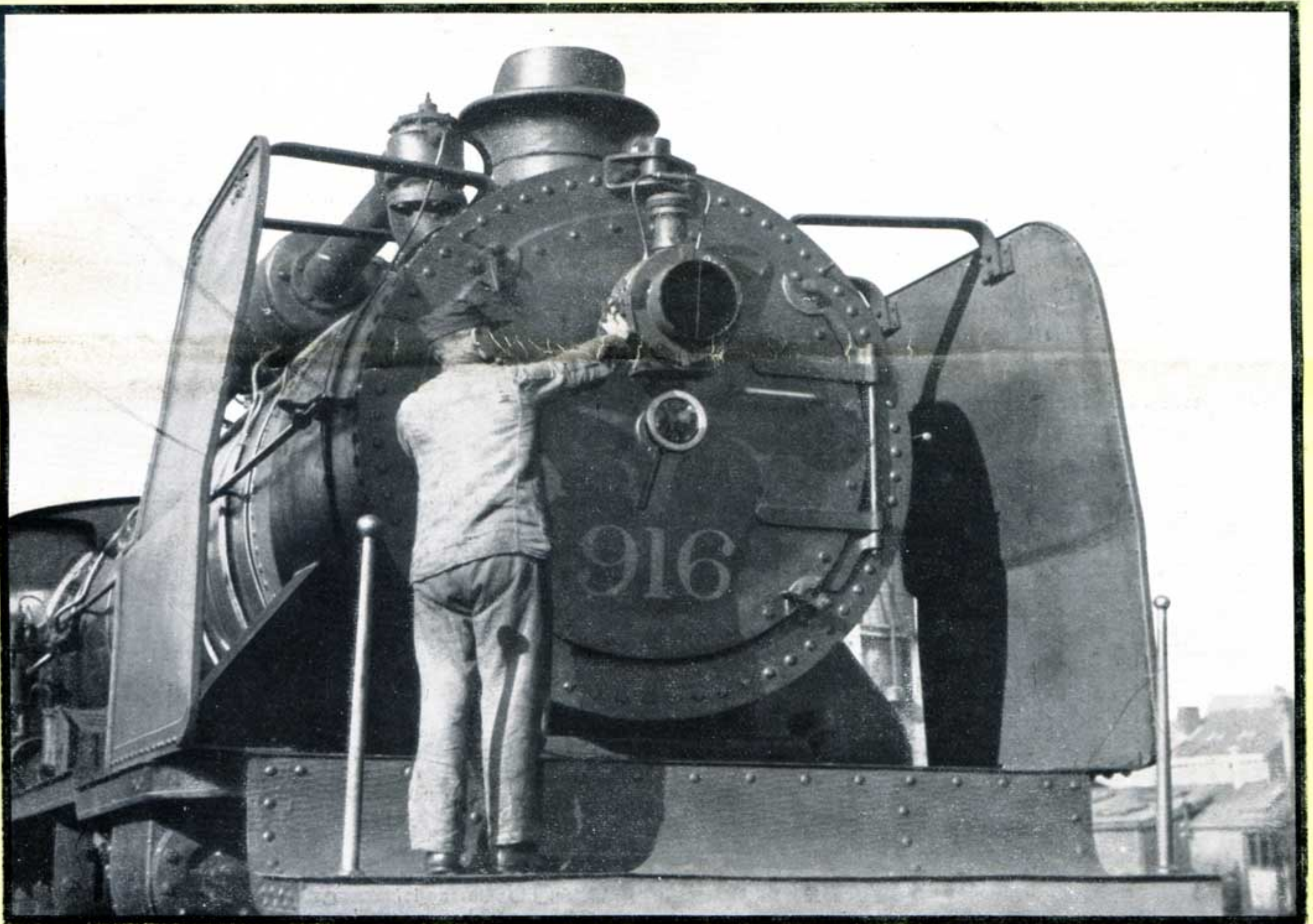


LE RAIL

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



La toilette avant le voyage

Photo Vits

SOMMAIRE : Le pays continuera-t-il à engager des milliards dans ses canaux tant qu'il n'aura pas assuré la viabilité de ses chemins de fer ? - Echos et nouvelles - Réminiscences : La crise des transports par fer au cours de la guerre précédente. - La Société des Chemins de fer Liégeois-Limbourgeois, par Lionel Wiener - Les soins aux voyageurs blessés et la protection des voyageurs, par le Dr. P. Wautriche - Modernisation des Gares - Ceux qui ont bien mérité du Rail - Bibliographie - Documentation économique.

Abonnement annuel :
Belgique 10 fr. — Etranger 3 belgas

Collection de bureau



SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Les Tarifs de Prise ou 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 2.00

GRANDE ET PETITE VITESSE.

Dans toutes les communes importantes du pays, des services permanents de camionnage sont établis pour la prise et la remise à domicile des marchandises. Ces services desservent 1.300 communes du pays qui comptent ensemble plus de 6.000.000 d'habitants. Les frais de camionnage sont calculés comme suit :

1. MARCHANDISES DE DÉTAIL (1).

10 kg. et moins	fr.	1.50
plus de 10 kg. à 20 kg.		2.10
» 20 kg. à 30 kg.		2.60
» 30 kg. à 40 kg.		3.20
» 40 kg. à 50 kg.		3.60
» 50 kg. à 60 kg.		4.10
» 60 kg. à 70 kg.		4.50
» 70 kg. à 80 kg.		5.00
» 80 kg. à 90 kg.		5.30
» 90 kg. à 100 kg.		5.60

Envois de plus de 100 kg. : taxe pour 100 kg. (fr. 5.60) augmentée de fr. 0.30 par fraction de 10 kg. au delà de 100 kg.

2. MARCHANDISES PAR CHARGES COMPLÈTES.

Par fraction indivisible de 100 kg.	fr.	2.50
avec minimum par expédition de		75.00

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 certaines localités balnéaires, où il n'existe pas de station du chemin de fer, une taxe supplémentaire est perçue.

Là où un service permanent de camionnage n'est pas établi, la S. N. C. B. se charge néanmoins de la prise et de la remise à domicile des marchandises, à des conditions spéciales.

Renseignements dans toutes les gares et au Service Commercial de la S. N. C. B., 17, rue de Louvain, Bruxelles (tél. 12.30.50).

DANS LES AGGLOMÉRATIONS BRUXELLOISE ET ANVERSOISE SEULEMENT :

Mise ou prise en cave.

Par fraction indivisible de 10 kg.	fr.	0.40
avec minimum de		3.00

Frais de livraison ou d'enlèvement aux étages :

Par fraction indivisible de 10 kg.	fr.	0.40
avec minimum de		3.00

(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).

(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 du tarif exprès, la taxe de prise à domicile est réduite, dans les agglomérations d'Anvers et de Bruxelles, à fr. 2.20 par 10 kg., et dans les autres localités, à fr. 1.40 par 10 kg., lorsque l'expéditeur s'engage à payer sur cette base, au moins 200 francs par mois dans les agglomérations anversoise et bruxelloise et 150 francs dans les autres localités.

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

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

Le pays continuera-t-il à engager des milliards dans ses canaux tant qu'il n'aura pas assuré la viabilité de ses chemins de fer?

C'EST une des raisons d'être de l'Etat moderne de doter le pays des moyens de transport nécessaires à son activité économique interne et à sa participation aux grands courants d'échanges internationaux.

C'est un des devoirs de l'Etat moderne d'assurer cet équipement en moyens de transport en se montrant économe des deniers publics.

Depuis un siècle, trois générations de Belges ont consenti les sacrifices financiers nécessaires pour doter notre pays du réseau ferré le plus dense qui soit au monde.

Pendant ce siècle, TOUTES les régions du pays se sont éveillées à une vie industrielle intense et leurs populations ont TOUTES connu un remarquable épanouissement. En outre, les ports belges se sont élevés en tête des ports continentaux pour le trafic de transit international.

Si le chemin de fer a permis cette grande chose, comment pourrait-il être aujourd'hui subitement inférieur à la tâche séculaire qu'il a accomplie sur notre sol?

Pourquoi faudrait-il engager des milliards, dont les charges alourdiront un peu plus le fardeau des impôts qui pèse déjà sur toute notre population et en particulier sur nos industries, pour creuser de nouveaux canaux qui ne pourraient s'attribuer un trafic qu'en ruinant un peu plus celui du chemin de fer?

Serait-ce pour favoriser certaines régions du pays au détriment d'autres et détruire le caractère général du développement économique que le chemin de fer avait répandu sur toute l'étendue du territoire?

Serait-ce pour mettre à la disposition des bateliers des voies de circulation perfectionnées sur lesquelles l'âpreté de la concurrence qu'ils se livrent entre eux les ruinerait un peu plus vite en même temps qu'ils ruineront le chemin de fer?

Le meilleur critère pour juger de la nécessité d'exécuter de grands travaux publics consiste à se poser la question suivante : « Si je devais financer moi-même ce travail, le ferais-je? »

Si nous voulons, en effet, que la Belgique gère convenablement son important réseau de

communications par fer, par route et par eau, nous devons dans nos exigences envers les pouvoirs publics ne pas perdre de vue que l'argent du contribuable présent ou futur est aussi précieux que le nôtre.

Or, parmi les principaux promoteurs d'un nouveau réseau de canaux, nous trouvons les dirigeants responsables des grosses industries qui se sont protégées par un réseau de cartels et de comptoirs contre les aléas de la concurrence, de la surproduction et du suroutillage. Ce qu'ils ont trouvé bon pour eux-mêmes, ils doivent le trouver bon, non seulement pour

d'autres industries, mais par dessus tout pour la gestion de l'ensemble des industries de transport qui répondent à un besoin vital de la Nation.

Aujourd'hui déjà, la capacité des moyens de transport dans notre pays est double des besoins.

Faut-il aviser à en créer de nouveaux avant d'avoir assuré la vie de ceux qui existent? Et ce disant nous pensons autant à la misère des bateliers et des transporteurs routiers qu'aux difficultés financières du chemin de fer.

ÉCHOS ET NOUVELLES

DÉSORDRE

LORSQUE le Gouvernement manifesta son intention de relever la taxe sur le gasoil de fr. 0,70, l'*Echo de la Bourse* commenta longuement « ce coup de massue porté aux bateliers ».

« Cette augmentation de droits représente » pour chaque batelier une dépense supplémentaire de 900 francs par mois. Pour beaucoup de bateliers cette somme représente plus que leur gain mensuel. Le trafic a considérablement diminué et le batelier pour « glaner » de quoi gagner sa vie doit accepter des transports à un fret de misère. L'on accule ainsi à la misère noire toute une corporation indispensable à la vie économique du pays ».

L'*Echo de la Bourse* a raison en disant que la batellerie constitue une corporation indispensable à la vie économique du pays. Le Chemin de fer et le camion sont tout aussi indispensables à la vie économique du pays.

Et cependant tous ces transporteurs « indispensables » sont occupés à s'épuiser et à mourir sous l'action du désordre qui règne dans l'industrie des transports.

Depuis des années, le Chemin de fer a indiqué le moyen de sauver ces transporteurs « indispensables ». Une saine coordination des divers modes de transports est le seul remède à cette situation. Combien de temps prétendra-t-on encore dans certains milieux que ce sauvetage de moyens de transport « indispensables à la vie économique du pays » est contraire à l'intérêt général?

L'Entr'aide des Cheminots

A l'initiative d'un groupe de Dames présidé par M^{me} Rulot, il a été fondé une œuvre d'assistance aux familles des Cheminots mobilisés. Cette œuvre a pris pour but d'empêcher que la misère ne s'installe au foyer d'un Cheminot mobilisé.

Dès que fut annoncée la création de « l'Entr'aide des Cheminots », le personnel du réseau a manifesté un beau sentiment de solidarité et de générosité.

L'œuvre bénéficie, en outre, de l'appui moral et financier de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Plusieurs ouvriers sont déjà en activité dans toutes les régions du pays.

La grande famille des cheminots accomplit son devoir.

La trésorière de l'Œuvre est M^{me} Devooght, 84, avenue de Broqueville, à Bruxelles, C. G. P. n° 36.58.69.



RÉVISION DES TARIFS

SOUS peine de se trouver aux prises avec les difficultés les plus graves, la Société doit s'efforcer de réaliser en 1940 l'équilibre de son budget.

Parmi les mesures qui seront prises à cette fin, il a fallu faire une place à une nouvelle révision des tarifs d'ailleurs justifiée par les circonstances économiques.

Empressons-nous de souligner que l'augmentation de recettes recherchée par ce moyen est très modérée; elle tient compte par ailleurs de l'imprévision qui règne sur la situation économique dans laquelle le pays pourrait se trouver placé d'ici quelques mois.

Les tarifs « voyageurs » ne subissent aucune modification qui mérite de retenir l'attention si ce n'est la suppression des billets week-end que l'on peut considérer comme n'ayant plus de raison d'être depuis le rétablissement des billets aller-retour.

Quant aux tarifs « marchandises » leur révision a été opérée de façon à éviter aux clients fidèles une charge importante nouvelle.

Les marchandises par wagons complets taxées aux classes générales ne subiront en fait qu'une augmentation uniforme de 50 cms par tonne. L'obligation de fidélité sera étendue aux marchandises rangées à la 6^{me} classe.

Les ressources supplémentaires nouvelles seront fournies en ordre principal par une majoration qui affectera les transports des clients n'ayant pas souscrit un engagement de fidélité.

Pour ceux-ci, en dehors de la majoration de 50 cms par tonne dont il vient d'être question, il est prévu :

a) une majoration de 15 % au lieu de 10 % sur les classes 6, 7, 8 et 9;

b) une majoration de 15 % sur les classes plus élevées.

On doit souligner aussi que, dans le désir de tenir compte de la situation créée au commerce et à l'industrie par la réquisition des camions, il est envisagé de supprimer les 2 premières classes actuelles. Dorénavant, les marchandises rangées dans ces classes ne devraient donc plus supporter que le prix de transport correspondant à celui de la 3^{me} classe.

Il est bien entendu que pour ces diverses mesures l'accord du gouvernement sera demandé.



ELECTRIFICATION

LA S.N.C.B. vient de décider, d'accord avec le Gouvernement, de réaliser dans un délai raisonnable, l'électrification de ce que l'on est convenu d'appeler la Petite Etoile de Bruxelles, comportant environ 175 kilomètres de lignes.

On commencera par Bruxelles-Charleroi. Il s'agit d'une décision exceptionnellement importante qui nécessitera l'investissement de plus de 700 millions de francs de capitaux. La Société Nationale en supportera la grosse part.

D'aucuns pourraient trouver étrange que de telles dépenses soient engagées à une époque pleine d'incertitudes et où la S. N. C. B. est aux prises avec de lourdes difficultés financières.

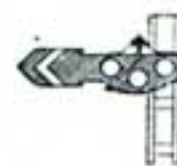
Nous répondons à ceux-là :

que l'on compte retirer des lignes électrifiées un rendement supplémentaire permettant de couvrir les charges financières des capitaux engagés;

que cette électrification a été liée à la solution d'un autre problème dont la presse a longuement parlé et qui consistait à imposer les sociétés d'électricité d'une contribution de 100 millions de francs;

que l'Etat mettra ces 100 millions à la disposition de la S. N. C. B. pour lui permettre de payer les intérêts des capitaux empruntés jusqu'au moment où l'électrification produira normalement ses fruits;

que la S. N. C. B. a pu, à cette occasion, s'assurer la fourniture de courant électrique nécessaire à des conditions avantageuses.



Autorails légers avec moteur à gaz pauvre

ON sait que la Société Nationale a fait construire, pour l'exploitation de ses lignes déficitaires, des autorails d'un type très léger munis d'un moteur Brossel à gasoil.

En vue de remplacer le gasoil par un carburant national, la Société a invité la firme Brossel à étudier l'application à son moteur de l'alimentation au gaz pauvre produit par gazogène.

Le premier autorail à gazogène a été terminé le 27 novembre dernier et a effectué aussitôt des essais de rodage et de mise au point qui permettent d'escompter dès à présent un fonctionnement satisfaisant du moteur et du gazogène.

Cet autorail vient d'être mis en service sur les lignes du centre d'Alost vers Eekloo, Moerbeke-Waas, St-Nicolas-Waas, Londerzeel et Renaix.

La crise des transports par fer au cours de la guerre précédente

C'EST une inclination naturelle de l'esprit de mesurer l'importance des événements actuels en les rapprochant de ceux qui prirent place dans le passé.

Ainsi l'Europe en guerre de 1939 recherche dans les événements de la guerre précédente des points de comparaison et il n'est probablement pas un seul domaine de l'activité humaine pour lequel on ne se soit reporté à la période de 1914-1918, soit pour y prendre des exemples, soit pour y chercher des précédents.

Dans le domaine des transports par voie ferrée, il est malaisé de dresser dès à présent un état comparatif entre la situation de 1914 et celle d'aujourd'hui.

Les trois mois de guerre que l'Europe a vécus depuis le début de septembre sont une période relativement trop courte pour permettre une comparaison fondée avec la période correspondante de 1914 et, de plus, il est malaisé de disposer de renseignements chiffrés qui seuls pourraient donner une idée exacte de la situation.

Toutefois, si une comparaison directe ne pourra être tentée avec succès que dans quelque temps, il ne manque pas d'intérêt de rappeler, dès à présent, les grands traits de la crise des transports par fer qui s'est manifestée dans tous les pays belligérants au cours de la guerre de 1914 à 1918.

C'est ce que nous tenterons de faire pour les pays suivants : France, Allemagne, Russie, Angleterre et Etats-Unis.

* * *

FRANCE.

La première mesure prise en août 1914 en France à l'égard des chemins de fer fut de les faire passer sous l'autorité militaire.

Par l'arrêté ministériel du 3 août 1914, tout le trafic commercial pour voyageurs et marchandises était également suspendu et toute responsabilité vis-à-vis du public pour les marchandises se trouvant en cours de route, était supprimée.

Toute la capacité des chemins de fer français était ainsi consacrée aux transports militaires. Ceux-ci furent dès l'abord très importants.

Dès le premier jour de la mobilisation, il s'agissait d'acheminer les mobilisés vers leur dépôt et de commencer le transport des troupes à la frontière. Les transports de concentration commencèrent le 2 et durèrent jusqu'au 19.

Mais, quelque temps après, de nouvelles difficultés surgissaient. Il s'agissait en effet de transporter les 260.000 hommes de l'armée anglaise et son matériel ainsi que les troupes dirigées en Lorraine et en Belgique.

Il fallait, enfin, évacuer les réfugiés et le matériel roulant des réseaux envahis. Plus de 2.700 locomotives furent ainsi évacuées de Belgique.

Quelques exemples font mieux ressortir l'importance des transports militaires : 170 trains furent utilisés près du front en une seule journée à recueillir les canons et les approvisionnements et à les diriger vers la Marne.

L'armée de la Marne fut transportée en moins d'une semaine aux environs de Paris par 180 trains; 70.000 hommes de troupes indiennes furent transportés en trois jours avec leur matériel de Marseille à Orléans.

Enfin, les divisions engagées dans la course vers la mer utilisèrent au total 6.000 trains.

On conçoit aisément qu'une telle activité de transports militaires n'ait pas permis immédiatement la reprise du service commercial.

C'est seulement vers la fin du mois de novembre que le trafic des marchandises fut rétabli d'une manière générale de même que le trafic voyageurs.

Cette interruption n'avait cependant pas été ressentie trop fortement, toute l'attention du pays étant naturellement portée vers les événements militaires.

De plus, l'espoir d'une guerre de courte durée n'avait pas fait envisager l'adaptation du réseau ferré au double usage militaire et économique.

Mais quand survint l'hiver et que l'on se rendit compte qu'il était impossible de terminer les hostilités à brève échéance, il fallut tout naturellement envisager cette adaptation.

L'effort du pays dut se préoccuper de l'arrière; la tâche nationale des réseaux devint donc double. On arriva progressivement à retirer, en fait, le service des chemins de fer des mains des services militaires et à en confier la direction au Ministère des Transports et des Travaux publics (1).

On éprouva alors combien était malaisée la réorganisation des transports civils, principalement à cause d'une sensible pénurie de matériel.

On tenta d'y remédier par le groupage des commandes, mais ce système demeura d'application trop restreinte pour pouvoir résoudre la crise des transports.

C'est vers la fin de l'année 1915 que la presse souleva ce que l'on a appelé « le scandale des wagons embusqués ».

On reprochait amèrement aux compagnies de laisser à l'abandon des centaines de wagons et de locomotives alors que l'économie française souffrait visiblement d'un manque de moyens de transport.

A ce grief, les autorités répondirent que la crise n'était pas imputable à un vice d'organisation, mais à une pénurie de matériel.

Les wagons ne stationnaient qu'en moyenne un jour ou deux et ne restaient jamais inutilisés. Mais l'effectif total avait été ramené depuis 1913 de 369.000 à 323.000 à la suite de prises par l'ennemi.

De plus, les usines de fabrication de matériel, transformées en vue de la production d'obus, ne livraient presque plus les commandes qui leur étaient passées.

Il arrivait régulièrement que moins de 10 % seulement de la commande étaient livrés tandis

(1) M. Peschaud : Les chemins de fer pendant la guerre 1914-18 (R.G.C.F. sept. 14 à juin 1919).

que les commandes passées à l'étranger ne pouvaient être livrées qu'au bout d'un délai souvent fort long.

Enfin, le matériel que l'on prétendait « embusqué » était devenu réellement inutilisable, les ateliers de réparation étant consacrés à la fabrication de munitions.

Cette situation perdura d'ailleurs tout au long de la guerre, si bien qu'en 1918, le nombre de locomotives inutilisables était passé de 1.720 à 2.854 et celui des wagons de marchandises de 14.840 à 38.520.

Enfin, l'encombrement des gares était aggravé par l'insuffisance des moyens d'enlèvement et de camionnage, réduits par les réquisitions des chevaux, des voitures et des automobiles.

Cette situation devenant à la longue extrêmement nuisible aux intérêts économiques du pays, on décida de constituer une organisation centrale à la tête de laquelle fut placé un directeur général des transports et importations.

Cet organisme nouveau était chargé de coordonner les transports en fonction des besoins économiques du pays.

En même temps, on réduisit le nombre des trains de voyageurs afin de libérer le plus possible les voies et les machines pour les transports de marchandises.

La situation financière des compagnies françaises de chemins de fer fut évidemment affectée dans une mesure importante au cours des quatre années de guerre.

De 1913 à 1914, les recettes totales des six grands réseaux tombèrent de 2.021 millions à 1.680 millions de francs.

Cette diminution était d'ailleurs uniquement imputable au second semestre, les recettes du premier semestre de 1914 étant sensiblement égales à celles de la période correspondante de 1913.

Les dépenses avaient également baissé, mais dans une moindre proportion. Si bien que le déficit atteignait en 1914, 343 millions contre 42 en 1913.

La diminution de recettes ne provenait pas exclusivement d'une diminution du trafic civil, celui-ci étant compensé, et au-delà, par des transports militaires, mais ces transports étaient effectués à des taux qui rémunéraient insuffisamment les compagnies de chemins de fer.

En 1915, les recettes totales des compagnies remontèrent cependant à 1.708 millions et

atteignirent 2.084 millions en 1916. Mais par suite d'une augmentation plus rapide des dépenses, le déficit s'éleva à 372 et 455 millions.

La progression plus rapide des dépenses provenait surtout de la hausse des matières premières et particulièrement du charbon.

On signale les exemples suivants. Sur le P. L. M. la dépense en combustibles est montée de 55 millions en 1913 à 85 en 1915 et à 170 en 1916.

Pour la compagnie d'Orléans, les chiffres correspondants étaient 34, 61 et 100; pour les chemins de fer de l'Etat : 30, 56 et 100.

Le prix des rails dépassait 550 francs alors qu'il n'était que de 180 francs avant la guerre. Le prix d'une locomotive avait doublé et celui d'un wagon à marchandises avait quadruplé.

En 1917, le déficit prévu était évalué à 600 millions. On estima indispensable de procéder à un relèvement des tarifs. Toutefois, ce relèvement ne fut voté par le Parlement français qu'en avril 1918. Or, pendant ce temps, la situation financière des compagnies s'aggravait. Les recettes de 1917 marquaient une augmentation sur celles de 1916, s'élevant à 2.177 millions, mais le déficit atteignait 581 millions.

En 1918, le déficit atteignait approximativement la même importance. Si bien qu'en 1919, le Ministre des Finances estimait à 4 milliards la charge totale des compagnies du chef des déficits occasionnés depuis le début de la guerre.

ALLEMAGNE.

Tout comme en France, les chemins de fer ont été placés en Allemagne sous l'autorité militaire et cela, dès les premiers jours de la mobilisation.

Mais la situation dans les deux pays a évolué au début des hostilités d'une façon très différente.

Alors qu'en France tout le trafic ferroviaire était désorganisé non seulement par l'urgence des transports militaires, mais encore par l'invasion du territoire français, l'intégrité du territoire allemand permit de maintenir une situation peu modifiée, tout au moins au cours des premiers mois.

Signalons cependant que, pendant les premiers jours de la mobilisation, le trafic des marchandises fut arrêté et que les horaires ordinaires

furent remplacés par l'horaire militaire basé sur une vitesse moyenne de 40 kilomètres à l'heure.

Vers la fin du mois d'août, quelques express de jour furent rétablis entre la capitale et les principales villes.

C'est également vers la fin du mois d'août que le trafic des marchandises fut repris.

En novembre, on enregistrait dans l'ensemble du service une réduction variable selon les lignes de 25 à 50 p. c. sur le service normal d'avant la guerre.

Les chemins de fer allemands furent affectés, dans la suite, des mêmes maux que les chemins de fer français, à savoir, la pénurie de matériel et de main-d'œuvre.

Du point de vue du matériel tout d'abord, il faut cependant signaler que, dès le début des hostilités, l'Allemagne avait bénéficié de l'apport de 55.000 wagons français, 80.000 wagons belges, 12.000 serbes et 70.000 russes, qu'elle avait recueillis au cours de ses offensives du début.

Cependant, en contre-partie, les autorités allemandes durent faire face à une extension des lignes à exploiter. La longueur de ces lignes s'élevait à 5.000 km. en Belgique, 5.000 km. environ en Pologne, 4.500 en Courlande et en Lithuanie.

Pour assurer le service sur ces lignes, plus de 500 locomotives avaient été envoyées à l'étranger. Quoi qu'il en soit, la pénurie de matériel se fit sentir avec intensité, plus particulièrement à partir de 1916.

Comme en France, cette crise de transports fut particulièrement préjudiciable aux intérêts économiques, les transports industriels n'étant plus assurés d'une façon suffisamment normale.

On tenta en Allemagne de résoudre cette crise par l'établissement de restrictions des transports à l'égard de la population civile. En novembre 1916, un certain nombre d'express furent supprimés dans toute l'Allemagne, les voitures de première classe furent retirées et les trains directs ne furent maintenus que pour des distances moyennes de 250 km.

Sous ce régime, les restrictions dans certains Etats comme la Bavière entraînent une suppression de près de la moitié du service d'avant guerre.

La seconde méthode employée pour réduire le trafic civil fut d'élever les tarifs. On projeta

d'établir une augmentation de 20 p. c. pour le transport de certaines marchandises. Mais l'opinion des milieux économiques et principalement prussiens, fit échec à ce projet.

L'aspect financier des activités des chemins de fer allemands peut se résumer en une double augmentation des recettes et des dépenses, ces dernières cependant croissant plus vite que les recettes.

Alors qu'en 1913-1914 le coefficient d'exploitation s'établissait aux environs de 68 p. c., il s'éleva en 1916-1917 à 71 p. c. et en 1917-1918 à 82 p. c.

Le rendement net s'abaisse de 5,82 p. c. en 1913-1914, à 5,61 p. c. en 1916-1917 et 4,01 p. c. en 1917-1918.

RUSSIE.

La fermeture des Dardanelles et celle de la Baltique obligea, dès le début de la guerre, le gouvernement russe à demander aux chemins de fer d'assurer la plus grande partie de ses transports civils et militaires.

Malheureusement, l'état des chemins de fer russes à la veille du conflit était très peu satisfaisant. Depuis quelques années, le réseau de l'Etat avait été fort négligé. Il ne possédait plus en effet que 11.000 locomotives, alors qu'il en eût fallu normalement trois fois plus pour assurer un rendement satisfaisant du réseau.

En 1915 et 1916, diverses tentatives furent faites en vue d'intensifier la fabrication de matériel, mais la prise de plusieurs usines par l'ennemi rendit vain cet effort.

Les difficultés militaires et économiques rendirent ainsi fort précaires les services assurés par le réseau ferré.

Le nombre de wagons embouteillés passe de 3.000 en juin 1916 à 6.800 au cours de la même période de l'année suivante.

Le nombre de locomotives grippées passe de 3.382 à 5.384 du début de janvier à fin septembre 1917 et cela sur le seul réseau de l'Etat.

Sur certains autres réseaux, la proportion des locomotives grippées atteint 40 p. c.

Au cours du premier semestre de 1917, le nombre de wagons convoyés a été inférieur de 700.000 à celui expédié pendant la période correspondante de 1916. Tant et si bien qu'au mois de décembre 1917, le Congrès des représentants de l'industrie constate que les chemins de fer n'existent plus en tant que système régulier.

Après la révolution, on assiste à une désorganisation complète du trafic. La direction n'a plus guère d'influence sur les soviets de chemins de fer qui décident eux-mêmes des conditions d'exploitation et des horaires.

On ne travaille plus que quelques heures par jour dans les ateliers de construction.

La désorganisation du réseau, se doublait d'ailleurs de destructions de toutes espèces, destructions de gares et de voies et destructions de matériel.

Un commissaire aux armées, dans un message adressé au Gouvernement, comparait les excès commis par les déserteurs eu égard à ceux des Tartares de jadis.

Ce n'est qu'en 1919 qu'un mouvement régulier, extrêmement réduit d'ailleurs, fut rétabli sur les lignes principales.

ANGLETERRE.

Les chemins de fer anglais, par suite de la position insulaire du pays, subirent des perturbations beaucoup moins considérables que les chemins de fer français et allemands.

La première mesure qui fut prise à leur égard fut la délégation des pouvoirs, que donnait au Gouvernement la loi de 1871 pour réquisitionner le matériel et utiliser le personnel, à un Comité exécutif comprenant les directeurs des compagnies et placé sous l'autorité nominale du Président du Board of Trade.

La mission essentielle de ce Comité était de concilier les exigences militaires avec celles de la vie économique.

D'une façon générale, le trafic ordinaire a été fort peu entravé. Il ne le fut pas du tout pour les marchandises, mais seulement pour les trains de voyageurs, dont le nombre fut réduit temporairement, puis rétabli progressivement.

On eut à faire face cependant à certaines difficultés provoquées par la mobilisation du personnel, la hausse des salaires et l'interruption des transports par navires de cabotage.

Ces difficultés ont été résolues, soit par des détournements d'itinéraires, des suppressions de trains, mais également par l'utilisation plus intensive des canaux dont les services avaient été négligés précédemment par les compagnies de chemins de fer, propriétaires d'une grande partie d'entre eux.

Du point de vue financier, il faut souligner qu'en Angleterre comme dans les autres pays,

l'augmentation des dépenses fut plus rapide que l'augmentation des recettes et qu'elle contraignit les compagnies à relever les tarifs et, de plus, à faire appel aux capitaux privés par l'émission de 500.000 livres sterling d'obligations.

ETATS-UNIS.

Les répercussions du conflit européen sur l'activité économique des Etats-Unis ne pouvaient manquer de se traduire dans l'allure du trafic ferroviaire de ce pays.

En 1914, les recettes diminuèrent de 219 millions de dollars, soit une diminution de plus de 6 p. c. par rapport à 1913.

Les recettes du premier semestre de 1915 marquèrent une régression encore plus considérable puisqu'elles furent de 30 p. c. inférieures à celles enregistrées au cours du premier semestre de 1914.

Mais à partir du mois de juillet 1915, les demandes considérables des belligérants suscitèrent une reprise sensible de l'activité industrielle américaine et par voie de répercussion directe, du trafic des chemins de fer.

Malgré le handicap des six premiers mois, les recettes totales de l'année 1915 marquèrent une plus-value de 148 millions de dollars, soit 5 p. c. des recettes de 1914.

Il fallut même à la suite du trafic intense des trains de marchandises transportant des produits manufacturés à destination des ports de l'ouest, chercher à remédier à l'encombrement des voies.

La prospérité que connurent les chemins de fer américains ne fut pas sans leur attirer également certaines difficultés.

Les bénéfices nets de l'exploitation en 1916 marquant une augmentation de 50 p. c. sur ceux de 1914, les agents, auxquels on demandait un supplément de travail, réclamèrent non seulement une augmentation de salaire, mais aussi une réduction de la journée de travail.

Le Congrès fit droit à ces demandes, mais permit également aux compagnies de relever leur tarif de 15 p. c.

Il est curieux de remarquer, qu'à partir de 1916, les chemins de fer américains connaissent les mêmes difficultés que les chemins de fer européens, à savoir, pénurie de matériel, augmentation plus rapide des dépenses que des recettes et encombrement des voies.

Les recettes brutes avaient augmenté assez considérablement de 1915 à 1917 passant de 3.160 millions de dollar à 4.127. Toutefois, les dépenses augmentant encore plus rapidement, les bénéfices nets étaient tombés de 1.275 millions à 1.215 millions.

La crise de matériel peut se résumer en ceci que, tandis que le trafic avait augmenté dans des proportions très considérables, le matériel diminuait, son effectif tombant au-dessous de celui de 1910. Quant à l'encombrement des voies, il se manifesta particulièrement sur les lignes situées à l'ouest du lac Michigan où on signalait, en 1917, 20 à 25.000 wagons chargés immobilisés.

Le manque de coordination entre les 693 compagnies de chemins de fer existant aux Etats-Unis étant nettement préjudiciable à l'exploitation des réseaux, les autorités décidèrent en septembre 1916 de grouper ces compagnies sous le contrôle d'un service officiel.

Ce service, le Railroad's War Board, composé des présidents des cinq principales compagnies, fut chargé d'assurer l'unité d'action et de remédier aux encombrements.

Cette solution ne permit cependant que d'obtenir des résultats partiels, aussi le gouvernement américain prit-il sur lui le contrôle entier du réseau moyennant certaines assurances aux compagnies privées qui devaient rentrer en possession de leur patrimoine vingt et un mois après la fin des hostilités.

Ce contrôle permit tout d'abord d'obtenir certains résultats favorables. La charge des wagons fut augmentée de 24,8 à 27,1 tonnes, le tonnage par train de 626 à 672 tonnes-milles, le trajet des locomotives de 2 p. c.

La fabrication du matériel fut placée également sous le contrôle du gouvernement et standardisée.

Mais la hausse des salaires, accordée sous la pression de l'agitation ouvrière, compensa, et au-delà, les économies que les améliorations techniques avaient fait réaliser.

Pour faire face aux charges supplémentaires, les tarifs de voyageurs et de marchandises furent augmentés. Toutefois, cette augmentation des recettes brutes fut encore trop faible et les bénéfices tombèrent de 1.220 à 918 millions pour se changer en déficit quelques mois plus tard.

(voir suite page 13)

Les Anciennes Compagnies de Chemin de fer ⁽¹⁾

II. — SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS par Lionel WIENER

QUOIQUE les provinces d'Anvers et du Limbourg aient été largement desservies par le Grand Central Belge, plusieurs autres compagnies y exploitèrent des chemins de fer. Certains d'entre eux, comme ceux de Liège à Eindhoven et de Liège à Maestricht, étaient même des artères internationales. Les régions traversées étaient alors peu peuplées et si la construction des lignes ne présentait aucune difficulté, le trafic à espérer était minime. De plus, il fallait, pour atteindre Liège, descendre dans la vallée resserrée de la Meuse, ce qui était malaisé.

Si plusieurs compagnies françaises étendirent leur activité en Belgique, une seule société néerlandaise, celle des « Staatsspoor » chercha à y pénétrer, en reprenant l'exploitation de la ligne de Liège à Hasselt et Eindhoven.

Afin d'indiquer clairement ses relations avec les autres chemins de fer contemporains, nous avons indiqué, fig. 23, par des traits distincts, les chemins de fer des autres compagnies en les désignant par leurs initiales, à savoir :

- L.L. Liégeois-Limbourgeois.
- S.S. Staatsspoor.
- A.M. Aix-la-Chapelle-Maestricht.
- E.B. Etat-Belge.
- G.C.B. Grand-Central Belge.
- H.M. Hasselt-Maeseyck.
- L.M. Liège-Maestricht.
- N.B. Lignes Nord-Belges.
- T.J. Tournai-Jurbise.

Le chemin de fer qui nous occupe eut des débuts modestes. Il est issu d'une petite concession de 11 km. de Tongres à Bilsen, faite en 1861 à MM. F.

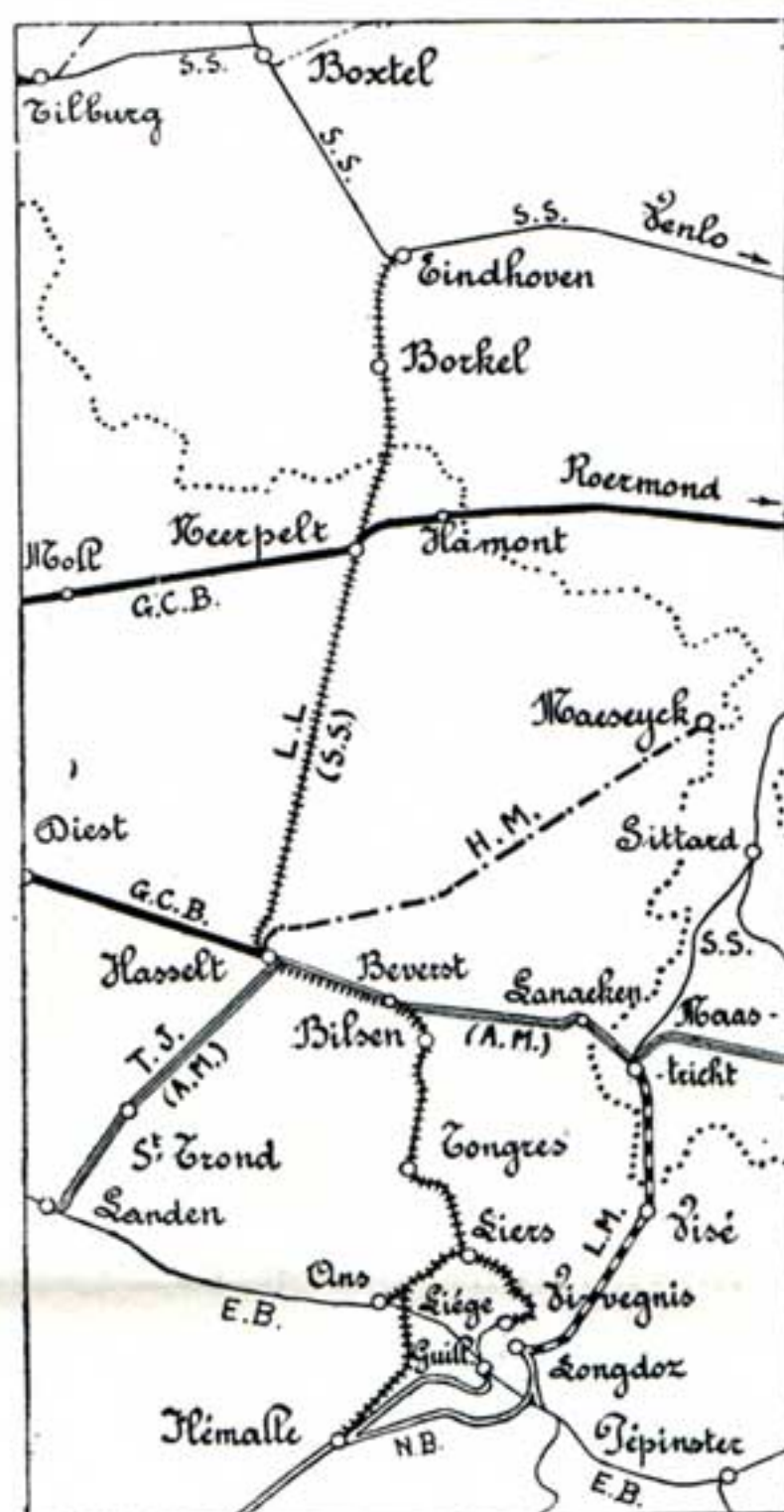


Fig. 23. — Carte du réseau de la « Société du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et Prolongements » ainsi que des lignes des autres Compagnies qui s'y raccordent.



Fig. 24. — Réseau du chemin de fer de la « Société du Liégeois-Limbourgeois » dans la banlieue de Liège et liaisons avec les lignes des autres Compagnies.

De Bruyn et Consorts (2) qui obtinrent, pendant les 50 années de la concession, une garantie d'intérêts de 73.000 francs; ils transfèrent leurs droits à une société (3).

En 1862, les mêmes bénéficiaires obtenaient, dans les mêmes conditions, la concession d'une extension de Tongres à Ans, par Glons, et d'un embranchement de Liers à Liège-Vivegnis, embranchement qui devait devenir par la suite, ainsi qu'il eût fallu s'y attendre, la première section de la ligne principale. Afin d'assurer la continuité du trafic, un tronçon intermédiaire de Bilsen à Hasselt, qui appartenait à la « Sté. d'Aix-la-Chapelle à Maestricht », devenait commun aux deux compagnies (4).

On fonda alors (en 1862) une société plus importante, la « Sté. du Ch. de fer Liégeois-Limbourgeois et ses Prolongements » pour reprendre ces diverses concessions (5) et la société primitive de Tongres à Bilsen fut dissoute. Peu après, la société nouvelle obtenait la concession d'un prolongement important vers le nord, destiné à établir une liaison directe avec le réseau néerlandais alors en gestation. La ligne nouvelle s'étendait tant en deça qu'au delà de la fron-

(1) Voir « Le Rail », numéros 1, 2, 4, 5, 7 et 8.

(2) Conv. du 15 juillet 1860, A.R. du 14 juin.

(3) Acte du 10 déc. et A.R. du 23 déc. 1861.

(4) Conv. des 7 juin et 29 août, A.R. du 21 nov. 1862.

(5) Acte du 3 déc. et A.R. du 10 déc. 1862.

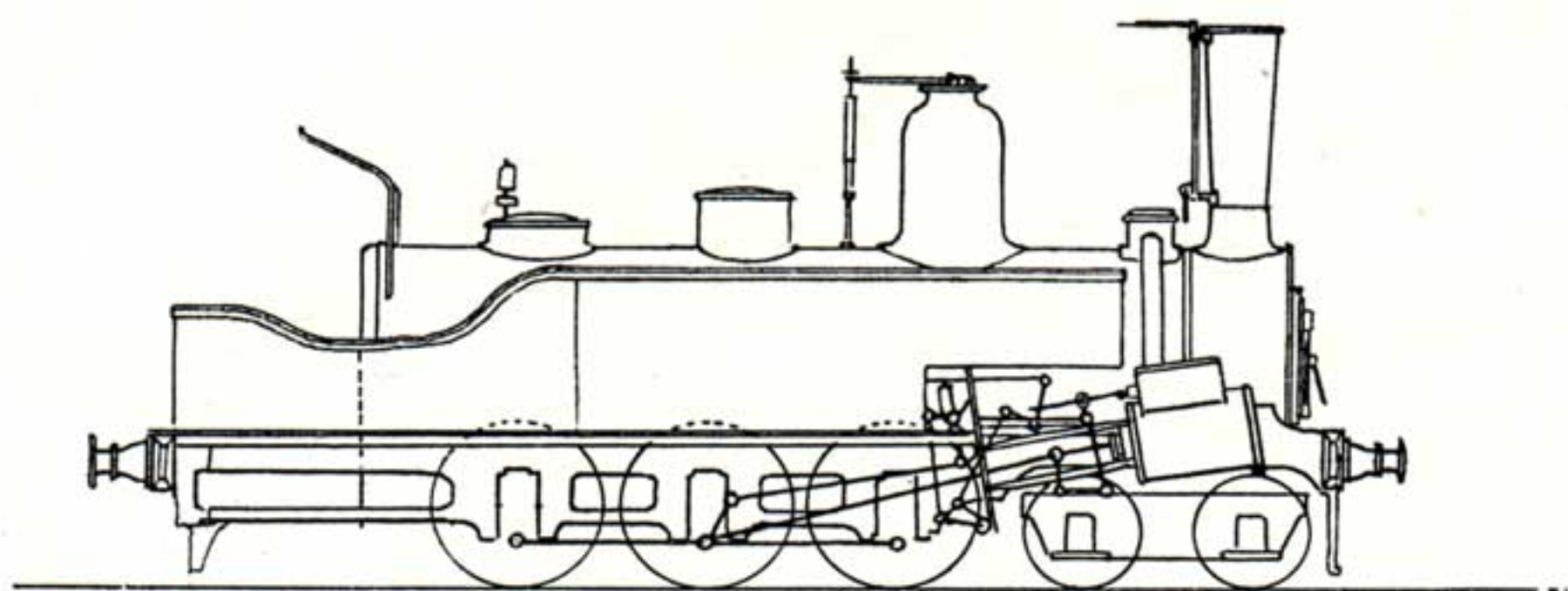


Fig. 25. — Locomotive Vaessen 4-6-0-T n^{os} 92 à 94 du chemin de fer « Liégeois-Limbourgeois » construite en 1865

tière et il fallut une concession spéciale pour les 17.432 m. qui pénétraient aux Pays-Bas, depuis la frontière jusqu'à Eindhoven (1). Les 51 km. de Liège à Hasselt furent ouverts au trafic de 1863 à 1865 et les 59 km. de Hasselt à Eindhoven en 1866. Avec ses embranchements, le réseau atteignait 137 km. ainsi répartis :

Liège-Hasselt :

Liège Vivegnis-Liers	10 km.
Liers-Glons-Tongres	14
Tongres-Bilsen	13
Bilsen-Hasselt (en communauté)	15
Embranchement Liers-Ans	7
Embranchement d'Ans-Flémalle Grande	20
Hasselt-Eindhoven	59

La construction de ce chemin de fer ayant devancé celle des lignes néerlandaises dont on espérait capter le trafic de transit, les résultats d'exploitation furent médiocres et la société chercha à se défaire d'une exploitation aussi onéreuse. Des pourparlers entamés en 1863 avec la « Sté. d'Anvers-Rotterdam » n'aboutirent pas mais réussirent avec une nouvelle venue, la « Staatsspoor » néerlandaise.

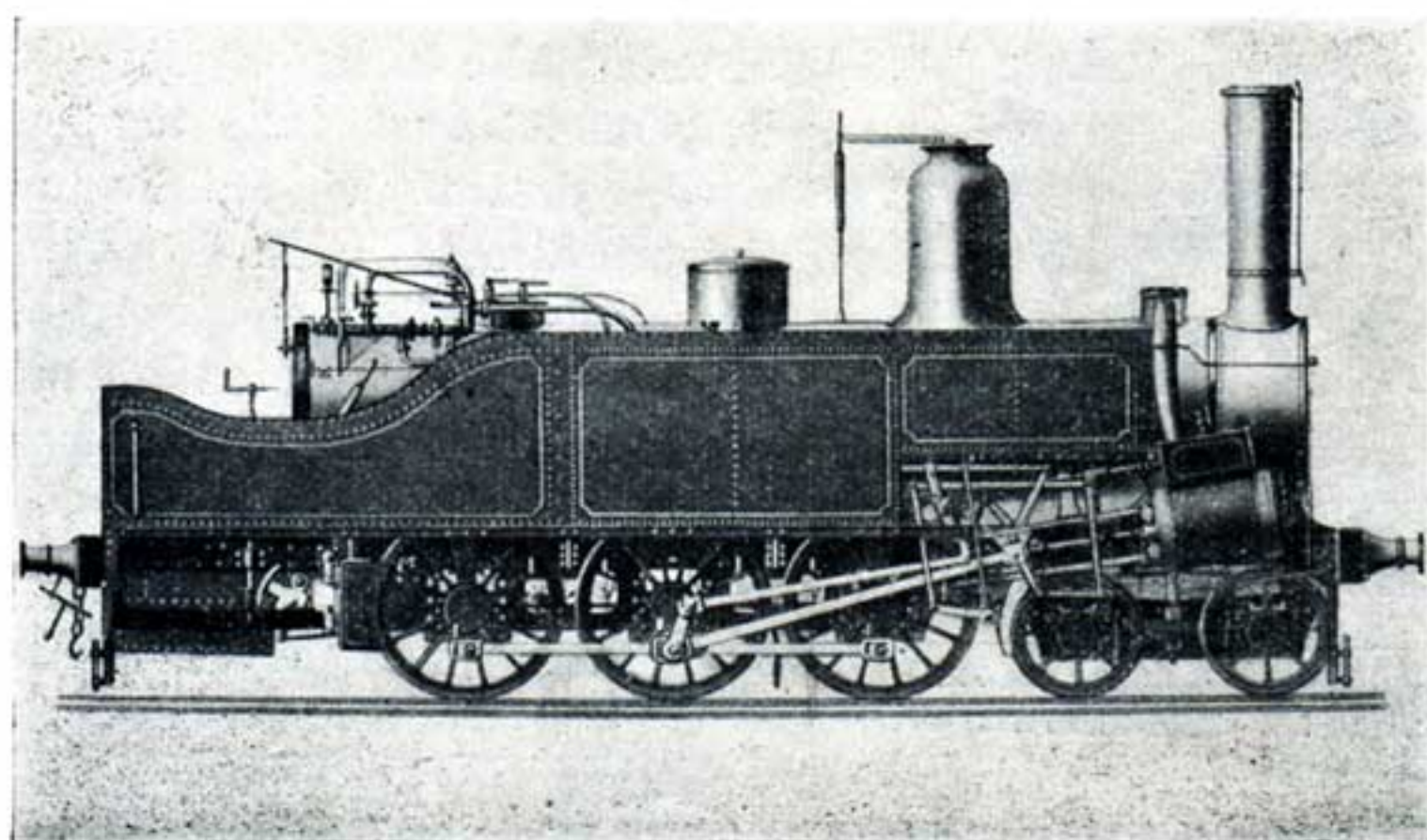


Fig. 25 bis — Locomotive Vaessen du « Liégeois-Limbourgeois »

La « Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen » (2) avait, en effet, été constituée aux Pays-Bas, le 11 août 1863, pour exploiter les 321 km. d'un premier réseau d'Etat. Elle y adjoignit l'exploitation de deux lignes étrangères, parmi lesquelles celle du Liégeois-Limbourgeois, devait lui assurer des débouchés dans le pays de

Liège (3). A cet effet, elle traita avec la société concessionnaire pour reprendre l'exploitation de son réseau à la date du 1^{er} juillet 1866 (4). Le bail était consenti à forfait moyennant garantie d'une rente fixe par kilomètre.

La « Staatsspoor » s'assurait donc des relations directes avec les lignes Nord-Belges et avec celles de l'Etat et avait accès vers le Grand Duché de Luxembourg et ses au-delà. Mais si les transports pouvaient s'effectuer aisément vers le sud, il n'en était pas de même au nord du réseau qui n'était pas encore raccordé aux autres lignes néerlandaises. La « Staatsspoor » s'était trop hâtée de prendre l'exploitation du « Liégeois-Limbourgeois » et, à son tour, elle chercha à s'en défaire. En 1868/1869, elle entreprit des négociations en vue du transfert du bail à la Cie de l'Est français qui recherchait alors des lignes de pénétration en Belgique; en échange de la reprise du bail, l'Est obtenait un droit de passage sur les lignes exploitées par la « Staatsspoor » jusque Rotterdam, ce qui lui assurerait nécessairement la plus grande partie du trafic néerlandais-suisse.

L'Est ayant, vers cette époque, entamé des pourparlers pour le rachat des lignes de la Grande Cie. du Luxembourg, le Gouvernement belge s'émut et une loi vint interdire tout transfert d'exploitation sans son approbation préalable. Entre temps, un traité direct était intervenu entre l'Etat belge et l'Est français; les événements de 1870 empê-

(1) Le 9 déc. 1864.

(2) « Société pour l'Exploitation des Chemins de fer de l'Etat ».

(3) L'autre ligne était située en Prusse. C'était le Ch. de fer d'Almele à Salzberg, repris par traité du 4/11 juin 1864.

(4) A.R. du 22 avril 1864.

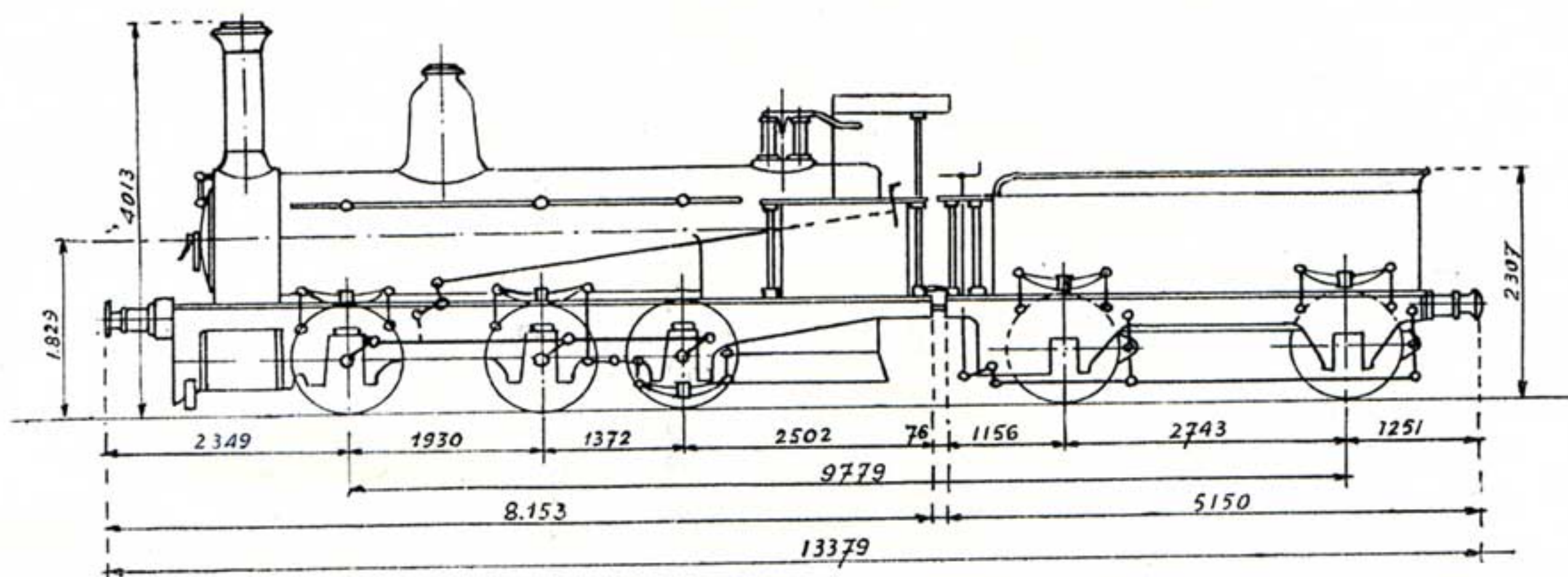


Fig. 26. — Locomotive de rampe 0-6-0 série 206-211 construite en 1871, par les ateliers Beyer-Peacock de Manchester.

chèrent sa consommation. Il fallut donc bien que la « Staatsspoor » conservât ce malheureux réseau qu'elle exploitait à perte et dont l'Etat néerlandais supportait, en fin de compte, le déficit. Il chercha donc à s'en débarrasser et en eut l'occasion en 1896 lorsque le gouvernement belge approcha les gouvernements étrangers pour qu'ils rachètent chacun et en même temps que lui-même, les tronçons du G.C.B. qui se trouvaient sur leur territoire. Le gouvernement néerlandais acquiesça à condition qu'on procéderait simultanément au rachat des concessions du « Liégeois-Limbourgeois » et du « Chemin de fer de Liège à Maestricht ». Il fallut bien accepter et c'est ainsi que les trois rachats figurèrent dans la même loi. Les parties belges du « Liégeois-Limbourgeois » furent reprises à la date du 1^{er} janv. 1897; la section néerlandaise d'Eindhoven à la frontière fut rachetée par l'Etat néerlandais et son exploitation confiée à la « Staatsspoor » à partir du 1^{er} juillet 1898.

CONDITIONS TECHNIQUES. — Quoique la plus grande partie du réseau ne présentait que des rampes insignifiantes, il n'en était pas ainsi aux environs de Liège et l'escalade des collines de la rive ouest de la Meuse était très ardue (fig. 24). On avait même employé la traction funiculaire sur la ligne de l'Etat, de Liège a

Ans. Or, le « Liégeois-Limbourgeois » s'appuyait au fleuve par deux branches descendant respectivement à Liège-Vivegnis et à Flémalle et situées de part et d'autre de cette dernière. Elles devaient chacune graver, entre les cotes 62 et 165, une dénivellation d'une centaine de mètres aussi la longue rampe de Préalles, entre Vivegnis et Liers, a-t-elle des inclinaisons de 16 m/m. suivies d'une descente brusque à raison de 34 m/m. et celle de Flémalle à Ans présente-t-elle une rampe de 28 m/m., s'étendant sur 8 km. Il s'ensuit qu'en dehors du parc de locomotives pour lignes faciles, il fallut disposer de machines pour fortes rampes.

Le parc primitif comprenait 12 locomotives provenant de constructeurs belges et allemands ainsi que des locomotives 4-6-0 construites par les Ateliers de Grafenstaden pour le Ch. de fer de Libourne-Bergerac dont la construction venait d'être interrompue, et dont le matériel moteur fut racheté d'occasion par des compagnies de chemin de fer françaises et belges. Il

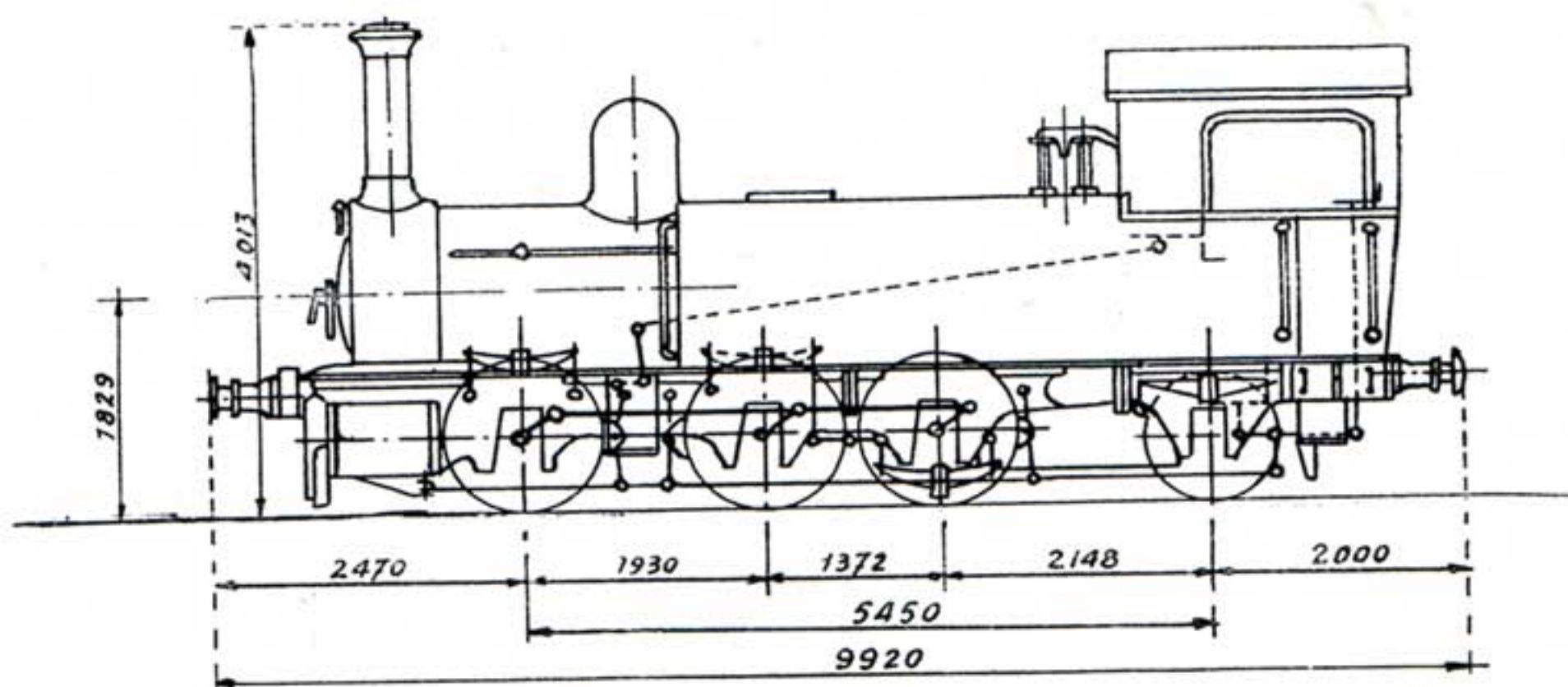


Fig. 27. — Locomotive 0-6-2-T, provenant de la transformation de la locomotive 0-6-0 de la fig. 26

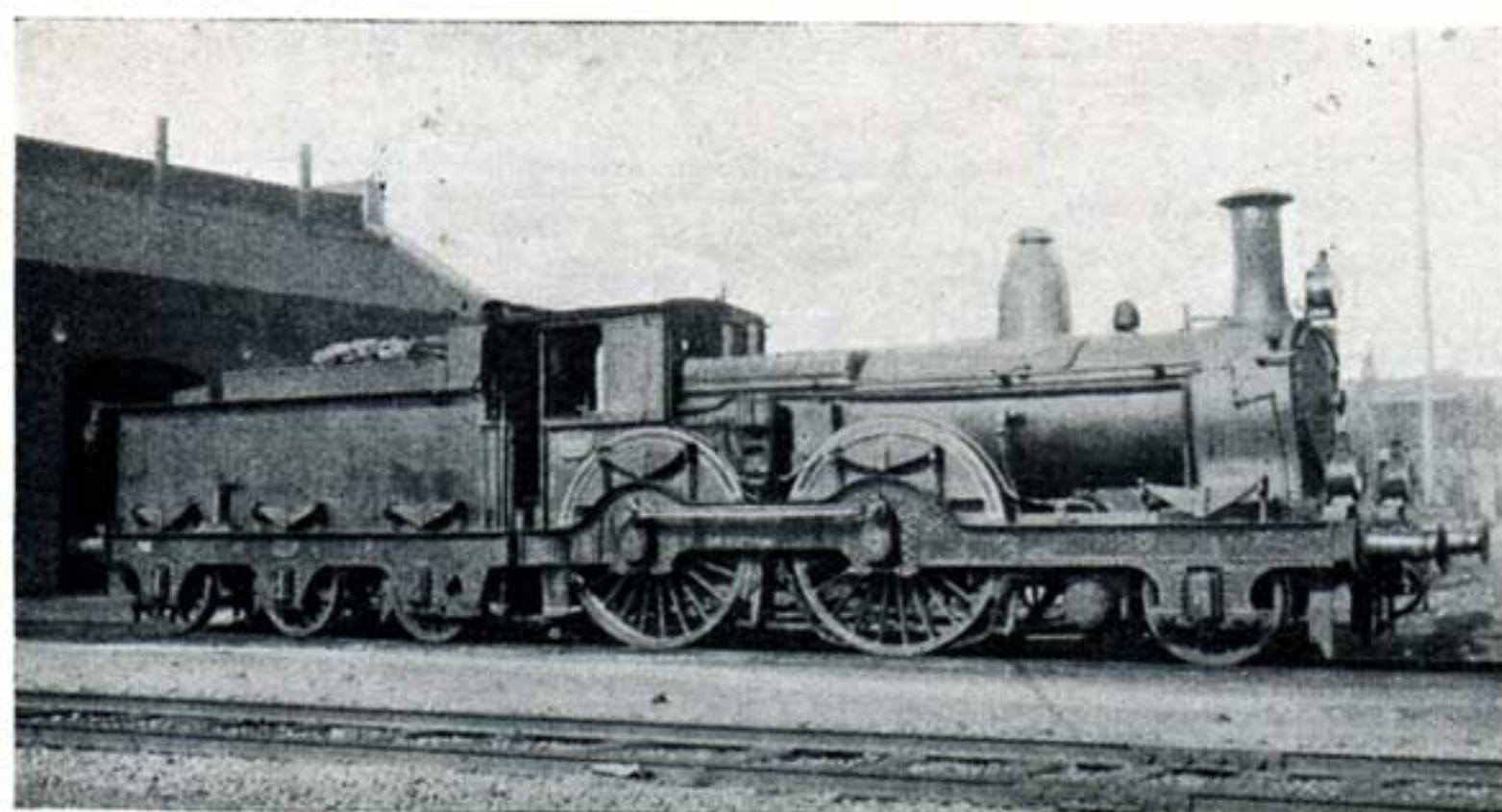


Fig. 28. — Locomotive à voyageurs 2-4-0 de la série S. S. 301, construite par Beyer-Peacock en 1881

s'agit d'un type particulier que l'on ne trouvait qu'ici et à la Sté. Gle. d'Exploitation (1). Une fois en possession du réseau, la « Staatsspoor » compléta le parc suivant ses propres errements. Cette société se fournissait, en effet, presque exclusivement en Angleterre et les locomotives qu'elle utilisa en Belgique pendant une trentaine d'années présentaient, ainsi que celles des Ch. de fer de Malines-Terneuzen et de la Flandre Occidentale des caractéristiques d'outre-Manche qui les distinguaient nettement de toutes les autres locomotives du pays. A ses types normaux, la « Staatsspoor » ajouta, toutefois, des locomotives dites « de montagne », pour la desserte des environs de Liège.

Les premières comprenaient des locomotives 2-4-0 et 4-6-0 de Grafenstaden et des locomotives-tender 0-4-2-T et 2-4-0-T (2). Mais une classe spécialement étudiée par M. Vaessen, alors directeur des Ateliers de St. Léonard, était particulièrement intéressante (fig. 25) : c'était

(1) Voir illustration au chapitre traitant de ce chemin de fer.

un type nouveau de locomotive-tender dont d'autres exemplaires furent fournis au Ch. de fer de l'Ouest de l'Espagne. Elles avaient un bogie à l'avant, 3 essieux couplés et les cylindres fortement inclinés. Le bogie était tout à fait particulier : il avait un ample déplacement latéral grâce à un bras radial analogue à celui qu'on trouve dans les bissels; c'était en quelque sorte, un bogie-bissel, présentant les facilités que procurent les deux systèmes. Ce bras centralisateur supportait l'avant de la chaudière qui était de grandes dimensions.

Il était possible d'ajuster le poids qu'on désirait transmettre au bogie et de le surcharger ou le décharger à volonté. D'autre part, grâce à ses dimensions exceptionnelles pour l'époque, la locomotive portait une quantité notable d'approvisionnements : 5150 litres d'eau et 1500 kilos de charbon. Elle avait le roulement doux et pouvait développer, à 0.65 de pression moyenne, un effort de traction de 4470 kilos. Ces locomotives furent retirées en 1880, celles de Grafenstaden en 1884, celles de Tubize en 1889. La « Staatsspoor » n'avait pu attendre à ce moment pour renforcer l'effectif et elle le fit à deux reprises au moyen de locomotives anglaises. Ce furent d'abord des locomotives 2-4-0 construites de 1866 à 1872 puis des locomotives de rampe à trois essieux couplés, construites spécialement par Beyer-Peacock de Manchester, de 1871 à 1880, enfin, pour la banlieue de Liège (Liège-Tongres, Liège-Ans), des locomotives 2-4-2-T fournies

(2) Voici quelques unes des dimensions principales de ces locomotives étrangères ayant travaillé en Belgique :

TYPE N° (STAATSSPOOR) CONSTRUCTEUR	2-4-0 85/88 Grafenstaden	0-4-2-T 89/90 Tubize	2-4-0-T 91 Tubize	4-6-0 95/96 Grafenstaden
Cylindres, diam. m.m	400	360	300	420
Id. course mm.	560	560	500	600
Timbre chaudière K/Cm.	7	6	7	8
Surface de grille m2	1.2	—	—	1.19
Id. de chauffe m2	101.3	65.7	48.4	118.0
Roues mot. diam. m.	1.50	1.40	1.20	1.51
Poids en service T.	25.8	23.9	—	—
Id. adhérent T.	10	18.9	—	30.0
TENDER, essieux	2	pas	pas	2
Eau m2	4.5	2.16	—	6.7
Charbon T.	—	5.25	—	—

par Sharp Stewart en 1881. Ces dernières servaient également de renfort à la montée des rampes.

Les locomotives 0-6-0 fournies par Beyer-Peacock en 1871 (fig. 26) et dont l'espacement des essieux couplés était quelque peu inusité fournirent un long service si bien que longtemps après leur retour dans la mère patrie, elles parurent encore suffisamment vaillantes pour pouvoir être transformées en 1919, en locomotives-tender par l'adjonction de soutes AR et d'un bissel de support (fig. 27).

Les trains directs à voyageurs étaient remorqués par d'élégantes locomotives Beyer-Peacock 2-4-0 à roues de 2 m. 185 de diamètre (fig. 28). Après le rachat, la plus grande partie du parc fut ramenée aux Pays-Bas où les locomotives subirent des transformations et des modernisations qui permirent à certaines d'entre elles de travailler jusqu'à ce jour. Nous donnons, sous forme de tableau, les dimensions principales des locomotives que nous avons citées.

Dimensions principales des locomotives caractéristiques des chemins de fer « Liégeois-Limbourgeois » et « Liège-Maestricht »

FIGURE N°	25	(L.B.)	26	27	28	29	30
TYPE	4-6-0-T	2-4-0	0-6-0	0-6-2-T	2-4-0	0-6-0	0-6-0-T
SÉRIE	92/94		ss206/ 211	Id.	ss301/ 475	1 rec.	11-13
CONSTRUCTEUR	Saint-Léonard	Mulhouse	Beyer-Peacock	Rec. 1919	Beyer-Peacock	Saint-Léonard	Saint-Léonard
DATE	1865		1871		1881	1861-1890	1883-1884
Cylindres, Diam.mm.	460	400	457	Id.	460	380	270
Id. Coursemm.	610	560	610	Id.	660	610	400
Chaudière, timbrekg/cm ²	7	8	8.3	Id.	10.3	10	9
Surface de grillem ²	2.16	1.20	1.67	Id.	2.185	1.750	0.697
Id. de chauffem ²	112.7	93.8	112.11	Id.	101.200	71.45	35.600
Tubes, nombre	179	150	170	Id.	220	178	117
Id. longueurm.	3.550	4.00	4.242	Id.	3.360	3.395	2.200
Roues, diam. motricesm.	1.310	1.500	1.156	Id.	2.134	1.440	0.900
Id. porteusesm.	—	1.100	pas	—	1.219	pas	pas
Empattement rigidem.	2.800	1.650	3.302	Id.	2.591	—	2.600
Id. totalm.	5.450	3.300	3.302	5.450	5.497	2.100	2.600
Longueur hors toutm.	9.800	13.379	4.242	9.920	—	14.747	5.547
Hauteur Id.m.	4.582	4.000	4.013	Id.	4.115	4.200	3.300
Hauteur axe chaudièrem.	—	1.870	1.829	Id.	2.335	2.100	—
Poids à videT.	37	22.5	—	—	36.850	29.5	14.0
Id. en serviceT.	46	26.5	34.6	51	40.650	32.1	17.8
Id. adhérentT.	—	18.2	34.6	40	27.900	Id.	Id.
TENDER	pas			pas			pas
Nombre d'essieux	—	2	2	—	3	2	—
Poids à videT.	—	7.5	—	—	15.00	—	—
Id. en serviceT.	—	13.5	17.1	—	31.5	21.8	—
Soutes à charbonT.	1.500	4.5	3.0	1.8	3.500	—	0.500
Réservoirs à eauM.c.	5.15	1.5	5.2	4.8	—	—	2.0

La crise des transports par fer au cours de la guerre précédente (suite)

Du début 1918 à fin 1919, ce déficit atteignit 650 millions de dollars.

Cet échec financier du contrôle gouvernemental contribua fortement à discréditer aux Etats-Unis l'exploitation par l'Etat du réseau ferré.

Ainsi qu'on a pu le remarquer plusieurs fois au cours de ce bref exposé, la crise des transports par fer au cours de la guerre précédente fut caractérisée dans tous les pays belligérants par la pénurie de matériel, une organisation déficiente du trafic et un accroissement plus rapide des dépenses que des recettes.

Pour autant qu'on puisse en juger dans un coup d'œil d'ensemble, des caractéristiques semblables se retrouvent également dans l'économie des pays envisagés.

Cette corrélation étroite entre les activités économiques d'un pays et son trafic ferroviaire peut être considérée en quelque sorte comme une constante qui apparaîtra certainement au cours du conflit actuel comme elle est apparue non seulement pendant la guerre de 1914-1918 mais aussi pendant la période de vingt années qui sépare les deux guerres.

Les Soins aux Voyageurs blessés et la protection des Voyageurs

par le Dr. P. WAUTRICHE.

SI les voyageurs de notre réseau belge apprécient chaque jour davantage la célérité, la régularité des trains ainsi que le confort des voitures mises à leur disposition, la plupart des usagers de notre railway ne soupçonnent pas la multiplicité des mesures prises par la S.N.C.B. en vue de les protéger contre les risques du voyage et de leur dispenser immédiatement, en cas d'accident, secours et soins efficaces.

« Sécurité, confort, célérité » voici bien la devise qui préoccupe sans cesse nos techniciens du rail.

Signalons tout d'abord avec satisfaction que notre pays qui possède, comparativement aux autres nations, le réseau de voie ferrée le plus important, est précisément celui qui totalise le moins d'accidents de chemin de fer malgré le nombre de trains mis en circulation et la vitesse horaire sans cesse accrue.

Les accidents collectifs sont extrêmement rares et le nombre des accidents individuels est relativement minime si l'on veut bien considérer, un instant, le nombre impressionnant des voyageurs transportés qui a été de 189 millions

en 1936, 202 millions en 1937 et de 194 millions en 1938.

En plus, il est démontré que, pour une forte proportion, les accidents isolés survenant à des voyageurs sont souvent dus à de l'imprévoyance ou à une malencontreuse imprudence.

En cas d'accident collectif, l'organisation des soins est particulièrement rapide. Les services médicaux de la Société alertés se rendent de toute urgence à l'endroit même de l'accident et médecins, infirmières, secouristes, dispensent immédiatement aux victimes les soins que nécessite leur état.

Les blessés graves sont pansés sur le champ, puis dirigés par les moyens les plus rapides vers des cliniques spécialisées.

S'agit-il au contraire d'un accident individuel isolé, le voyageur reçoit au Poste de Secours de la station ou dans le train même, les tout premiers soins d'un agent qui a reçu une initiation pratique des fonctions de secouriste.

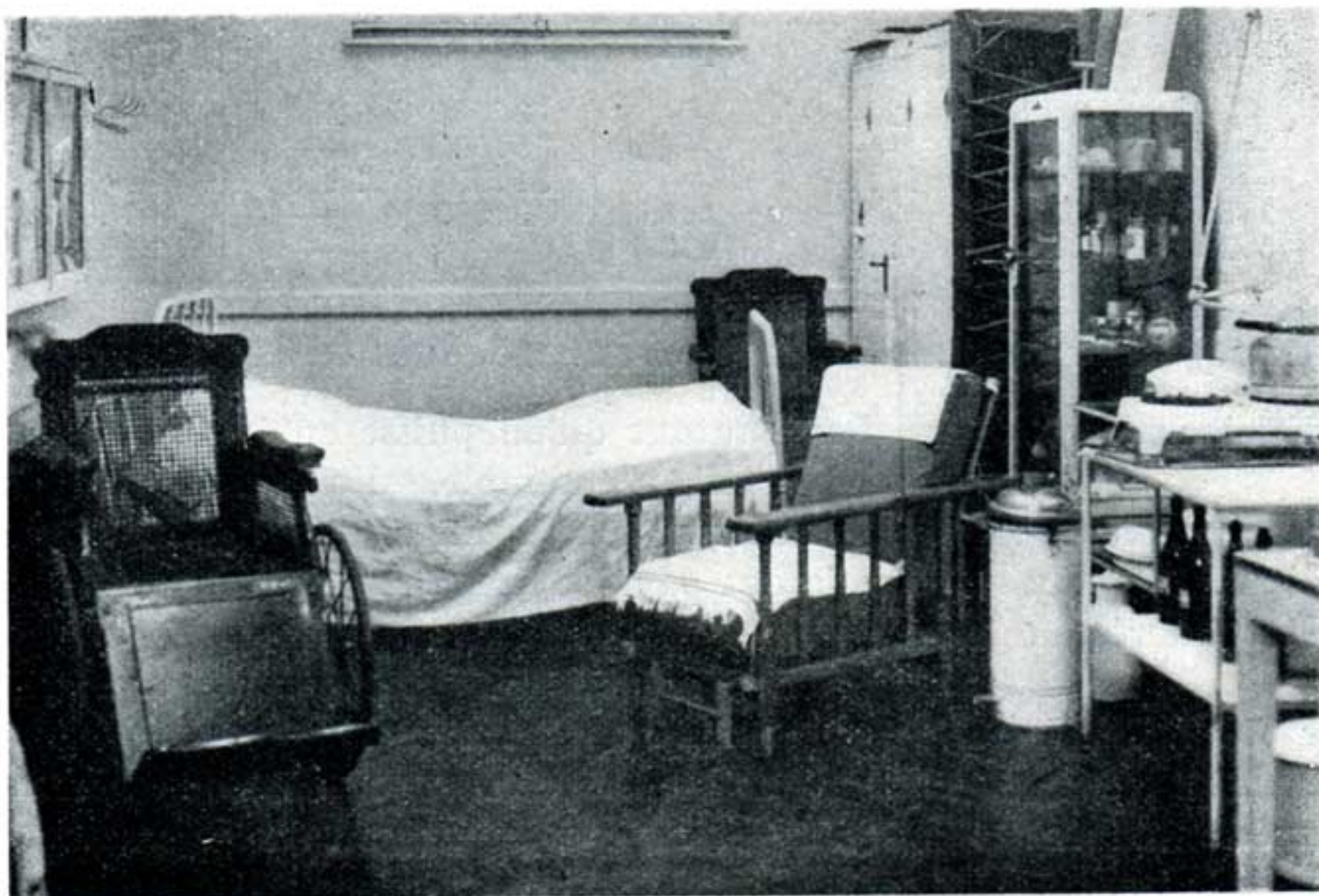
Chaque train est pourvu d'une boîte de secours complète dans laquelle se trouve tout le nécessaire pour la dispensation des soins avec le maximum d'aseptie.

Le voyageur blessé est ainsi assuré de recevoir en cas d'accident les soins éclairés d'un personnel attentif qui organisera, par après, son évacuation avec toutes les précautions désirables.

De cette façon, les conséquences malheureuses de l'accident se trouveront réduites au minimum.

Mais, si la S.N.C.B. a réalisé l'organisation des soins à ses voyageurs blessés, elle a également mis au premier plan de ses préoccupations, la prévention des accidents de chemin de fer.

Le voyageur, confortablement installé, n'imagine pas



Un poste de Secours

toute la trame de mesures préventives qui l'entoure depuis son embarquement jusqu'à son arrivée à destination.

Si les catastrophes de chemin de fer sont rares aujourd'hui, c'est bien à la vigilance des services techniques et à l'attention continuelle des agents de sécurité que nous le devons.

Voyageurs, savez-vous que l'état de la voie ferrée est contrôlé chaque jour et que les grands travaux de revision ou de renouvellement des voies que vous remarquez fréquemment au cours de vos déplacements sont dictés avant tout par la sécurité du trafic?

Le matériel roulant est visité journallement avant son départ par train et périodiquement il est également soumis à un examen approfondi dans les grands ateliers de la Société.

Progressivement et systématiquement les voitures métalliques ont remplacé les anciennes voitures qui présentaient moins de garantie en cas de déraillement.

Le voyageur sait-il que ces agents qu'il voit dans les grandes stations très affairés le long des trains, allant de l'un à l'autre avant le départ, sont des visiteurs de matériel? Ils procèdent à l'essai des freins et, en même temps inspectent les organes essentiels des voitures. Sécurité toujours!

Les appareils de signalisation actuellement en usage sont des merveilles d'ingéniosité qui collaborent eux aussi à la sécurité générale.

Enfin, l'usager de notre railway n'ignore pas que les agents du personnel qui exercent les postes de sécurité sont soumis à des examens de tutelle périodique donnant toutes garanties quant à leurs aptitudes.

Il nous appartient de faire connaître tous ces détails d'organisation qui visent en premier lieu la prévention des accidents collectifs.

Mais il en est d'autres encore qui concernent la sécurité individuelle du voyageur.

Lors des grandes fêtes, l'Administration des Chemins de fer conseille au public de faire prendre à l'avance ses billets. De même, elle prie instamment les voyageurs de présenter au guichet le prix exact des coupons. La principale raison est, avant tout, d'éviter aux voyageurs de longues attentes qui entraînent une perte de temps de nature à énerver ou faire se précipiter les voyageurs sur les quais d'embarquement lorsque l'heure du départ est proche.

Faut-il redire aux voyageurs d'arriver quelques minutes avant le départ? Nous constatons en effet que ce sont habituellement les mêmes qui passent en coup de vent près du garde salle et qui courent vers les quais.

Ce sont les mêmes voyageurs aussi qui fréquemment s'efforcent de monter sur le train en marche. Et cependant, nous le savons par expérience « Rien ne sert de courir »...

D'autres voyageurs s'éternisent en conversations avec parents ou amis, puis s'aperçoivent que le temps manque... C'est alors la course précipitée vers le train qui ne peut attendre. Trop heureux encore si, dans les escaliers ou les souterrains qui accèdent aux quais, un faux pas, une chute, une entorse ne viennent sanctionner ces retardataires impénitents. « Qui trop embrasse... ! »



Contenu d'une Boîte de Secours

Alors qu'il eut été si simple aux amis de se munir d'un ticket de quai pour accompagner tout à son aise le voyageur jusqu'à son compartiment.

Depuis plusieurs années déjà, les quais d'embarquement sont surélevés et le public, grâce à cet heureux aménagement, ne connaîtra plus les risques d'accidents des quais en contre-bas.

En outre, le bord des quais est régulièrement blanchi en vue de prévenir les chutes dangereuses.

Il peut paraître puéril de conseiller aux voyageurs d'attendre l'arrêt complet du train avant de s'y engager, de laisser d'abord descendre les voyageurs, d'éviter les bousculades qui comportent des imprévus accidentels ou autres...

Les gardes et le personnel de surveillance veillent au bon ordre et chaque jour leur mission s'avère nécessaire.

En vue de faciliter l'embarquement des malades ou des infirmes, le service des stations met à leur disposition de petites voitures qui suppriment les inconvénients du transport.

Au cours de l'embarquement, les gardes crient et répètent : « Attention ».

En effet, la distraction de quelques instants a déjà causé de nombreuses plaies contuses aux mains.

Au cours du voyage, prenons aussi pour habitude de ne pas nous pencher aux portières, même si elles sont convenablement fermées.

Craignons en effet que des poussières dans les yeux ne viennent rendre singulièrement pénible le restant de notre voyage.

A certains endroits de la ligne, il est d'ailleurs dangereux de se pencher au dehors et des avis apposés aux vitres les signalent à l'attention des voyageurs.

Les parents qui voyagent accompagnés de leurs enfants doivent veiller aux portières. « Il

ne faut pas manœuvrer la poignée avant l'arrêt du train » dit l'inscription.

A ce sujet, soulignons toute la tranquillité que procure une réservation de places situées loin des portières, surtout pour les longs voyages, au cours desquels les petits manifestent parfois de l'énervement ou de l'impatience.

Le voyageur a-t-il remarqué la qualité des vitres du compartiment? En cas de bris, le verre spécial « Securit » n'a aucun pouvoir vulnérant. Le chemin de fer se devait de faire bénéficier de cette heureuse découverte les voyageurs qu'il transporte.

Pendant le trajet, la chute de valises, etc. qui s'échappent du porte-paquets, peut également causer des accidents. Il convient donc de disposer avec ordre les bagages transportés, de façon à ce qu'ils ne soient pas en équilibre instable.

Arrivés à destination, un tout dernier conseil...

Si nous voulons signaler notre arrivée à des personnes venues nous attendre, méfions-nous des vitres transparentes des voitures qui peuvent parfois donner, à s'y méprendre, l'impression d'être baissées.

Dirigeons-nous donc vers la sortie avec calme et sans bousculer nos voisins. Disposons nos bagages de manière à pouvoir descendre commodément. Demandons éventuellement l'assistance du garde ou d'un commissionnaire.

Ainsi se terminera sans encombre et sans incident un voyage aussi rapide que confortable.

En toutes circonstances, une sécurité efficace ne comporte pas seulement des mesures unilatérales. Pour éviter les accidents de chemin de fer, il faut que le voyageur comprenne toute la portée des conseils qui lui sont donnés et qu'il les applique.

La prévention des accidents est à ce prix.



MODERNISATION DES GARES

EN 1935, il fut décidé d'améliorer les installations du service des marchandises « Départ » à la station de Bruxelles-Nord.

A cette fin, les nombreuses cloisons intérieures des bureaux furent démontées, les guichets munis de larges parties vitrées, le mobilier approprié aux besoins des différents services et l'installation d'éclairage électrique entièrement remaniée.

Ces travaux eurent pour conséquence une amélioration sensible des conditions de travail du personnel, une réduction des frais d'entretien et permirent une répartition plus rationnelle des guichets.

En présence des heureux résultats obtenus, les travaux furent poursuivis au dépôt des bagages et au service des bagages « Départ » de cette même station; c'est là que fut mis en service le premier banc d'acceptation surélevé de 0 m. 45, avec plateau de la bascule au niveau de ce banc.

Au cours de la même année, des modifications profondes furent apportées aux magasins à marchandises de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Q.L., Etterbeek, Forest-Midi et Bruxelles-Chaussée de Louvain.

C'était un premier pas vers une modernisation systématique; à titre d'essai, la Société décida d'exécuter, en 1936, des travaux de ce genre dans les stations suivantes :

Bourg-Léopold, Esneux, Genval, Nimy, Nivelles-Est, Wetteren, Zaventem.

Les résultats encourageants de ces essais la décidèrent à poursuivre ces efforts.

En 1937 et 1938, on modernisa :

Adinkerke-La Panne, Argenteau, Aywaille, Beervelde, Bomérée, Bonne-Espérance, Chaudfontaine, Clavier, Denée-Maredsous, Dolhain, Eekloo, Fosse, Franière, Gand-St-Pierre, Gembloux, Grimde, Herve, Houyet, Huy-Sud, Ichtegem, Jurbise, Kortenberg, Léau, Leuze, Leuze-Longchamps, Louise-Marie, Melreux, Modave, Namur, Onoz-Spy, Ostende-Quai, Ottignies, Paliseul, Pepinster, St-Hubert, Rochefort, Spontin, Stavelot, Tilff, Tronchiennes, Tubize, Zichem.

Le programme de cette année prévoit les stations de :

Anvers-Central, Arlon, Braine-le-Comte, Charleroi, Châtelineau-Châtelet (magasin à marchandises), Florenville, Furnes, Jette, Malines, Mons, St-Trond, Spa, Vilvorde, Ypres (magasin à marchandises), Zottegem.

En 1940, d'autres gares devaient s'ajouter à celles citées ci-dessus; malheureusement, les circonstances actuelles obligent la Société Nationale à réduire ses dépenses et, par voie de conséquence, à limiter le programme de modernisation qu'elle s'était primitivement tracé.

* * *

La question préalable qui se pose dans l'étude d'une modernisation est celle de l'accès aux quais. Dans la situation actuelle, celui-ci se fait, en général, par les salles d'attente, ce qui provoque l'encombrement aux heures d'affluence.

Pour remédier à cet inconvénient, chaque fois que la disposition des lieux le permettra, cet accès direct sera rétabli dans l'axe de la salle des pas perdus. De même, si possible, le bureau des recettes et le dépôt de bagages et vélos seront prévus à droite (pour un voyageur entrant dans la station) et les salles d'attente à gauche de la dite salle des pas perdus.

Cette disposition présente le grand avantage de pouvoir concentrer tous les guichets : guichets voyageurs, acceptation des petits colis, des bagages et vélos, service général, renseignements, etc... et de réduire ainsi à un minimum les déplacements des voyageurs.

Le nombre de guichets, la superficie des bureaux, de la salle des bagages et de tous les locaux publics ou de service sont fixés d'après les renseignements fournis par la station, renseignements comprenant notamment le nombre maximum de voyageurs présents simultanément dans une même salle, d'agents en service dans un même local, de bagages et de vélos mis en dépôt, de petits colis expédiés, etc...

Les différents guichets ont été étudiés d'après leur destination spéciale et la tablette de leur comptoir — d'une largeur totale de 0 m. 80,

dont 0 m. 20 en saillie vers l'extérieur du bureau — est posée uniformément à 1 m. 03 de hauteur, à partir du niveau du pavement.

Les armoires sous comptoir sont aménagées d'après l'affectation de chaque guichet qui, lui-même, est garni d'une large partie vitrée permettant le passage d'un abondant flux de lumière naturelle.

Le mobilier ancien, peu pratique, est remplacé par un mobilier neuf; des casiers à billets, du type horizontal à couvercle vitré, sont substitués aux casiers verticaux; une penderie dissimulée à la vue du public, un lavabo à eau courante et l'éclairage électrique par diffuseurs, complètent heureusement l'installation du bureau des recettes.

Les bagages sont rangés dans des armoires métalliques standard, tandis que les vélos sont mis en dépôt dans des rateliers dits : « Bréda », à étage, permettant de caser 7 vélos par mètre courant.

On profite des travaux de modernisation pour améliorer l'aspect des autres locaux, renouveler les installations sanitaires vétustes,

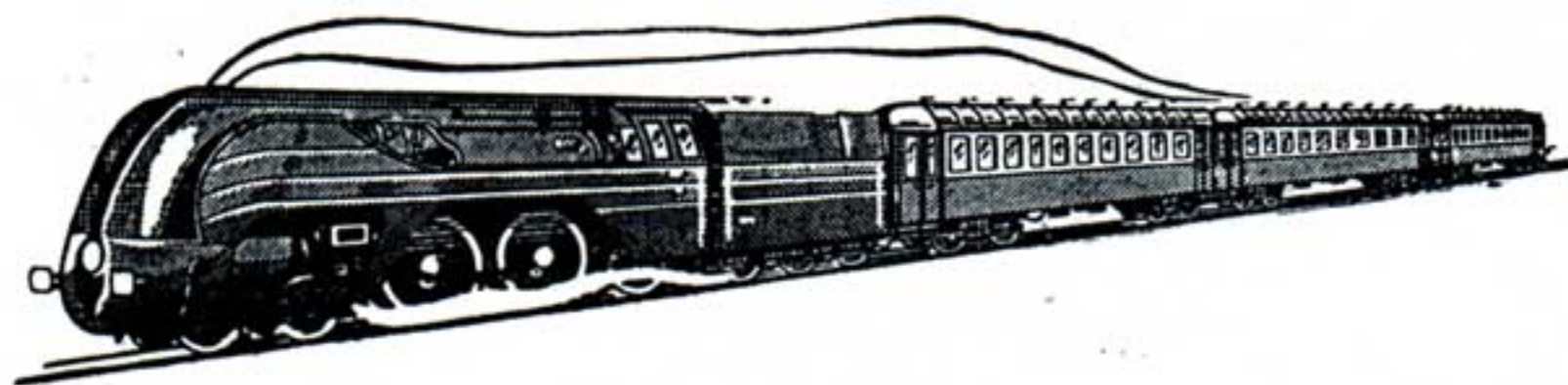
faire disparaître le mobilier inutile, créer des jardinets, démolir les baraquements, revoir et simplifier les inscriptions et faire la toilette générale de la station.

Des couleurs en tons clairs, un badigeon au lait de chaux ou de ciment, quelques plantes vertes, une haie de ligustrums, un parterre de rosiers ou de géraniums contribuent, à peu de frais, à donner un aspect accueillant, gai et riant aux installations d'une gare si peu importante soit-elle.

* * *

Certes, il reste encore beaucoup à faire pour doter toutes les stations du réseau de tout le confort désirable, mais l'on voit, par ce court exposé, que la Société ne néglige rien pour améliorer ses installations avec un minimum de frais, tout en procurant à ses clients un maximum de facilités et de confort.

Certains articles de la presse ont d'ailleurs reconnu et loué ces efforts, tandis que d'autres exprimaient la satisfaction du public pour les heureux résultats obtenus.



Ceux qui ont bien mérité du Rail

MARISSENS, J.-H.

M. MARISSENS, J.H. est entré au service de l'Administration en octobre 1889, en qualité de porteur d'avis à Ternat. Il devint chargeur à



Malines en décembre 1895 et fut transféré en cette qualité en avril 1897, à Bruxelles (Allée Verte) où, en mars 1905, il fut nommé chef-chargeur. En avril 1908, il passa à Bruxelles (T. T.) où il achève actuellement une *carrière*

de plus de 50 années.

M. Marissens est titulaire de la Médaille Civique de 1^{re} classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire.

DECEULENEER, J.-B.

M. DECEULENEER, J.-B. est entré à l'Administration comme porteur de télégrammes à Bruxelles (Nord) en septembre 1891. Par la suite, il devint manœuvre (Service M), ouvrier aux machines-outils, tourneur, chef-nettoyeur respectivement à Bruxelles (Q. L.), Bruges, Namur (A. C.) et Bruxelles (Nord). En août 1907, il fut nommé auxiliaire au Contrôle des recettes, puis agréé au même service, en juin 1910. Ultérieurement, il fonctionna encore successivement en cette dernière qualité à la Direction de la Voie, à la Direction E. et enfin, à l'Atelier des Signaux d'Etterbeek, où il termine actuellement une carrière de près de 48 ans.

Ancien combattant de la guerre 1914-1918, M. Deceuleneer est porteur de 8 chevrons de front et décoré de la Croix de guerre avec Palme indépendamment de plusieurs autres distinctions militaires. Il est, en outre, en possession de la Médaille Civique de 1^{re} classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire.

EDOR, J.-B.

M. EDOR, J.-B. est entré au service de l'Administration en 1893, en qualité de porteur de télégrammes à Ekeren. Il fut nommé chargeur



à Anvers (B. E.), en novembre 1898, et y fut promu chef-chargeur en octobre 1912. Nommé agréé en février 1922, il est resté attaché à la station d'Anvers (B. E.) jusqu'à ce jour. Ancien combattant de la guerre 1914-1918, M. Edor est, en cette qualité, porteur de plusieurs décorations. Il est, en outre, titulaire de la Croix Civique de 2^e classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire.

HOFFMAN, P.-E.

M. HOFFMAN, P.-E. est entré au Chemin de fer en juin 1895 comme fondeur à Bruxelles Q.L.



Il devint successivement monteur à Namur, en février 1904; mécanicien à Bruxelles Q. L. en novembre 1905, puis à Vilvorde, en juillet 1908; électricien de cabine en mai 1920 et enfin chef-mécanicien à l'Atelier des Signaux d'Etterbeek

en avril 1925.

Il a obtenu la Médaille Civique de 1^{re} classe, la Décoration Industrielle de 2^e classe et la Médaille Commémorative du Centenaire.

BREUSKIN, E.-L.



M. BREUSKIN, E.-L. est entré à l'Administration en janvier 1896 en qualité de commis à l'essai à Trooz. Peu après, il passa à Bleyberg, puis, en novembre 1900, au groupe de l'Exploitation à Liège, où il fut chargé du service des

intérim.

En mai 1913, il devint commis-chef, 1^{er} sous-chef de la station à Arlon. En décembre 1920,

il fut transféré en la même qualité à Montzen. L'année suivante, il fut nommé contrôleur à Bertrix (Exploitation), poste qu'il occupe encore actuellement avec le grade d'inspecteur.

Durant la guerre 1914-1918, M. Breuskin a été déporté en Allemagne pour refus de travailler pour l'ennemi. La Médaille Civique 1914-1918 lui a été décernée de ce chef. M. Breuskin est, en outre, titulaire de la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold, de la Croix Civique de 1^{re} classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire.

REMACLE, J.-J.

M. REMACLE, J.-J. est entré à l'Administration en février 1896 comme manœuvre à Schaerbeek (Remise). En septembre 1896, il devint nettoyeur de locomotives à Bruxelles-Nord



(Remise), puis, en octobre 1897, aide-messager à Bruxelles-Nord. En septembre 1903, il fut nommé agréé à cette station d'où il fut transféré, en novembre 1911, au Service Général (actuellement Service du Personnel); il y devint

facteur en mars 1913, chef-facteur en juin 1925 et enfin, expéditionnaire en décembre 1931.

M. Remacle est titulaire de la Croix Civique de 2^e classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire.

LETE, A.-J.-G.

M. LETE, A.-J.-G. est entré à l'Administration comme manœuvre à Bruxelles (Ouest) en mars 1896. A la suite d'un accident survenu en service en mars 1903, l'intéressé dut être utilisé



à des occupations sédentaires à Bruxelles (Midi) et à Bruxelles (Petite-Ile), tout en conservant son avancement normal: c'est ainsi qu'il obtint le grade de chef-manœuvre en février 1907 et

celui de surveillant des manœuvres en juillet 1921.

Transféré au Service du Personnel en juin 1926, M. Lete y fut nommé huissier et passa en la même qualité, en avril 1928, à la Direction de la Voie où il termine actuellement sa carrière. Il est titulaire de la Médaille Civique de 1^{re} classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire.

DEPOORTER, H.-J.

M. DEPOORTER, H.-J. est entré au service de la Société « Gand-Eekloo-Bruges » le 1^{er} juillet 1896, en qualité de



chaigeur à la station de Gand (Eekloo). C'est en cette qualité qu'il est passé au service de l'Etat lors du rachat de cette Société, le 1^{er} août 1897; le 1^{er} avril 1898, il fut transféré à Gand (Sud), où il fut

nommé chef-chargeur le 1^{er} janvier 1904.

Le 1^{er} janvier 1905, il passa à Gand (Est), et depuis cette date il n'a pas cessé d'appartenir au cadre de cette station.

M. Depoorter est titulaire de décorations militaires qu'il a obtenues en qualité d'ancien combattant de la guerre 1914-1918. Il est également porteur de la Médaille Civique de 1^{re} classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire.

BOLIJN, C.

M. BOLIJN, C. est entré au service du Chemin de fer en mars 1897, en qualité de piocheur, à Schaerbeek. En mars 1908, il devint signaleur



(catégorie A), lequel poste il occupe encore actuellement à Bruxelles (Nord).

M. Bolijn est porteur de la Médaille Civique de 2^e classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire.

Ces bons collaborateurs du chemin de fer quitteront le service actif le 1^{er} janvier 1940.

Nous leur souhaitons une longue et agréable retraite.

BIBLIOGRAPHIE

« Nos administrations des Transports et les Transporteurs par Rail et par Route »

NOUS avons le plaisir de pouvoir annoncer à nos lecteurs la publication prochaine d'un ouvrage, intitulé comme ci-dessus, de H. Janssens, 20, rue du Marteau à Malines, fonctionnaire au Secrétariat Général du Ministère des Communications.

Chaque volume compte quelque 225 pages et sera vendu par l'auteur au prix de souscription de 20 francs, à verser à son c.c.p. n° 250891.

L'ouvrage comporte deux grandes subdivisions :

Dans la première, nous trouvons :

— la définition des rapports entre l'Etat et les Sociétés de chemins de fer pour certaines questions de leur personnel;

— un développement très complet du problème des transports.

Vient ensuite un exposé des multiples attributions de l'Administration de la Marine, de l'Administration de l'Aéronautique et du Comité Supérieur de Contrôle.

La deuxième partie traite des transporteurs par rail et par route. Le grand chemin de fer y prend 40 pages.

Cet aperçu très sommaire aura cependant suffi, nous en sommes certains, pour faire ressortir que le travail de M. Janssens vaut d'être signalé à l'attention, non seulement de tous les membres du personnel du Chemin de fer, mais de tous ceux qui s'intéressent au problème des transports.



DOCUMENTATION ÉCONOMIQUE

NOVEMBRE 1939

LES TRANSPORTS EN BELGIQUE

Chemins de fer belges. — Le trafic des voyageurs civils qui dès le début de la guerre avait marqué une régression très sensible s'est quelque peu amélioré au cours du mois d'octobre. Le trafic des marchandises par contre a fait preuve d'une excellente activité au cours de ce mois, activité qui se caractérise par une augmentation qui avoisine de 2 % comparativement au trafic d'octobre 1938. Malgré les difficultés inhérentes à la mobilisation de l'armée (trafic militaire, immobilisation ou spécialisation de milliers de wagons pour les besoins de l'armée) le chemin de fer a fait face, grâce à ses réserves de matériel, à tous les besoins du trafic. Dans le secteur des petites marchan-

dises, la régression du trafic comporte 6 % comparativement à octobre 1938.

La comparaison du trafic et des recettes du mois d'octobre des années 1938 et 1939 s'établit comme suit :

EN MILLIONS	OCTOBRE 1938	OCTOBRE 1939	DIFFÉRENCE
Voyageurs-kilomètres .	485,—	(1) 466,9	— 3,7%
Tonnes grosses march.	5.907,—	6.016,—	+ 1,9%
Tonnes petites marchandises	104,5	99,2	— 5,- %
Recettes du trafic. . .	225,3	211,3	— 6,2%

(1) Y compris les transports militaires

Pour les 10 premiers mois, les résultats financiers de la S. N. C. B. se présentent comme suit :

EN MILLIONS DE FRs	1938	1939	DIF- FÉRENCE
Recettes du trafic . .	2.130,1	2.180,3	+ 50.2
Dépenses (charges financières comprises) . .	2.307,—	2.247,4	— 59.6
Résultats financiers . .	— 176.9	— 67.1	+ 109.8

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

EN MILLIERS D'UNITÉS	1938	1939	DIF- FÉRENCE
A. Voyageurs-kilom.	5.206,8	4.858,2	— 6.7 %
B. Tonnes-kilomètres .		(1)	
Grosses marchandises	4.195.566	4.559.000	+ 8.7 %
Petites marchandises	91.713	84.410	— 8. %
ENSEMBLE . .	4.287.279	4.643.410	+ 8,3 %
		(1)	

(1) Chiffres provisoires.

* * *

Un accord est intervenu entre le gouvernement et les sociétés d'électricité, aux termes duquel la taxation spéciale qui leur serait imposée serait affectée à une participation de l'Etat dans l'électrification du réseau de la S. N. C. B.

* * *

Un arrêté royal du 25 novembre 1939 autorise les *Chemins de fer Vicinaux* à contracter des emprunts jusqu'à concurrence de 50 millions en vue de la constitution de Fonds de roulement nécessaires à l'exploitation de lignes vicinales. Le Gouvernement est autorisé à attacher la garantie de l'Etat à ces emprunts.

* * *

Le Conseil Supérieur du Tourisme et de l'Hôtellerie a marqué son accord au Ministre des Communications sur le rapport de la Commission Spéciale concluant à la liquidation de l'*Office de Tourisme Belgo-Luxembourgeois*.

* * *

M. De Leener, professeur à l'Université Libre de Bruxelles, a exposé devant la Société d'Eco-

nomie Politique le problème des *tarifs des chemins de fer*. Le Conférencier s'est attaché à démontrer l'intérêt de la tarification ad valorem et a insisté sur la nécessité d'une Coordination des transports sur la base des principes développés par la S. N. C. B.

* * *

Route. — En services publics d'*autobus*, la situation est redevenue à peu près normale, la plupart des véhicules réquisitionnés ayant été restitués à leur propriétaire. En services publics d'*autocars*, l'inactivité complète continue, mais de nombreux véhicules ont pris à l'armée la place qu'occupaient les autobus. En ce qui concerne les services par *autocamions*, la situation reste précaire. Plus de 3.000 véhicules sont toujours réquisitionnés et le trafic routier se ressent d'abord de la diminution des transports pouvant payer des taxes élevées, ensuite de l'augmentation des tarifs, conséquence de la majoration du coût de l'essence dont le prix a haussé de 50 % environ depuis la guerre.

* * *

Le Gouvernement a déposé un projet de loi tendant à majorer les *droits d'accise* et de douane sur les *carburants* utilisés par les véhicules à moteur. Seront considérés comme tels tous les véhicules automobiles ainsi que les autorails des chemins de fer.

Ces droits seront portés à fr. 2,10 au lieu de 1,50 par litre d'essence et de fr. 1,50 au lieu de 0,10 pour le kilogramme de gasoil.

Cette augmentation aura pour conséquence de majorer le prix de revient des transports par autobus de 6 et de 15 % environ, selon qu'ils sont alimentés à l'essence ou au gasoil; pour les autocamions de gros tonnage, l'augmentation peut être évaluée respectivement à 8 et à 14 %.

Batellerie. — La situation de la navigation fluviale s'est sensiblement améliorée au cours du mois de novembre. Les demandes se font plus nombreuses et les cours se sont inclinés sensiblement vers la hausse. Une des causes de cette amélioration réside dans l'utilisation de nombreuses allèges au stockage flottant de fortes quantités de céréales. Les allèges employées à cet effet sont payées 80 francs par jour pour les allèges en fer et 70 pour le matériel

en bois. Ces prix s'entendent pour des tonnages ordinaires.

Vers la fin du mois de novembre, on cote à Anvers officieusement — car en Bourse on ne cote toujours pas officiellement — 14 francs pour Liège et 12 francs pour Charleroi, alors qu'à fin août, on était descendu respectivement à 13 et à 10 francs.

En Service international, on note également une certaine reprise et un raffermissement des cours. La cotation officielle dans la relation Duisbourg (Allemagne) — Anvers pour les grands rhénans est passée de 1 Mk. 20 en août à 1 Mk. 50 en novembre. Dans les relations franco-belge et hollando-belge, il y a quelques demandes, les prix pratiqués sont intéressants et les offres de matériel ne sont plus aussi abondantes que les mois précédents. Le tonnage de bateaux belges disponible à Ruhrort était à fin novembre de 54.000 T., contre 47.000 T. à fin octobre et 6.500 T. à fin novembre 1938.

* * *

La vente ou la cession de bateaux belges d'intérieur à l'étranger, va être soumise à une

autorisation préalable. D'autre part, lorsque les intérêts vitaux de la Nation le requerront, la sortie du territoire des bateaux belges pourra être soumise à des restrictions temporaires. Un arrêté royal sanctionnera sous peu cette nouvelle réglementation.

* * *

La Batellerie sera exonérée de l'augmentation des droits d'accise et de douane sur le gasoil qui en principe frappe tous les transports utilisant ces carburants.

A ce propos, on signale que 2.000 bateaux utilisent du gasoil et on évalue à 100 tonnes par jour la consommation totale de la Batellerie belge. Sur ces bases, l'exonération dont jouira la Batellerie représente plus de 40 millions par an.

* * *

Mouvements portuaires. — Légère amélioration du trafic du port d'Anvers qui ne dépasse pas cependant le 1/3 du trafic normal. A Rotterdam la situation est plus défavorable encore ainsi qu'il apparaît au tableau ci-dessous :

	ANVERS				ROTTERDAM			
	NOVEMBRE		11 PREMIERS MOIS		NOVEMBRE		11 PREMIERS MOIS	
	Unités	Tonnage (1.000 T.)	Unités	Tonnage	Unités	Tonnage	Unités	Tonnage
1938	987	1.629	10.755	18.081	1.185	1.983	13.373	21.698
1939	377	564	9.184	15.364	321	593	10.967	17.998
Diminution . . .	610	1.065	1.571	2.717	864	1.390	2.406	3.700

LES TRANSPORTS A L'ÉTRANGER

De même qu'en Belgique, les chemins de fer à l'étranger se sont rapidement adaptés à la situation créée par la guerre et après 3 mois d'hostilités le trafic a repris à peu près normalement chez tous nos voisins.

EN FRANCE. — La S. N. C. F. a dû faire face à un trafic considérable. Certaines sections de ligne ont vu se succéder au cours d'une période de 24 heures, 150 trains dans chaque sens, au lieu de 90 en temps ordinaire; sur d'autres voies, la circulation est passée de 30

à 100 trains par jour. La mobilisation et la concentration des troupes se firent dans d'excellentes conditions et simultanément avec l'évacuation civile qui nécessita 1.500 trains en provenance des régions frontalières. Quant aux transports civils, le trafic des denrées alimentaires reprit normalement dès le 5 septembre pour les charges incomplètes et le 25 septembre pour les charges complètes. Au 2 octobre, le trafic était pratiquement devenu normal, sauf sur une partie de l'Est du territoire.

Au début de la guerre, des trains omnibus seulement assurèrent le trafic des voyageurs mais dès le 8 septembre, les trains express étaient rétablis sur les principales artères et le 2 octobre un nouveau service était instauré, qui restituait aux usagers les 2/3 de facilités dont ils disposaient en temps de paix. Depuis lors, de nouvelles améliorations sont intervenues dans le cadre des accords Rail-Route élaborés par les Comités Techniques Départementaux.

Les résultats obtenus par la S. N. C. F. à qui le Gouvernement a rendu d'ailleurs un public hommage, sont la conséquence d'une politique d'ensemble établie à l'avance qui comportait notamment l'instruction spéciale des agents, complétée par des exercices pratiques où les exécutants se trouvaient placés dans des conditions tout à fait comparables à celles du temps de guerre. Le dévouement dont firent preuve les cheminots et leur valeur professionnelle firent le reste.

AU GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG.

— Hormis quelques trains omnibus, toutes les relations internationales ont été interrompues vers la France et l'Allemagne. Par contre, toutes les relations, pour ainsi dire, ont été maintenues avec la Belgique. En ce qui concerne le trafic local, un certain nombre de trains ont dû être supprimés par suite de la raréfaction de la clientèle. Dans l'ensemble, la part des trains de voyageurs supprimés depuis les hostilités peut être évaluée à environ 30 %.

Dans le secteur des marchandises, le nombre de trains mis en marche actuellement est au moins égal à celui des mois de juillet et d'août

1939 et de la période correspondante de 1938. Au point de vue du trafic, on enregistre d'ailleurs une assez sérieuse progression du fait de la recrudescence des expéditions de minerais vers la Belgique.

EN ALLEMAGNE. — Au début des hostilités, conformément au plan établi dès le temps de paix, 28 % seulement des trains de voyageurs furent maintenus en service. Il s'agissait de trains omnibus. A la fin du mois de septembre, la situation s'était améliorée sensiblement; des trains express avaient été mis en circulation et à cette époque, le pourcentage de 25 % était monté à 50 %. Actuellement, il est de 75 %. Les suppressions portent principalement sur les trains à automotrices dont l'utilisation a dû être pour ainsi dire supprimée par suite des restrictions imposées quant à l'usage de carburants étrangers. Le trafic civil de voyageurs est au moins égal, sinon supérieur à celui de l'été dernier et cela malgré que les 3/4 seulement des trains de jadis circulent encore. La suppression des lignes d'autobus et d'autocars à plus ou moins longues distances n'est pas étrangère à cette situation.

Dans le secteur des marchandises, les trains circulent généralement suivant les anciens horaires et aux vitesses d'avant-guerre. Le trafic est en progression de 10 à 20 % par rapport à celui des mois de l'été dernier. Malheureusement le trafic commercial est de plus en plus gêné par la pénurie de matériel roulant. Au manque de wagons ouverts s'ajoute à présent la pénurie de wagons fermés, fortement demandés du fait de la cessation des transports routiers à longues distances. Cette situation a amené la Reichsbahn à ne plus utiliser aux transports P.V. et G.V. que 60 % du tonnage d'octobre 1938 du trafic par charges incomplètes. Pour pallier les inconvénients de cette situation, la clientèle recourt de plus en plus aux expéditions par express. De ce fait les gares à voyageurs qui doivent les expédier se trouvent engorgées et les fourgons ne suffisent plus, de sorte que la Reichsbahn s'est vue obligée de créer des trains spéciaux pour assurer le trafic express.





SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Caractéristiques et conditions d'utilisation
des

CONTAINERS

LE CONTAINER constitue une caisse d'emballage idéale d'une capacité de 1 à 5 m³ qui permet le transport, sous emballage réduit, de toute espèce de marchandises, tant en Belgique qu'à l'étranger.

LE CONTAINER reçoit son chargement dans le magasin de l'expéditeur, y est enlevé par les soins du chemin de fer, qui le dépose à l'endroit indiqué par le destinataire, sans aucune manutention de la marchandise.

CARACTÉRISTIQUES des Containers actuellement en service :

	CATÉGORIE A. (1 à 1,2 m ³)			CATÉGORIE B. (1,2 à 2 m ³)					CATÉGORIE C. (2 à 5 m ³)	
	A parois pleines		A claire voie	A parois pleines		A claire-voie			Parois pleines	Claire voie
	Types 3, 3a et 9	Type 14	Type 12	Types 5 et 5a	Type 10	Types 2 et 2a	Type 4	Type 13	Type 7	Type 11
Spécialisation	Tous transp.	Tôles	Bétail	Tous transp.	Tous transp.	Tous transp.	Bétail	Bétail	Meubles neufs	Tous transp.
Longueur utile intérieure	1.43 m.	2.03 m.	1.28 m.	1.43 m.	1.65 m.	1.43 m.	0.71 m.	0.94 m.	2.25 m.	1.89 m.
Largeur utile intérieure	0.83 m.	1.05 m.	0.78 m.	0.98 m.	1.05 m.	0.98 m.	0.98 m.	1.02 m.	1.40 m.	1.10 m.
Hauteur utile intérieure	0.96 m.	0.55 m.	0.51 m.	1.16 m.	1.15 m.	1.16 m.	0.55 m.	0.51 m.	1.60 m.	1.42 m.
Nombre de compartiments	1	1	2	3	1	3	4	4	1	1
Capacité totale	1,18 m ³	1,18 m ³	1,02 m ³	1,68 m ³	2,00 m ³	1,68 m ³	1,68 m ³	2,00 m ³	5,00 m ³	3,00 m ³
Tare approximative	280 kg.	385 kg.	275 kg.	280 kg. et 340 kg. 1220 kg.	330 kg.	270 kg. et 320 kg. 1230 kg.	330 kg.	395 kg.	500 kg.	380 kg.
Charge approximative	1220 kg.	1115 kg.	1225 kg.	1160 kg.	1170 kg.	1180 kg.	1170 kg.	1105 kg.	1000 kg.	1120 kg.

PRIX DE TRANSPORT.

La taxe est établie d'après le poids net de la marchandise chargée dans le container avec application des minima ci-après :

- 150 kg. par container de la catégorie A (de 1 à 1,2 m³).
- 200 kg. » de la catégorie B. (plus de 1,2 m³ à 1,7 m³)
- 250 kg. » de la catégorie B. (plus de 1,7 m³ à 2 m³)
- 375 kg. » de la catégorie C. (plus de 2 m³ à 5 m³)

PRISE ET REMISE A DOMICILE.

La taxe est calculée sur les mêmes bases; la prise et la remise à domicile des containers vides sont gratuites.

TAXE D'UTILISATION POUR LE PARCOURS A CHARGE

Cette taxe varie selon la catégorie du container et la distance parcourue.

PARCOURS EN KM. A CHARGE	TAXE PAR CONTAINER		
	Catégorie A.	Catégorie B.	Catégorie C.
Jusqu'à 30 km.	2 fr.	3 fr.	4 fr.
De 31 à 50 km.	4	6	8
De 51 à 70 km.	6	9	12
De 71 à 90 km.	8	12	16
De 91 à 110 km.	10	15	20
De 111 à 130 km.	12	18	24
De 131 à 150 km.	14	21	28
151 km. et plus	16	24	32

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES dans toutes les stations et agences commerciales ainsi qu'au Service des Containers de la S.N.C.B., 21, rue de Louvain à Bruxelles (tél. : 12.30.50).

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

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 LIEGE, 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.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES