financiers se présentent comme suit :

EN MILLIONS DE FRs	1938	1939	DIF-FÉRENCE
Recettes du trafic . . .	1.447,4	1.533,2	+ 85.8
Dépenses (charges financières comprises) . . .	1.631,9	1.585,5	— 46.4
Résultats financiers . . .	— 184.5	— 52.3	— 132.2

Quant au trafic, les résultats pour la même période accusent :

EN MILLIERS D'UNITÉS	1938	1939	DIF-FÉRENCE
A. Voyageurs-kilom.	3.538.688	3.403.825	— 3.8%
B. Tonnes-kilomètres .			
Grosses marchandises	2.894.310	3.152.565	+ 8.9%
Petites marchandises	63.718	59.031	— 7.4%
ENSEMBLE . . .			

Batellerie. — La nouvelle crise économique, qui s'est amorcée dès les premiers jours du mois d'août, n'a pas manqué de faire sentir ses effets sur le trafic de la batellerie, malgré une augmentation très sensible des transports sur le Canal Albert, signalée par la presse.

Cette situation s'est répercutée sur les frets pratiqués dans les différentes relations fluviales, ainsi que l'indique le tableau ci-joint.

COURS AU DÉPART D'ANVERS POUR (MOYENNE)	août 1937	août 1938	juin 1939	juill. 1939	août 1939
Bruxelles	9.—	9.—	11.—	9.—	8.25
Mons	17.—	12.50	15.—	13.50	12.50
Charleroi	18.—	11.50	13.50	11.50	10.50
Gand	10.—	8.—	12.—	9.50	8.50
Angleur	13.50	12.—	16.—	15.50	14.—

On remarquera que, comparativement aux années 1937 et 1938, les frets sont en régression constante et que cette régression atteint parfois des proportions très sensibles (43 % dans la relation Anvers-Charleroi, comparativement à août 1937). Une seule relation fait exception à la règle commune : celle d'Anvers-Angleur où cependant, grâce à la construction du Canal Albert, les cours auraient dû baisser logiquement.

L'amélioration qui s'était manifestée à la fin du mois de juillet dernier dans le *trafic belgo-rhénan* ne s'est pas maintenue à en juger par le tonnage de bateaux belges disponible à Ruhrort. (70.000 tonnes au 24 août contre 63.000 tonnes à la fin de juillet).

LES TRANSPORTS A L'ETRANGER

EN FRANCE. — Les recettes totales de la S.N.C.F. pour les six premiers mois de 1939 s'élèvent à 9,5 milliards de francs contre 8,5 milliards pour la période correspondante de 1938, soit une augmentation de 11.42 %.

— L'effectif du personnel de la S.N.C.F. était, à la date du 31 décembre 1938 de 500.994 unités, dont 466.679 permanents et 34.315 auxiliaires, contre 518.601 dont 475.852 permanents et 42.749 auxiliaires au 31 décembre 1937. La diminution d'une année à l'autre de l'effectif total est donc de 17.607.

Malgré cette diminution appréciable de l'effectif, les dépenses de personnel se sont accrues d'une façon importante. Ces dépenses à tous comptes, toutes charges patronales comprises, étaient en effet, de 9.940 millions de francs en 1937; elles se sont élevées en 1938 à 11.133 millions.

Elles ont donc progressé d'une année à l'autre de 1.193 millions soit de 12 %.

— Le journal officiel du 28 août a publié un décret fixant les modalités de résorption des personnels en surnombre à la S.N.C.F.

Le rapport au Président de la République qui précède ce décret énumère les mesures prises depuis un an par la Société Nationale en ce qui concerne l'aménagement des règles de travail, l'unification et l'organisation des anciens réseaux, les fermetures de lignes, etc. mesures qui ont dégagé des excédents considérables d'effectifs.

Au nombre de ces mesures figurent en particulier : la reprise aux entreprises privées de certains travaux accessoires qui leur étaient confiés par la Société Nationale et l'exécution de ces travaux par des agents du cadre; l'exécution dans les ateliers de la Société Nationale par les agents en surnombre, de travaux précédemment confiés à l'industrie privée.

Toutes ces mesures — et plus particulièrement les deux qui précèdent — ont un caractère exceptionnel.

— *Le Temps* du 28 août 1938 publie une étude sur la situation financière de la S.N.C.F.

Au 31 décembre 1937, les anciens réseaux exploitaient 42.590 km. de lignes d'intérêt général, dont 42.390 entièrement ouverts tant au trafic voyageurs qu'au trafic marchandises; 200 km. étaient exploités pour le seul transport des marchandises.

Au 31 décembre 1938, sur 42.533 km. de lignes exploitées, 35.133 km. seulement étaient affectés au transport des voyageurs et des marchandises, 2.200 km. aux marchandises et partiellement aux voyageurs, 5.200 exclusivement aux marchandises.

Ces modifications importantes dans l'affectation des lignes de chemins de fer sont justifiées d'une part, par une réduction de 9,9 % du trafic

marchandises par rapport à 1937 et d'autre part par une chute dans le nombre des voyageurs par rapport à l'année précédente. A la date du 25 mai 1939, les parcours de trains étaient inférieurs de 12 % à ce qu'ils étaient en 1937.

La politique d'économies est également pratiquée dans le domaine du matériel. Le parc des locomotives à vapeur et électriques comprend 18.500 unités; leur entretien et leur réparation, entraînent une dépense de près de 2 milliards. Le service central du matériel, qui avait établi un programme de construction de 2.000 wagons, de 113 locomotives à vapeur, de 49 autorails a estimé pouvoir renoncer en cours d'exercice à la construction des wagons, de 45 locomotives et de 35 autorails.

A la fin de l'année 1937, la Société avait présenté au Ministre des Travaux publics un budget en équilibre. Mais dès juin 1938, la révision des prévisions budgétaires devint nécessaire. La Société avait prévu un accroissement de recettes de 44,7 % par rapport à 1937, mais elle a dû le ramener à 29,5%. De plus, une hausse des prix continue depuis le 1^{er} janvier 1938 faisait prévoir des dépenses accrues et inévitables. Après la rectification des prévisions, le budget fut établi sur la base de 18.600 millions en dépenses et 15.500 millions en recettes et aussitôt des mesures d'économies furent prises : suppression de l'impôt spécial sur les transports des voyageurs, adoption de taxes sur les titres de transport des voyageurs, sur les transports de charbon, minerais et produits métallurgiques, décrets assurant aux chemins de fer les transports de marchandises pour compte de l'Etat et des collectivités publiques. Malgré tout cet effort de redressement, l'exercice 1938 se clôture sur une insuffisance budgétaire totale d'environ 2.542 millions.

Encore faut-il considérer que cette insuffisance ne tient aucun compte des charges mises au compte de la Société Nationale et qui s'élèvent à plus de 5 milliards représentant les charges des capitaux investis dans les réseaux français et la part des déficits accumulés de ces réseaux. Cependant, à raison de la situation économique déficitaire de 1938, la S.N.C.F. a été dispensée pour cet exercice de supporter une partie de ces charges financières.

Malgré le concours de l'Etat en vue d'augmenter le trafic des chemins de fer, la Société Na-

tionale a dû demander à la trésorerie un concours financier plus large que celui que prévoyait la convention d'août 1937.

De fortes économies de personnel ont également été réalisées.

La Société n'a pas évincé les administrateurs des anciens réseaux. Elle a simplement réalisé l'unité de commandement et de matériel, tout en maintenant les cadres régionaux de direction, qu'impose la large structure géographique et économique de la France.

M. Pierre Guinand, président de la Société Nationale, signale que pour l'exercice en cours les perspectives sont encourageantes et que si l'économie nationale ne subit pas un nouvel affaiblissement, le déficit d'exploitation sera résorbé en 1940. Il lui paraît cependant difficile de faire face en même temps aux dépenses d'investissements et de prise en charge de 1/5 des charges financières, même si une augmentation de tarifs et une coordination plus complète de tous les transports devaient intervenir.

La politique financière de la Reichsbahn

La Reichsbahn assure la plus grande partie du trafic allemand et est de loin la plus grande entreprise industrielle de la Grande Allemagne.

Après la reprise des chemins de fer de l'Autriche et du pays des Sudètes, le réseau de la Reichsbahn comprend 64.000 km. de voies et utilise 900.000 agents; le parc du matériel se compose de 25.000 locomotives, 2.000 automotrices, 69.000 voitures, 22.000 fourgons et 650.000 wagons à marchandises.

Le budget de 1939 se chiffre en recettes et en dépenses à 5 1/2 milliards de RM.

La Reichsbahn consacre annuellement plus de 3 milliards à ses traitements, salaires et assurances sociales; les commandes qu'elle passe annuellement à l'industrie allemande atteignent un total de 2 milliards de R.M. et ce montant doit encore s'accroître, par suite du programme de renouvellement du matériel et de la reprise des chemins de fer autrichiens et sudètes.

Depuis le 10 février 1937, la Reichsbahn est redevenue une exploitation de l'Etat, mais reste cependant une propriété particulière de ce dernier. Son budget reste distinct de celui du

Reich et elle jouit de l'autonomie financière. Elle n'est pas soumise à la loi sur la comptabilité de l'Etat. Cette autonomie a pour le Trésor du Reich cet avantage que les dirigeants responsables de la Reichsbahn doivent veiller à maintenir par leurs propres moyens l'équilibre du budget et ne peuvent compter sur aucune intervention de l'Etat. Les Chemins de fer jouissent, par contre, d'une grande liberté au point de vue de leur politique tarifaire, qui doit être très élastique, pour permettre aux dirigeants de remédier aussitôt que possible aux variations économiques.

Citons à propos des tarifs les nombreuses réductions accordées aux voyageurs et les innombrables tarifs exceptionnels pour marchandises. En 1938, 73 % des voyageurs et 71 % des marchandises ont été transportés à tarifs réduits. Les 27 % des voyageurs transportés à tarif normal représentent cependant 40 % des recettes du trafic-voyageurs et les 29 % des marchandises transportées à tarif ordinaire représentent 50 % des recettes du trafic marchandises.

Les dépenses doivent être proportionnées à cette politique tarifaire, afin que l'équilibre du budget soit réalisé. Ces dépenses comprennent en premier lieu les dépenses d'exploitation proprement dites, y compris celles du renouvellement des installations et du matériel. Les dépenses de personnel absorbent 67 % des dépenses d'exploitation.

La Reichsbahn doit faire face aux charges financières dont le montant sera fixé par accord entre le ministre des transports et celui des Finances du Reich.

En ce qui concerne les nouvelles installations, les investissements à assurer au moyen d'emprunts, seront comptabilisés au compte « Kapitalrechnung ». Dans les dernières années, par suite de la pénurie d'argent public, la Reichsbahn avait financé ses investissements à concurrence de plusieurs centaines de millions de R.M. au moyen de ses recettes du trafic. Mais en présence des exigences du développement du réseau, à cause notamment de la transformation des villes allemandes, le compte d'exploitation ne pourra plus suffire à lui seul dans les prochaines années au financement de toutes les dépenses. Pour couvrir celles-ci, il faudra donc

recourir forcément à l'emprunt, mais veiller à maintenir les nouvelles charges qui en résultent dans les limites supportables.

Il est évident que toutes les exigences et nécessités financières de la Reichsbahn ne peuvent être remplies que dans le cadre d'une politique financière et d'une économie bien dirigées. C'est le Ministre des Communications qui assume la direction de celles-ci.

Pour chaque exercice, il est dressé d'avance un plan de l'activité des chemins de fer du Reich. Pour tous les projets importants, il est en outre dressé un devis. Les différentes directions régionales de la Reichsbahn ont pour obligation de faire rapport tous les trimestres, et à la fin de l'exercice, sur les finances de leur district; elles doivent, en outre, faire connaître journellement et par télégramme à la Direction Centrale, le montant des recettes brutes des caisses principales de leur ressort.

De cette façon il est possible de communiquer le lendemain à midi au ministère des communications le résultat des recettes de l'ensemble des 30.000 caisses de la Reichsbahn.

L'économie des Chemins de fer du Reich est organisée de façon à permettre à la plus grande industrie du Reich de remplir ses devoirs économiques et à contribuer à la création pour le peuple allemand d'un moyen de transport excellent, sûr, rapide, commode et économique.

La coordination Rail-Route en Angleterre

Une Conférence Centrale entre les représentants du Rail et de la Route a été réunie dans le but de jeter les bases d'un accord volontaire tarifaire pour le trafic des marchandises. Il y a été suggéré que dès la mise en vigueur de la nouvelle législation, tous les accords ainsi réalisés soient soumis pour sanction au Tribunal, où pourront comparaître tous les industriels intéressés. Les représentants du Rail et de la Route se sont mis d'accord pour se réunir dès à présent en conférences avec les industriels, pour défendre les accords devant eux et éviter les contestations devant le tribunal.

La conférence est également chargée d'élaborer une classification des marchandises commune, qui constituerait la base des structures corrélatives des tarifs du rail et de la route; cette classification remplacerait par 6 ou 8

classes les 66 classes de marchandises actuelles des chemins de fer. Des échelles de tarifs appropriées à cette classification et des conditions uniformes de transport seraient fixées.

Les comités régionaux composés chacun au maximum de 16 représentants du Rail et de la Route de la région intéressée auront pour mission de revoir les tarifs du rail et de la route des principaux courants de transport de leur région et, si ces tarifs sont considérés comme anti-économiques, de faire des recommandations à la Conférence Centrale. Dans le cas des trafics à longue distance, ils devront consulter les différents comités régionaux intéressés. Ils devront également traiter les affaires relatives aux licences des véhicules de la route.

Dans le but de faire preuve d'un esprit de bonne volonté, et de faciliter la coopération, les chemins de fer se sont déjà engagés à ne plus s'opposer systématiquement au renouvellement ou à une légère extension de certaines licences.

* * *

EN SUISSE. — Les recettes d'exploitation des chemins de fer fédéraux suisses de juillet 1939 se sont élevées à 31,3 millions de francs contre 30,6 millions en juillet 1938. Pour les 7 premiers mois de l'année elles se sont élevées à 189,3 millions de francs contre 182,5 millions pendant la période correspondante de 1939.

Les dépenses d'exploitation de juillet 1939 se sont élevées à 18,3 millions contre 18,7 millions en 1938. Pour les sept premiers mois elles s'élèvent à 124,7 millions contre 127 millions en 1938.

L'excédent des recettes sur les dépenses en juillet 1939 s'élève à 13,0 millions de francs contre 11,8 millions en 1938. Pour les 7 premiers mois ces chiffres sont respectivement 64,6 et 55,4. Dans ces derniers chiffres ne sont pas comprises les dépenses à la charge des fonds spéciaux (charges financières).

AUX ÉTATS UNIS. — En juillet, le revenu net d'exploitation des réseaux de première catégorie a atteint 297 millions de dollars contre 243 millions en juillet 1938.

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 COURTAI, 12a rue Saint-Georges,
tél. : 1891.

de GAND, 9, rue du Soleil,
tél. : 172,65.

de HASSELT 38, Marché-aux-Avoines,
tél. : 265.

de LIÈGE, 119a, boulev. de la Sauveniere,
tél. : 270.30.

de MONS, place de la Gare,
tél. : 1480.

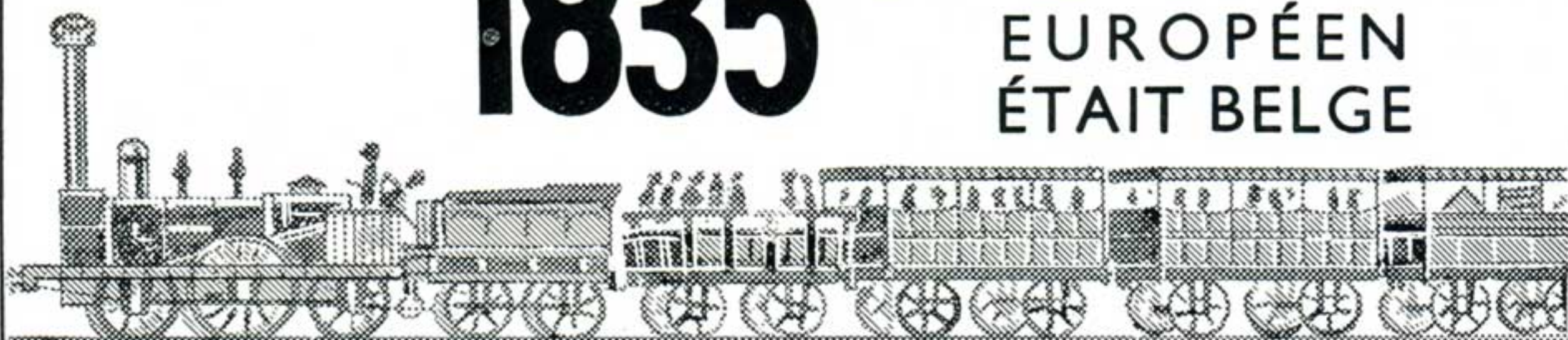
de NAMUR, 50, rue Godefroid,
tél. : 3084.

ou à toute station du réseau.

Le Chemin de fer est votre outil fidèle.

1835

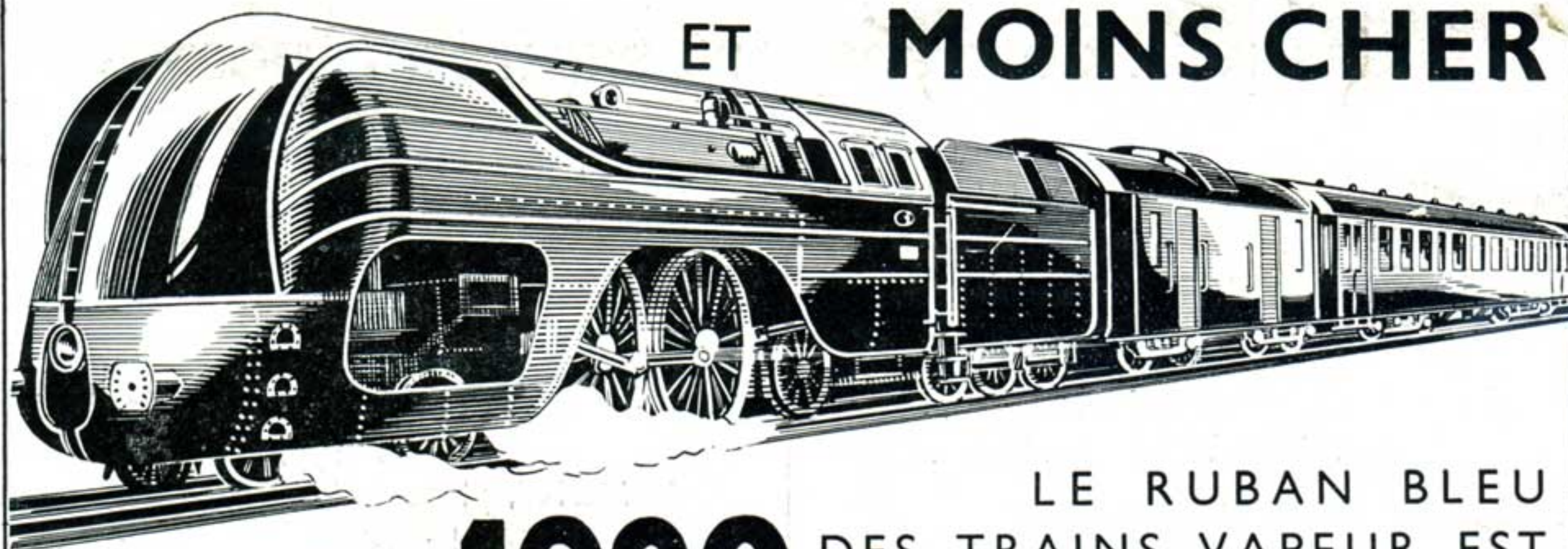
LE PREMIER TRAIN
SUR LE CONTINENT
EUROPÉEN
ÉTAIT BELGE



DEPUIS PLUS D'UN SIÈCLE
LE TRANSPORT DE VOYAGEURS
ET DE MARCHANDISES

EN CHEMIN DE FER

EST PLUS SUR
PLUS RAPIDE
ET MOINS CHER



1939

LE RUBAN BLEU
DES TRAINS VAPEUR EST
EN BELGIQUE AVEC LE
PARCOURS BRUXELLES-
OSTENDE EN UNE HEURE



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES**