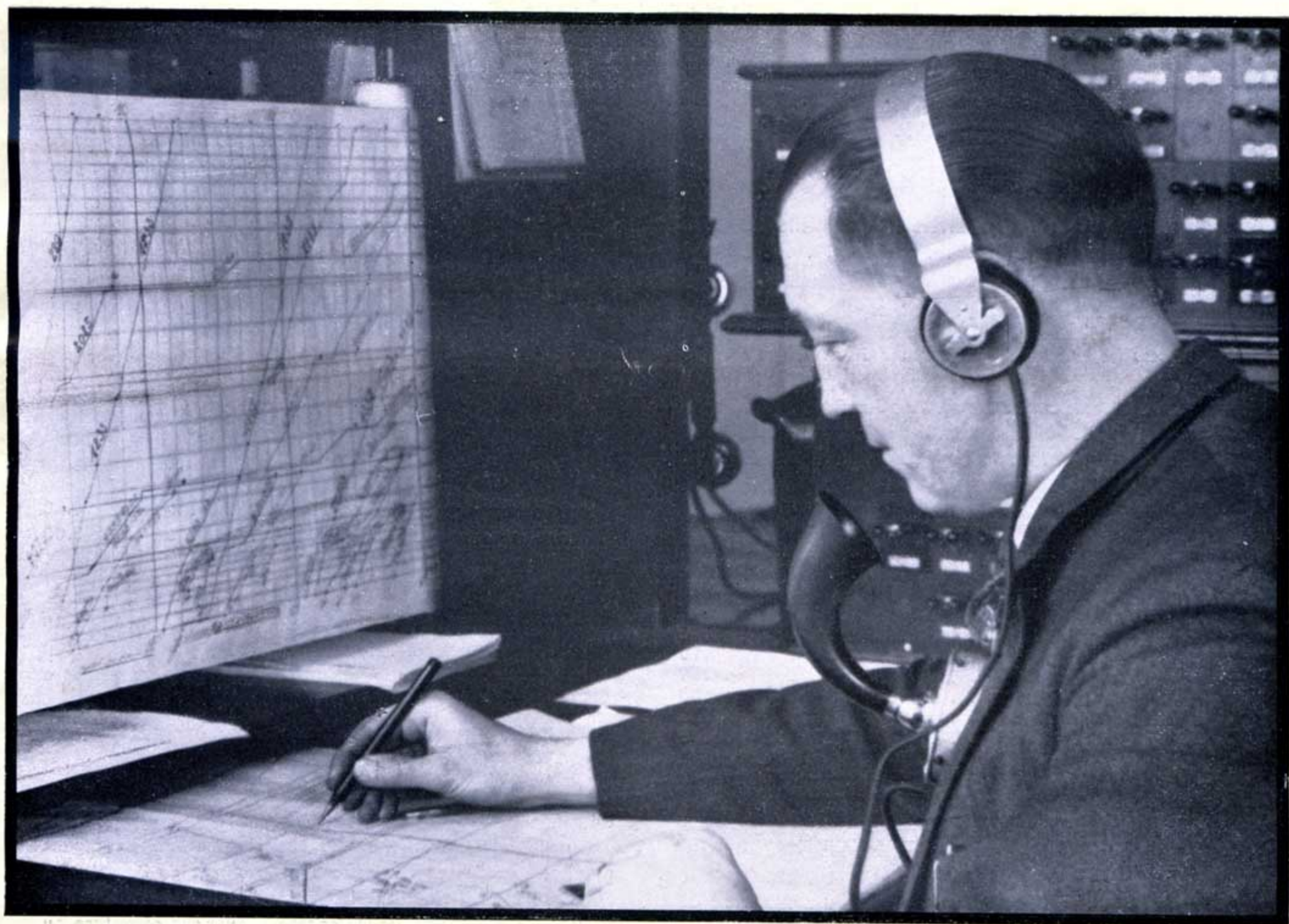




LE RAIL

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 dispatcher veille

Photo Vits

SOMMAIRE : La bataille des wagons. - La période des forts transports en 1939, par L. Ver Elst. - Echos et Nouvelles. - Quand les taxes sur les carburants sont en hausse... - Le droit de transporter, par R. Henning. - Le chantier de créosotage de Wondelgem (Gand), par E. Doutreligne (1^{re} partie). - Abris économiques à voyageurs. - Ceux qui ont bien mérité du Rail. - 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 LOCALITÉ BALNÉAIRE, 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

LA BATAILLE DES WAGONS

CHACQUE année, le chemin de fer connaît en octobre et novembre, la classique période des forts transports. C'est l'époque des approvisionnements en combustibles et de la récolte des betteraves.

En 1939, les conséquences de la guerre à nos frontières et de la mobilisation de notre propre armée se sont ajoutées aux difficultés que nous éprouvons à pareille époque.

Il est encore trop tôt pour souligner le caractère vital pour notre pays de certains courants de transports nouveaux pour lesquels notre réseau a dû fournir coûte que coûte des wagons. C'est une véritable bataille de wagons que notre réseau a livrée et gagnée pour faire face à tous les besoins en matériel de transport.

La bataille a été gagnée parce que, dès le début de septembre, la Société Nationale avait prévu l'effort qu'on lui demanderait et que des mesures rationnelles d'organisation furent prises et exécutées à temps.

Pendant plusieurs semaines, la totalité de notre parc de wagons a été en circulation pour le trafic commercial. Les demandes de wagons ont souvent été tangentes à la limite de nos disponibilités, mais, chaque jour, tous les wagons demandés ont été fournis.

Je rends ici hommage au personnel de la Direction et des services d'exécution qui a permis au chemin de fer de gagner cette bataille.

Dans l'article qui suit, M. L. Ver Elst, Inspecteur au Service de répartition des wagons, expose avec modestie et pondération, les péripéties de la Bataille des wagons de l'automne 1939.

Cet article montre que la Belgique a échappé de justesse à la sanction que nous commentions dans le *Rail* du 15 novembre sous le titre : « Les pays qui ont laissé dépérir leurs chemins de fer sont punis ».

N. RULOT.

La période des forts transports en 1939

POUR le cheminot, ce titre évoquera une période de tension, d'activité et de dévouement.

Pour le client, il rappellera des alternatives d'appréhension et de soulagement.

Pour tous les deux, il signifiera une période de contact permanent, de compréhension réciproque, de collaboration étroite ayant conduit au but proposé : la fourniture complète et régulière du matériel de transport.

Mais qu'entend-on au juste par période des forts transports? Qu'y a-t-il de particulier à celle de 1939?

Il faut savoir que des expéditions saisonnières, dont l'intensité est plus ou moins marquée, se superposent aux transports habituels.

C'est ainsi que les transports d'engrais et de pommes de terre provoquent une demande plus forte en wagons fermés en mars-avril et en octobre-novembre.

Quant aux wagons plats, on constate régulièrement un accroissement des demandes de la métallurgie allant du 20 jusqu'à la fin de chaque mois.

Mais la variation la plus importante se manifeste dans les besoins en tombereaux; elle est due aux transports de betteraves et de pulpes qui se répartissent sur les mois d'octobre, de novembre et de décembre. C'est cette période que l'on appelle communément la période des forts transports.

Ajoutons tout de suite que tous les transports en tombereaux ne sont pas en augmentation durant le quatrième trimestre de l'année.

Certaines expéditions diminuent fortement par suite de la cessation de travaux de route, de construction, etc. Ainsi, les envois de produits de carrières, de sable, de gravier, de briques, de chaux, etc. sont en diminution appréciable en automne et ne reprennent leur niveau normal qu'au printemps.

Malgré ces réductions, il n'en reste pas moins que nous avons chaque année une rampe assez raide à gravir. Nous descendons la pente avec d'autant plus de satisfaction que nous l'avons montée sans incident.

* * *

Les périodes des forts transports font l'objet d'études préparatoires très minutieuses.

A peine une période est-elle finie que déjà on se préoccupe de la suivante. Et pour cause!

Chaque période qui se termine laisse, en effet, des enseignements dont on peut faire son profit lors de la période suivante.

Voyons en quoi consiste la préparation à la période des forts transports.

Au moment opportun, la Société s'informe, auprès du Ministère de l'Agriculture, de l'étendue des emblavements de betteraves et des prévisions de rendement. Elle en déduit si la période sera plus ou moins importante en comparaison de l'année précédente et prendra des mesures en conséquence. Ci-dessous quelques chiffres à titre documentaire.

An- nées	Superficie des emblavements (en Ha.)		Rendement à l'hectare (en kg.)	Rendement total (quintaux métriques)
	Prévision	Réalité		
1933		52.354	28.953	15.157.000
1934		54.964	30.742	16.897.000
1935	52.657	51.488	29.815	15.351.000
1936	51.559	47.526	31.380	14.914.000
1937	47.751	48.160	28.571	13.760.000
1938	49.267	49.300	24.373	12.016.000
1939	54.032			

Après des prises de contact avec les représentants des sucreries en vue de compléter sa documentation, la Société entreprend l'étude systématique des courants de betteraves.

Elle réadapte l'organisation qui prévoit l'annonce des wagons de betteraves en route pour les sucreries, de manière que celles-ci puissent faire prendre opportunément toutes mesures utiles pour éviter l'encombrement dans les gares de destination ou d'amont.

Par lettre ou par la voie de la presse ou au cours de visites, les industriels, les négociants en charbon, les chambres de commerce et les administrations publiques, sont engagés à avancer le plus possible leurs transports et à les effectuer avant la fin de l'été plutôt que pendant le dernier trimestre de l'année.

La Société se doit évidemment de s'imposer à elle-même la discipline à laquelle elle invite ses clients : elle suspendra complètement une partie de ses propres transports et réduira fortement le reste.

La Société, qui accorde des facilités lorsque le matériel est abondant, prévient la clientèle, qu'à partir d'une certaine époque, elle pourra être amenée à suspendre ces facilités; elle demande aux industriels de collaborer à ses efforts en accélérant le chargement et le déchargement du matériel. Par ailleurs, la Société facilite le déchargement en dehors des heures réglementaires.

* * *

Ayant précisé la notion de la période des forts transports, voyons maintenant comment s'est déroulée celle de 1939.

Malgré l'accroissement prévu des expéditions de betteraves, la campagne sucrière ne donnait lieu à aucune inquiétude.

Survint la guerre!

Les conséquences en furent de nouveaux besoins, notamment pour l'Armée; un changement dans certains courants de transport; un accroissement dans les sorties de matériel vers certains pays par l'augmentation du trafic à l'exportation par terre.

Ces circonstances ne laissèrent pas de préoccuper la Direction de la Société. Toutefois, elle avait un but à atteindre : assurer la régularité des transports; elle avait un plan à appliquer; elle avait la volonté de le réaliser. Et son activité, résumée en ces trois mots : but, plan, volonté, se traduisit par des mesures dont les résultats heureux sont analysés sous les rubriques :

EFFECTIF

ROTATION

FOURNITURES.

EFFECTIF.

A la veille de la campagne betteravière, 1.200 tombereaux de l'effectif commercial, la plupart vieux, étaient retirés du service et placés dans des garages d'attente. Dès qu'il apparut que l'effectif en ligne allait devenir insuffisant, ces wagons furent remis en service.

Tous les jours, un nombre plus ou moins grand de wagons sont retirés du service pour être graissés, entretenus ou réparés. Des mesures

furent prises pour réduire ce nombre au strict minimum.

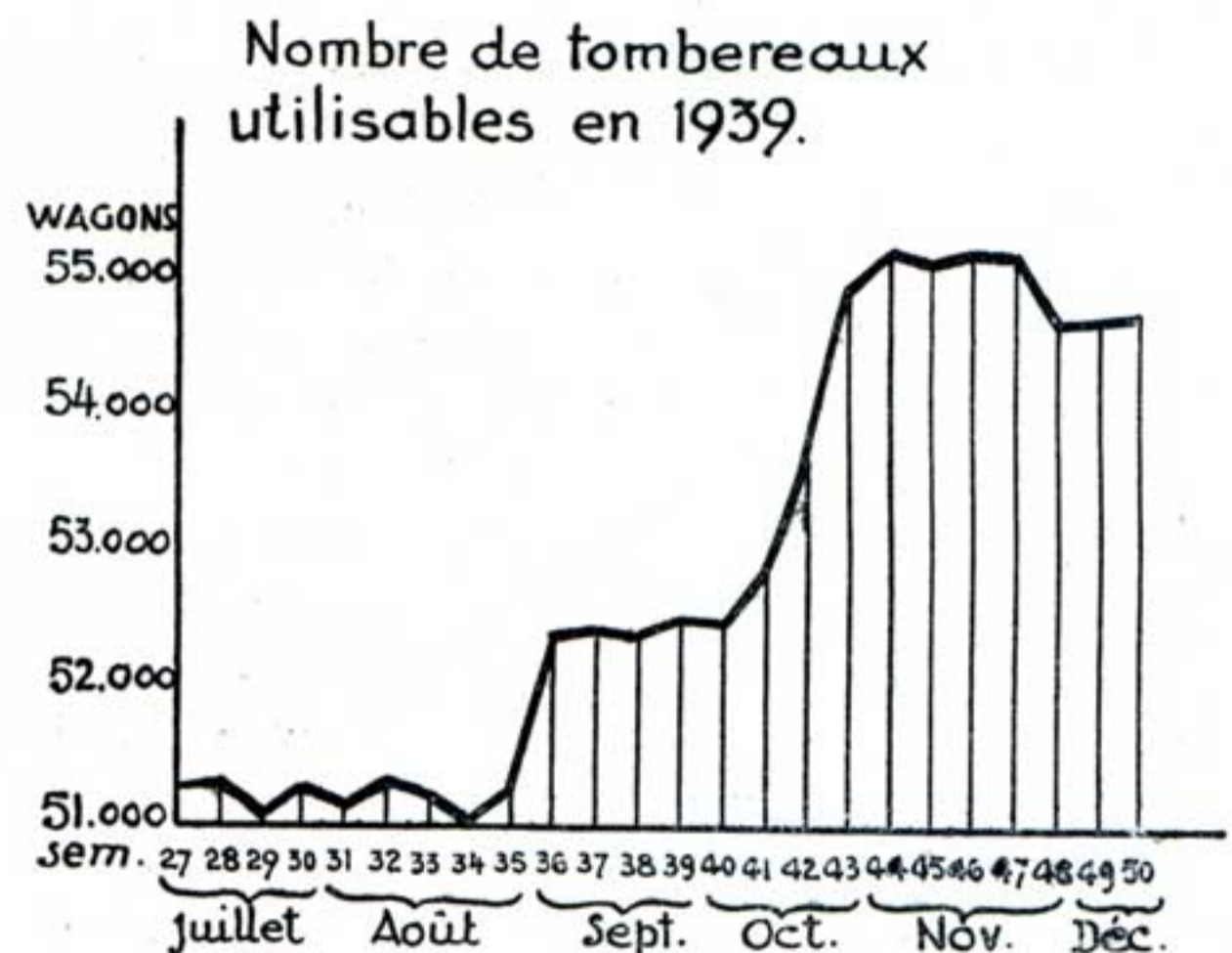
Un certain nombre de wagons sont en cours de transformation. Trois cents de ces wagons furent achevés rapidement et mis en service.

Un grand nombre de transports pour compte des divers services de la Société furent postposés et les wagons de service, affectés normalement à ces transports, devinrent disponibles pour les transports commerciaux.

Des wagons désaffectés, servant à l'emmagasinage et aux transports des cendrées et des déchets recueillis dans les gares, furent remis en service pour les expéditions payantes.

L'appoint d'effectif résultant des mesures ci-dessus apparaît dans le diagramme fig. 1.

FIG. 1.



Indépendamment de ces mesures, dont le but était d'augmenter l'effectif des tombereaux, on en prit d'autres qui tendaient à limiter l'utilisation de cet effectif aux expéditions qui l'exigeaient absolument. Citons-les.

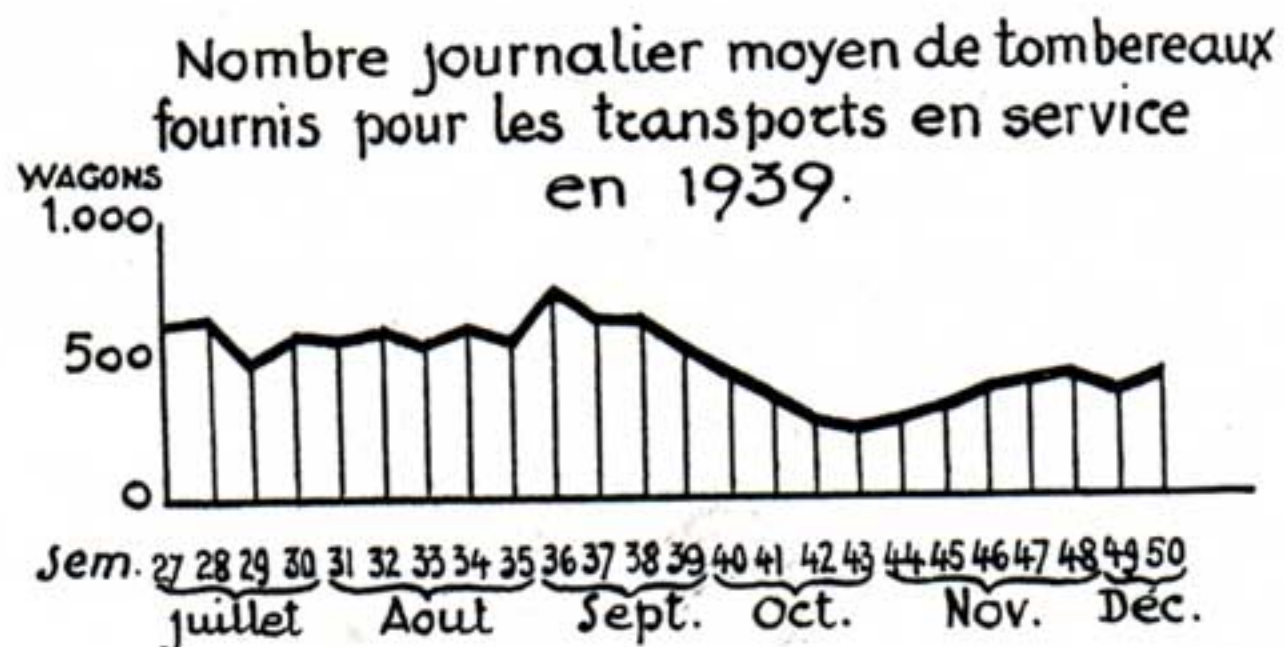
Environ 100 wagons loués ou détenus par les services de la Société pour des usages divers furent repris et affectés aux transports.

Outre que les transports en wagons de service furent réduits au minimum, les expéditions de service en wagons commerciaux furent également limités au strict nécessaire. La Société s'entendit notamment avec les charbonnages pour réduire de moitié les transports de menus pendant une période de dix jours ouvrables dans le courant d'octobre.

Le diagramme fig. 2 montre l'importance des réductions des expéditions de service en octobre-novembre comparativement aux mois précé-

dents. Les 300 wagons fournis en moins par jour libéraient un effectif de 1.350 tombereaux qui devenaient disponibles pour le trafic commercial.

FIG. 2



Environ 550 wagons fermés furent réservés aux transports de briquettes destinées aux services de la Société.

Des wagons fermés et des wagons plats furent également substitués à des tombereaux pour des marchandises telles que la paille, le foin, les traverses, les objets en béton, les ressorts, les blocs de frein, etc. Le nombre de tombereaux ainsi remplacés atteignait à certains jours jusqu'à 340 unités, ce qui représentait un nouvel appoint d'effectif de 1.500 tombereaux utilisables pour le charbon, le coke, les agglomérés, etc.

En résumé, les mesures citées eurent pour effet de réserver au commerce, à l'industrie et à l'agriculture, un effectif supplémentaire d'environ 7.500 tombereaux. En d'autres termes, sans ces mesures, la Société aurait été réduite à fournir journalièrement environ 1.700 tombereaux de moins qu'elle n'en a transporté à l'époque la plus aiguë des forts transports. Le chiffre de 1.700 résulte de la division de 7.500 tombereaux par une rotation moyenne de 4,5 jours.

ROTATION.

Nous appelons « durée de rotation » ou « rotation » tout court, le temps qui s'écoule entre le moment où l'on commence à charger un wagon et celui où, ce wagon étant déchargé, il est mis à la disposition d'un nouvel expéditeur pour un autre chargement.

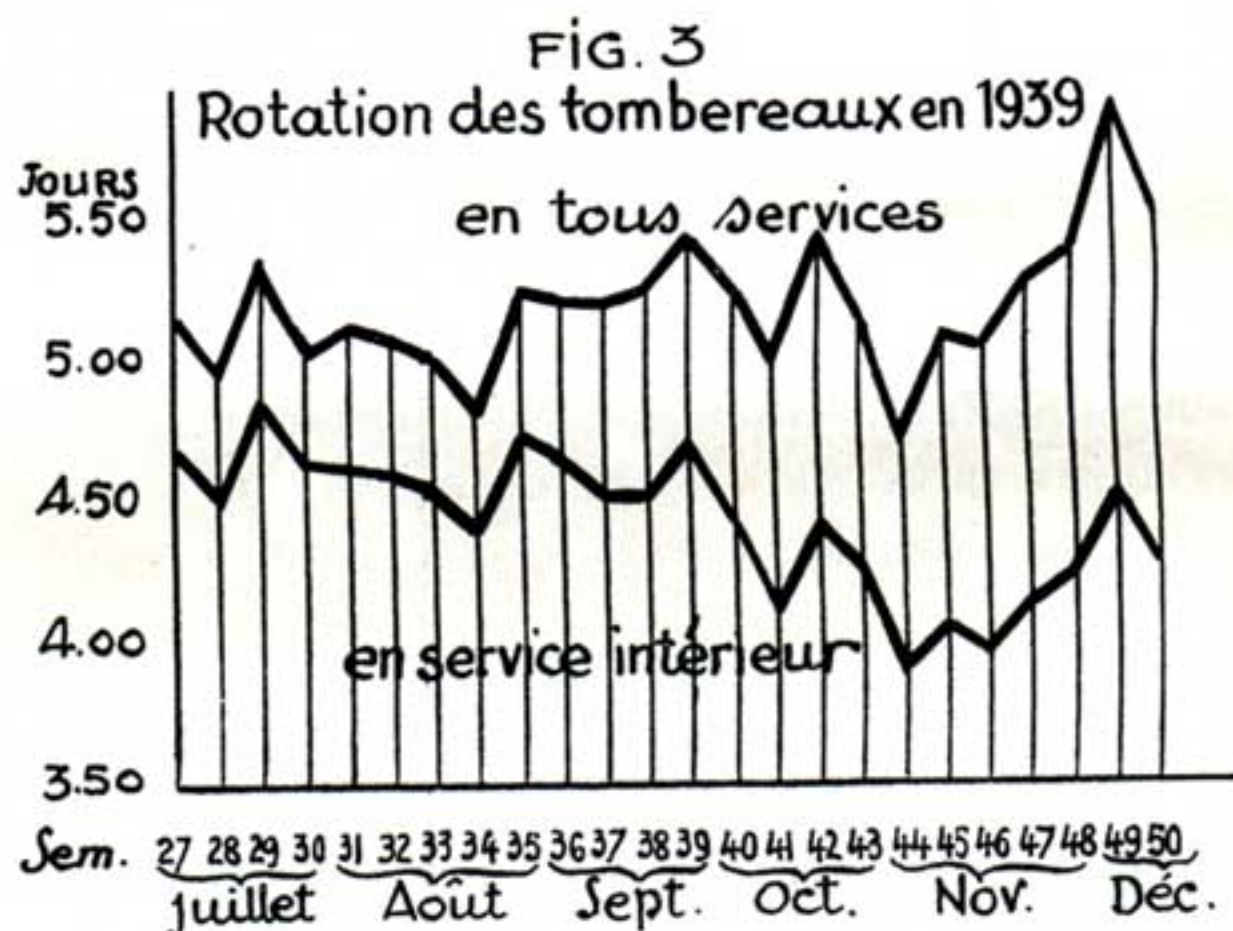
Il est clair que le rendement de l'effectif wagons sera d'autant meilleur que la durée de la rotation sera plus faible. Il faut donc s'efforcer, par tous les moyens, de diminuer la rotation.

Que fit la Société pour atteindre ce but?

Avant de répondre à la question, remarquons qu'un wagon peut être chargé à destination d'une station de la Société, mais qu'il peut aussi être chargé à destination d'un autre réseau. Dans le premier cas — rotation entière sur le réseau de la Société — nous parlons de la *rotation en service intérieur*. Dans le second cas, la rotation se compose de la rotation en service intérieur et du séjour à l'étranger.

Pour l'ensemble des wagons, la rotation moyenne dérive du temps total de présence de ces wagons sur notre réseau entre deux chargements successifs et du temps total passé sur les réseaux étrangers. En divisant la somme de tous ces temps par le nombre de wagons fournis, on obtient la *rotation* moyenne d'un wagon en tous services réunis.

Le diagramme fig. 3 montre l'allure respective de la rotation en service intérieur et de celle en tous services réunis.



Constatons d'abord le manque de parallélisme entre les deux courbes.

Alors que la courbe de la rotation en service intérieur s'incurve à partir d'octobre pour atteindre son niveau le plus bas la première semaine de novembre, celle de la rotation en tous services réunis prend une allure ascendante à partir de fin août et se maintient à un niveau plus élevé qu'en juillet-août. Pourquoi? Parce que, comme nous le verrons plus loin, le séjour des wagons se trouvant sur d'autres réseaux fut en sensible augmentation.

Remarquons ensuite que la différence entre les deux courbes représente le temps passé par les wagons sur les réseaux étrangers, réparti entre tous les wagons fournis journalièrement sur le réseau. Cette différence qui ne représente

qu'un demi jour jusqu'à fin août, atteint plus d'un jour en novembre.

Un des éléments principaux de la rotation est le temps pendant lequel les wagons se trouvent à la disposition des expéditeurs. Pour réduire ce temps, la Société décida de supprimer les facilités accordées en temps d'abondance et d'appliquer strictement les frais de chômage; les taux de ces frais furent même doublés du 20 octobre au 2 décembre.

Au sujet de l'acheminement des wagons vides, signalons que dans certaines gares secondaires, il ne passe, dans le sens des courants de wagons vides, qu'un seul train par 24 heures. L'heure de passage ne peut se placer pour toutes les stations de la ligne au moment le plus propice de la journée, c'est-à-dire, dans la soirée à la fin des opérations de déchargement. La conséquence est que certains wagons, vides dans l'après-midi, ne sont enlevés que le lendemain. Pendant la période des forts transports, les wagons se trouvant dans ce cas furent signalés systématiquement aux services intéressés qui prirent les mesures nécessaires pour les faire arriver, dès la première heure du lendemain, dans les stations de chargement.

Les stations de concentration avaient comme consigne d'organiser des trains à charge limitée à 40 ou même 30 wagons — au lieu de 60 wagons — chaque fois qu'il y avait avantage à le faire. Par ailleurs, les wagons devaient avoir quitté les gares de concentration avant 6 heures de manière à se trouver en temps utile dans les centres consommateurs de wagons vides.

Les manquements à ces consignes apparaissaient dans les relevés que les gares de concentration devaient introduire journallement auprès de la Direction. Ces relevés indiquaient d'heure en heure, les wagons déposés et enlevés ainsi que le stock restant après chaque entrée ou sortie.

Les résultats obtenus prouvent que les dispositions prises ont été efficaces.

En fut-il de même en ce qui concerne les wagons utilisés sur les réseaux voisins?

Le diagramme fig. 4 montre ce que furent notre trafic avec les réseaux étrangers, ainsi que le stock et le séjour des wagons sur ces réseaux.

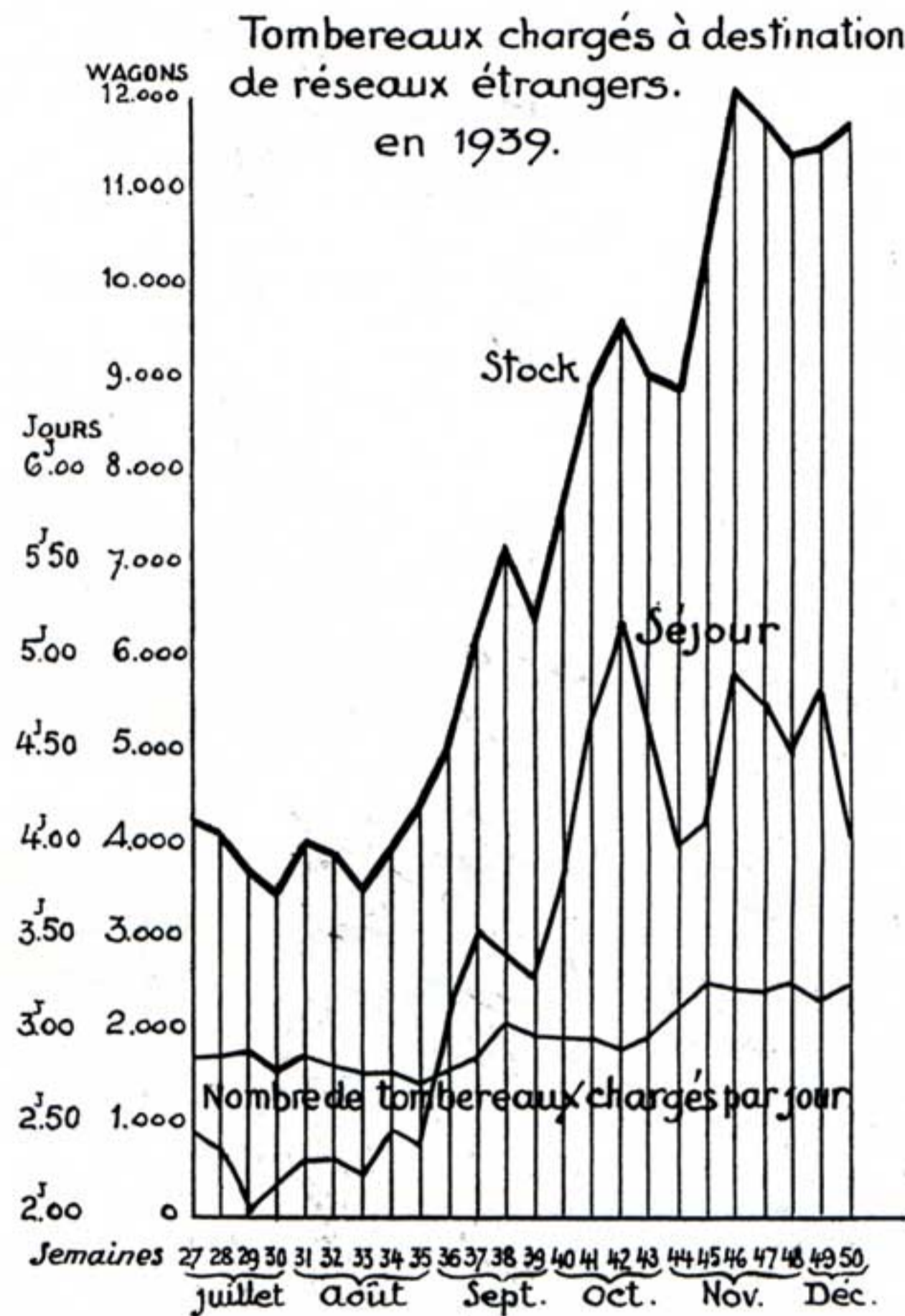
Le temps de séjour augmenta dans des proportions considérables : de 2,25 jours qu'il

était en juillet-août, il s'éleva à 5,20 jours en octobre et oscilla par la suite autour de 4,5 jours.

Était-ce normal? Oui et non.

Le nouveau trafic international devait inévitablement entraîner une augmentation du séjour moyen à l'étranger.

FIG. 4



Mais il n'en est pas moins vrai que les réseaux destinataires étaient incapables, à certains moments, d'absorber régulièrement tous les wagons et qu'une partie de ceux-ci devaient être retenus en cours de route, d'où augmentation anormale de leur séjour.

La Société, surveillant le trafic avec chaque réseau limitrophe, intervint auprès de ceux dont le séjour parut dépasser la normale. Mais elle ne put évidemment que se borner à faire appel à leur bonne volonté.

La courbe du stock des wagons, se trouvant en permanence sur les réseaux étrangers, donne une idée de l'effort qu'a dû accomplir la Société pour compenser l'exode de ses wagons et de la rapidité de cet effort. De 4.000 tombereaux

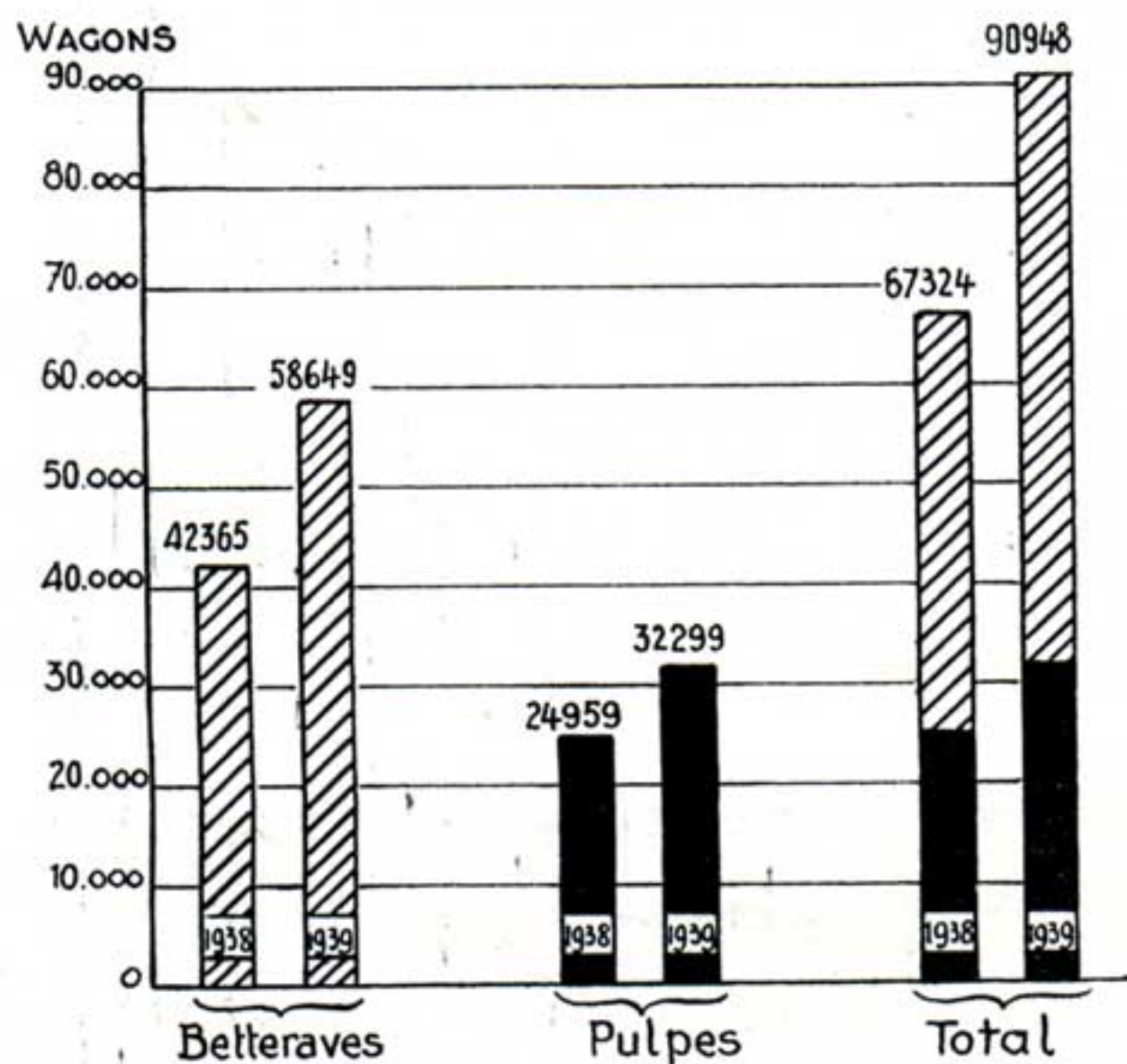
qu'il était au début du deuxième semestre de 1939, le stock hors réseau monta à 12.000 en novembre. La différence, soit 8.000 wagons, est à rapprocher du nombre de 7.500 tombereaux récupérés cité plus haut.

FOURNITURES.

Après avoir exposé l'effort accompli, voyons les résultats, c'est-à-dire les fournitures.

FIG. 5

Nombre de wagons fournis pour le transport des betteraves et des pulpes.



Par fournitures, nous entendons les wagons vides mis à la disposition des expéditeurs en vue d'être chargés.

Le diagramme fig. 5 montre l'importance relative du nombre de wagons fournis pour des transports de betteraves sucrières et de pulpes en 1938 et 1939.

Les expéditions de betteraves en 1939 dépassent celles de 1938 de 38 %.

D'autre part, les fournitures pour pulpes sont supérieures de 29 % en 1939 par rapport à 1938.

Le diagramme fig. 6 montre comment les transports de betteraves et de pulpes se répartissent au cours de la campagne.

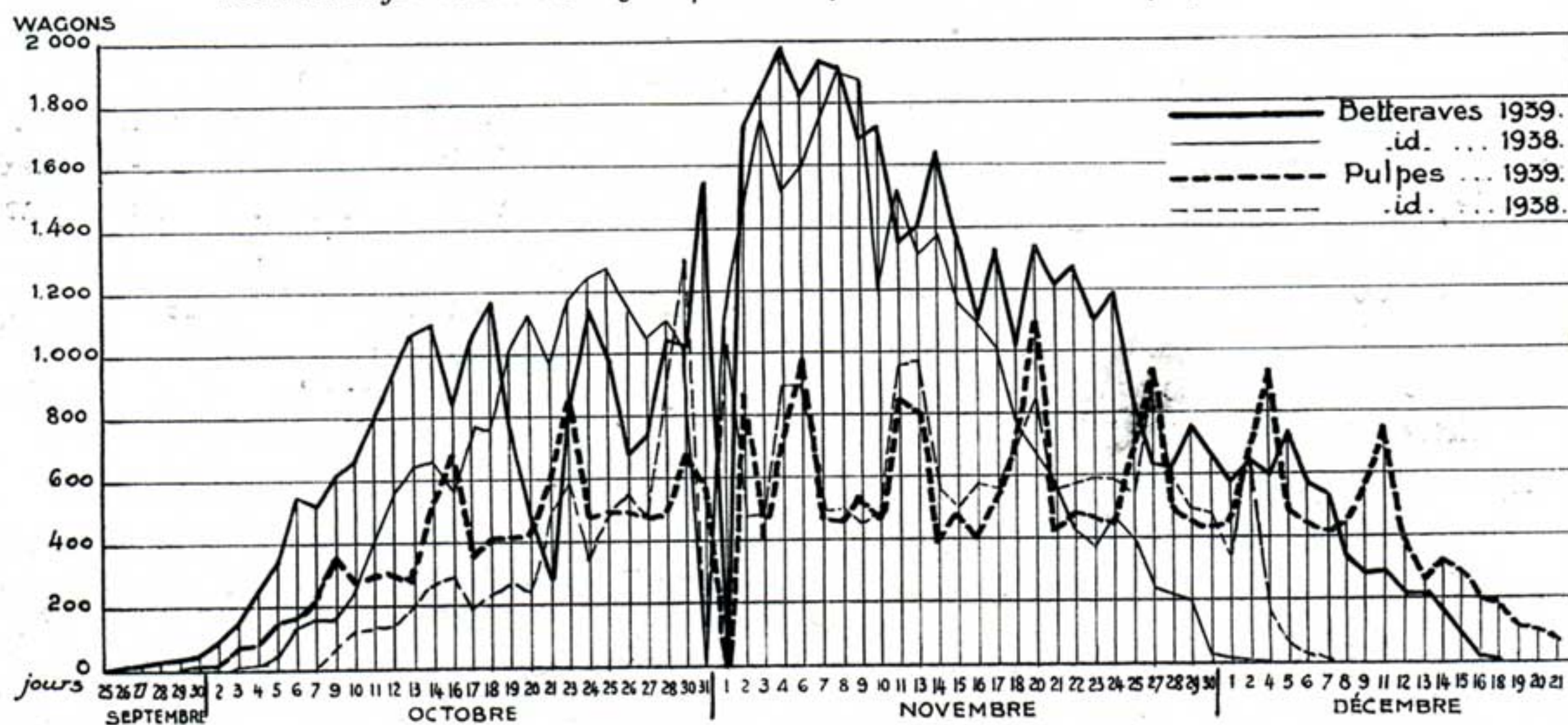
Constatons que les transports commencèrent plus tôt et continuèrent plus longtemps en 1939 comparativement à 1938. La fourniture pour betteraves s'éleva un jour à 1.984 wagons.

Si la courbe des fournitures de betteraves est irrégulière, par contre celle des fournitures de pulpes présente une allure toujours égale. C'est que le travail de la fabrication du sucre est régulier tandis que l'arrachage des betteraves est influencé par les intempéries. Les fortes dépressions en fournitures de betteraves, observées notamment les 19, 20 et 21 octobre, correspondent à des jours de pluie abondante. Les pointes témoignent par ailleurs du désir des expéditeurs de regagner le temps perdu.

Les pointes observées chaque semaine dans la courbe des fournitures pour pulpes sont dues à l'addition des fournitures du dimanche à celles du samedi, les sucreries travaillant sans interruption durant toute la campagne.

FIG. 6.

Fournitures journalières de wagons pour transports de betteraves et pulpes.

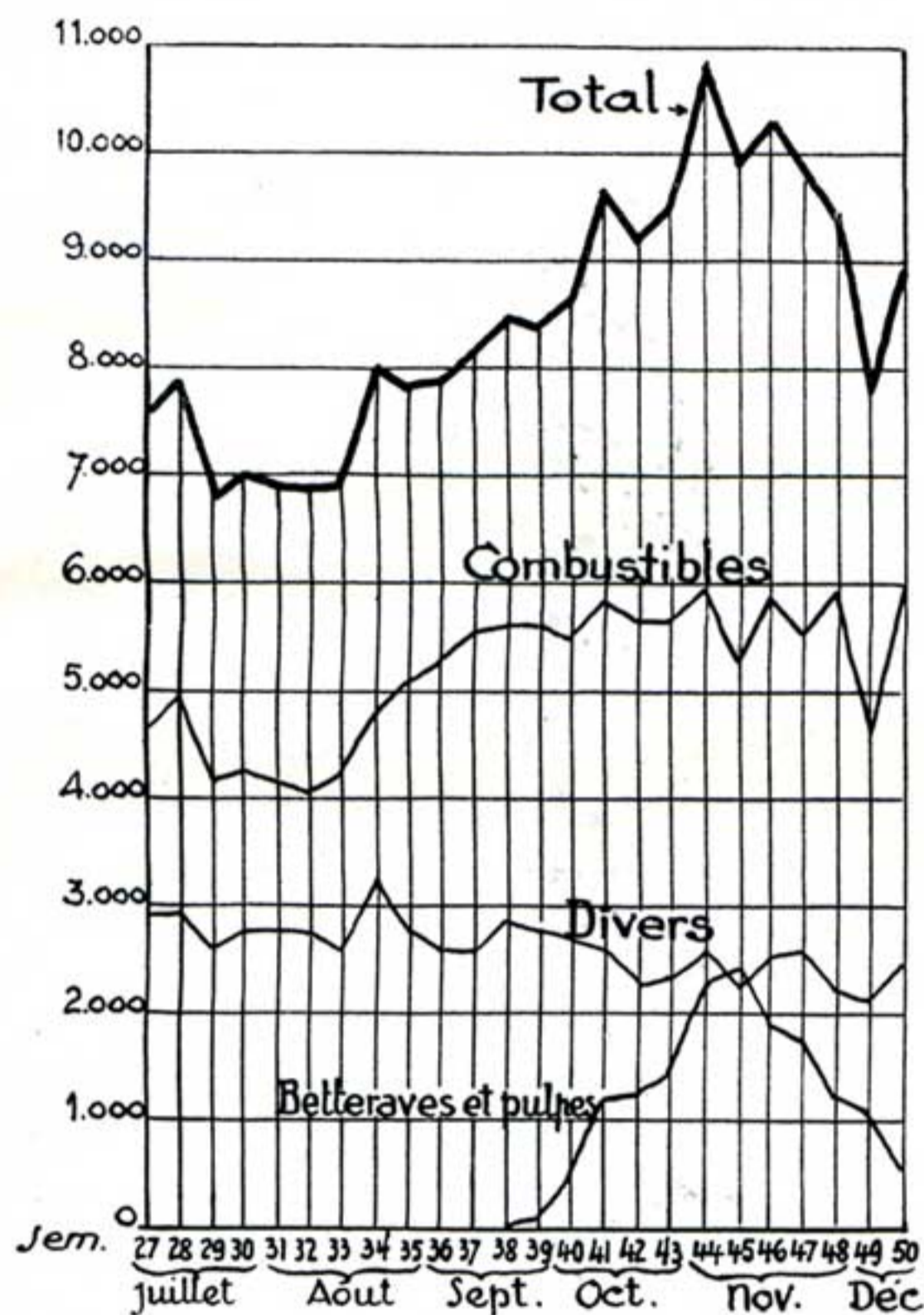


Quelques suspensions de transports furent décrétées d'accord avec les sucreries ayant leurs silos remplis.

Le diagramme fig. 7 montre l'importance des tombereaux fournis : pour combustibles, pour betteraves et pulpes, et pour divers, c'est-à-dire pour tous les autres transports. Il fait apparaître également l'importance des fournitures totales.

FIG. 7

Nombre journalier moyen de tombereaux fournis pour les transports taxés au départ des stations de la Société en 1939.



Notons que les courbes ne représentent que les wagons fournis au départ des stations de la Société pour les transports payants. Les expéditions en service ne sont donc pas comprises, pas plus que les transports effectués pour compte de l'Armée.

Nous observons que, dès la seconde quinzaine du mois d'août, les fournitures pour combustibles se relèvent considérablement.

La courbe des fournitures pour les transports divers est descendante dès le mois de septembre. Cette constatation confirme ce que nous avons dit au début de cet exposé, à savoir : que certaines industries ralentissent leur activité dès le commencement de l'automne.

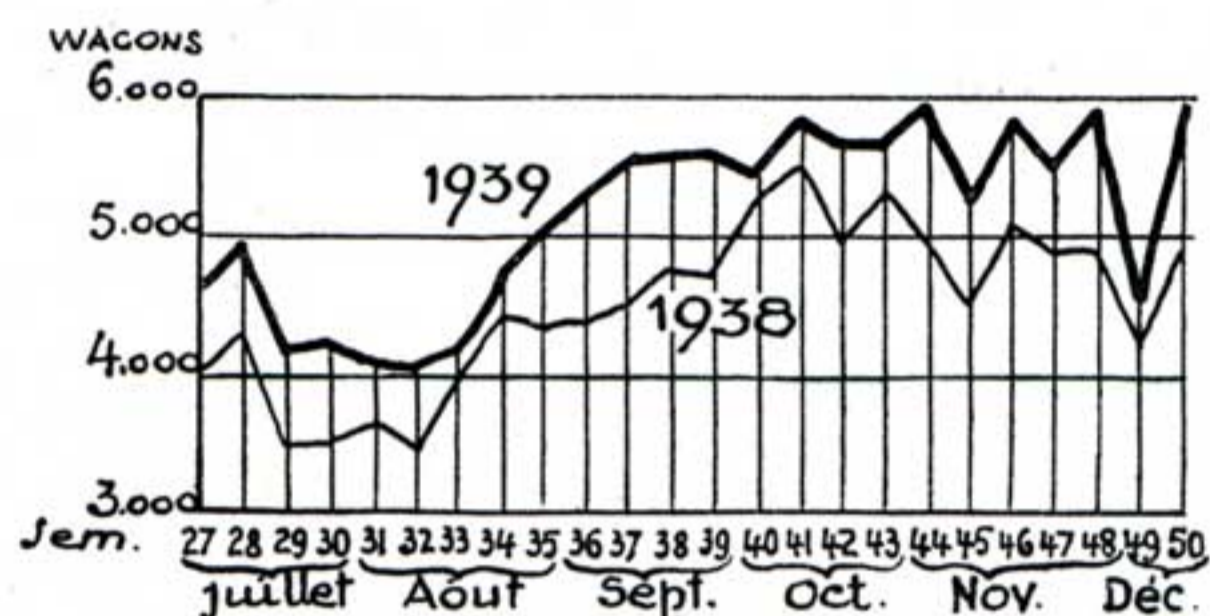
Pour nous donner une idée de l'importance du trafic de charbon en 1939 comparativement à 1938, nous nous référons au diagramme fig. 8.

* * *

Dans ce qui précède, nous n'avons envisagé que les chargements de tombereaux au départ des stations de la Société.

Fig. 8.

Nombre journalier moyen de tombereaux fournis pour les transports de combustibles.

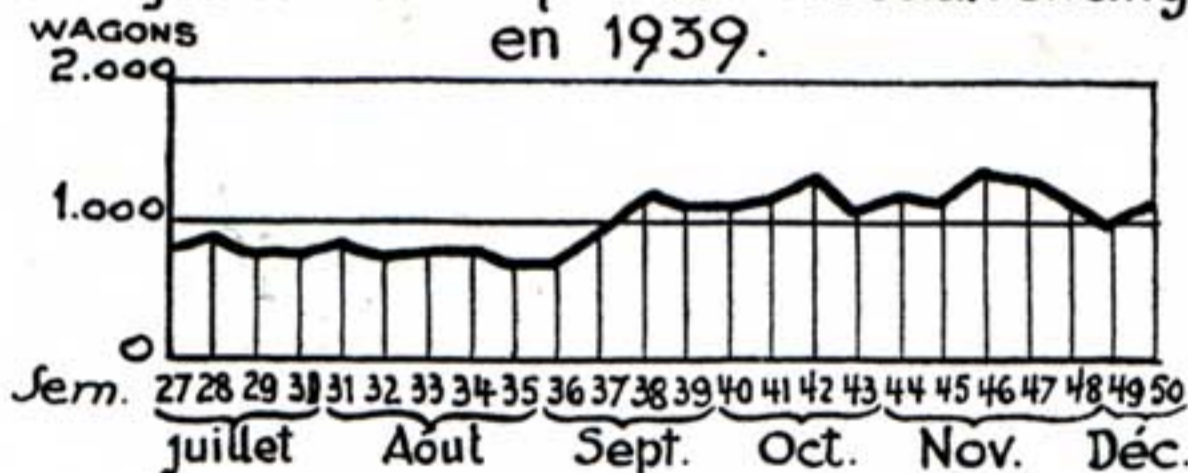


Mais il existe également une fourniture en wagons belges sur les réseaux étrangers. Ceux-ci peuvent en effet utiliser au retour les wagons qui leur sont parvenus chargés; ils peuvent les recharger à destination de la Société propriétaire ou pour au delà en transit.

Des wagons belges peuvent aussi, dans les mêmes conditions, être envoyés vides à titre d'aide aux réseaux étrangers. Cette aide, nous l'avons pratiquée dans la mesure du possible dans l'intérêt même de la collectivité belge.

Fig. 9

Nombre journalier moyen de tombereaux chargés au retour par les réseaux étrangers en 1939.



Le diagramme fig. 9 montre l'importance de tombereaux belges chargés sur les réseaux étrangers. Constatons une augmentation de 400 wagons par jour, soit 50 %, à partir de septembre comparativement aux mois précédents.

* * *

Au cours de la période des forts transports de 1939, la Société n'a presque pas reçu de réclamations pour retard dans la fourniture du matériel.

Les cas très rares où des retards furent constatés étaient la conséquence de difficultés résultant de l'irrégularité dans la restitution des wagons par les réseaux étrangers.

Un fait qui mérite d'être signalé : alors que dans le passé la clientèle grossissait démesurément ses demandes en période de crise, elle a continué à ne demander en 1939 que les wagons correspondants à ses besoins journaliers. Elle a ainsi facilité grandement la tâche du service de la répartition et a permis à celui-ci de main-

tenir une distribution équitable des wagons entre tous les clients.

En conclusion, on peut affirmer que tous les wagons demandés ont été fournis dans les délais prévus et que la période des forts transports de 1939 s'est passée sans accroc.

Ce résultat fut atteint, grâce, d'une part, à l'activité réfléchie, consciente, toute entière dévouée aux intérêts de la nation, déployée par la Société, d'autre part, à l'esprit de pondération remarquable et à la collaboration effective de la clientèle.

L. VER ELST.



ÉCHOS ET NOUVELLES

BONNE ANNÉE.

LE RAIL présente ses meilleurs vœux de bonheur et de prospérité à tous ses abonnés et lecteurs.

A ceux qui sont mobilisés, il souhaite un prompt retour dans leur foyer.



Le contrôle des voyageurs.

DURANT la seconde quinzaine de décembre, la Société Nationale a renforcé le contrôle dans les trains. Le public informé de cette mesure par la voie de la presse se prêta de bonne grâce au contrôle renforcé. La Société Nationale l'en remercie.

Depuis le 15 janvier, la Société Nationale a supprimé le contrôle des voyageurs à la sortie des gares. Aux heures d'affluence, les voyageurs apprécieront la facilité de sortie des gares sans aucune formalité.



La contraction du trafic des voyageurs.

DEPUIS le début de l'état de guerre, le trafic des voyageurs s'est contracté dans une proportion inattendue. En septembre, les recettes étaient inférieures de 33,5 millions sur les prévisions. Octobre et novembre confirmèrent des insuffisances de 21,5 et de 13 millions.

Les réductions apportées au service des trains ont permis de réduire les dépenses d'exploitation d'une dizaine de millions par mois à peine.

La Société Nationale observe attentivement les fluctuations du trafic. Si aucun fait nouveau n'y met obstacle, le nouvel indicateur, qui est en préparation pour entrer en vigueur au début d'avril, consacrera des améliorations sur le service actuel.



Difficultés insoupçonnées.

PENDANT la nuit de Noël, plusieurs équipes de cheminots furent appelées en service pour réparer les lignes téléphoniques détériorées en plusieurs régions du pays par de fortes condensations de givre.

Ces condensations augmentant anormalement le poids des fils conducteurs et leur prise au vent, plusieurs dizaines de kilomètres de lignes se sont rompues entraînant la chute des poteaux de support.

Nos équipes restèrent au travail jour et nuit pendant les fêtes de Noël pour assurer la sécurité du trafic.

Certaines mesures de prudence s'imposaient. Quelques retards de trains furent inévitables.



Perspectives.

EVIDEMMENT, l'état de guerre actuel fausse trop d'éléments du problème pour aviser en ce moment à une solution stable de la question des transports en Belgique. Mais il est grand temps de préparer les solutions qui s'imposeront avec une impérieuse urgence dès que la paix sera rétablie. Il faut considérer que la démobilisation des armées provoquera la liquidation des parcs automobiles militaires. Il en résultera une surabondance de matériel jeté sur le marché à vil prix et le métier de transporteur s'avérera encore un peu plus ruineux pour ceux qui ne veulent pas courir la simple aventure.

Cet avertissement a été donné par M. Albarda, Ministre du Waterstaat, à la Chambre néerlandaise.

Il vaut également pour la Belgique.



DANS le courant de l'année dernière, M. Rulot, Directeur Général de la S. N. C. B., avait exposé aux délégués des groupements de personnel représentés à la Commission Paritaire, la situation financière de la Société et la nécessité impérieuse dans laquelle celle-ci se trouvait de faire appel aux usagers, au personnel et à l'Etat pour qu'ils contribuent, dans une mesure raisonnable, à assainir cette situation.

Les usagers apporteraient leur contribution par la revision de certains tarifs et par une réduction des facilités de communication.

Le personnel devrait revoir certaines dispositions du Statut des pensions. La Société insisterait d'autre part auprès de l'Etat pour qu'il supporte sa part des pensions correspondant à des services rendus avant l'existence de la Société.

Répondant à cet appel, la Commission Paritaire Nationale vient de voter à l'unanimité une série de mesures qui allégeront comme suit les charges de pensions de la Société :

A. Mesures adoptées à titre définitif	fr. 16,6 millions
B. Mesures subordonnées à la participation de l'Etat aux sacrifices demandés	fr. 15,6 millions

Total fr. 32,2 millions

Voilà un bel exemple de collaboration constructive de la part du personnel et des groupements représentés à la Commission Paritaire.

L'Etat, à son tour, fera-t-il son devoir à l'égard de la Société?



Renouvellement des abonnements au Rail

POUR ne pas être obligé d'interrompre l'envoi des brochures, nous prions instamment nos abonnés de faire le nécessaire en temps utile en vue du renouvellement de leur abonnement.

Nous leur saurions gré de vouloir bien effectuer le versement de la somme de 10 francs (Etranger 3 belgas), au compte chèques postaux 233, avant la date d'expiration dudit abonnement et de porter au bulletin de versement la mention :

« Abonnement *Le Rail*
Renouvellement 1940 ».



Quand les taxes sur les carburants sont en hausse...

DEPUIS que le Gouvernement a manifesté son intention de majorer les droits d'entrée sur les carburants liquides, des voix s'élèvent de toutes parts pour dénoncer, dans cette intention, l'aboutissement d'un sombre complot tramé par le chemin de fer contre ses concurrents de la route et de la voie d'eau.

C'est faire bon marché de l'autorité du Gouvernement que de supposer que celui-ci se fait l'exécuteur des bas desseins prêtés gratuitement au chemin de fer.

En outre, le nouvel impôt sur le gasoil représente pour le Chemin de fer une dépense annuelle supplémentaire de 3 millions. Le Chemin de fer manierait-il si maladroitement un couteau à double tranchant?

* * *

Ceci permet de mesurer une nouvelle fois combien, malgré quatre mois de guerre à nos frontières, les Belges persistent à faire passer tous les problèmes sous le gabarit de leurs intérêts particuliers, de leurs commodités et de leur parti pris.

Assurément, la plupart de nos compatriotes accueilleront par de larges signes approbateurs les plaidoyers en faveur d'une politique économique et financière de guerre qui permette de trouver les ressources nécessaires au financement des mesures de mobilisation dont dépend la sécurité du pays.

Dans le domaine économique, il faut réduire les importations, augmenter les exportations et mettre à la disposition du trésor le solde positif de notre balance commerciale.

Dans le domaine financier, il faut réduire les besoins personnels et augmenter d'autant la marge disponible pour le receveur des contributions, c'est-à-dire, le trésor.

Mais dès qu'il s'agit d'appliquer ces principes, la lutte sourde commence. L'esprit public descend dare dare du plan national au plan particulier et chacun de chercher hâtivement les arguments spécieux ou saugrenus qui lui permettent de démontrer que les choses iront mieux si les principes ne lui sont pas appliqués.

Il n'est peut-être aucun autre domaine en Belgique que le domaine des transports, où, dès le début des hostilités, les lignes directrices d'une politique nationale de guerre se soient affirmées avec plus d'évidence et de clarté.

Tributaire de l'étranger pour tout le matériel et le carburant du transport automobile, la Belgique se suffit à elle-même pour le matériel et le combustible de ses chemins de fer. Son réseau de 10.000 Km. de voies ferrées atteint toutes les localités de quelque importance et le Chemin de fer a, dès le mois d'octobre, étendu son organisation de prise et de remise à domicile sur tout le pays.

N'est-il, dès lors, pas évident et clair que le Chemin de fer, par la force des choses, doit être la cheville de notre économie de guerre? S'il fallait nous en convaincre, cueillons dans un factum publié par les adversaires du chemin de fer, entre la mobilisation de 1938 et celle de 1939, les éléments d'une autre politique de guerre :

« Le Chemin de fer appartient au passé. Il faut tracer des autostrades à la place des voies ferrées. Le camion automobile a détrôné le vieux train poussif, prisonnier de ses rails. Le pays se ruine à maintenir en vie un réseau ferré, etc... »

Il suffit d'évoquer cette hypothèse pour qu'elle sombre aussitôt dans le ridicule.

L'évidence des choses a beau conférer au Chemin de fer une primauté dans notre économie de guerre; les adversaires du Chemin de fer ne parviennent pas à s'élever au-dessus de leurs préoccupations mesquines et prêtent au Chemin de fer des intentions de maquignon. Selon eux, le Chemin de fer veut abuser du regain d'intérêt que lui confèrent les événements pour étrangler ses concurrents.

Constatons simplement que si les situations étaient renversées, c'est-à-dire, si c'était le Chemin de fer qui avait vu ses moyens d'action diminués en raison de la guerre, ceux qui ont toujours à la bouche le mot « étrangler » n'auraient pas manqué d'exploiter la situation pour réaliser les prophéties annoncées dans leurs documents de propagande.

Le Chemin de fer, au contraire, continue à prétendre, aussi bien pour le temps présent que pour le temps de paix, qu'une coordination des moyens de transports est indispensable.

Et puisque les arguments tirés de la nécessité nationale de conserver en Belgique un réseau ferré actif et bien outillé sont suspects aux yeux de nos adversaires, nous irons chercher nos arguments chez eux, et notamment, dans la grande misère qui depuis des mois frappe nos bateliers.

Dans un article de l'*Echo de la Bourse* du 22 novembre, que nous avons déjà cité dans un précédent numéro du *Rail*, il est établi que le relèvement des taxes sur le gasoil représente, pour chaque batelier, une dépense supplémentaire de 900 francs par mois.

Et l'*Echo de la Bourse* d'ajouter : « Pour bien » se rendre compte de ce que signifie ces » 900 francs pour un modeste batelier, il faut » connaître la situation de notre navigation » intérieure. Cette situation se résume en une » courte phrase : elle est lamentable. Les motifs : » le trafic a considérablement diminué et le » batelier, pour « glâner » de quoi gagner sa vie, » doit accepter des transports à un fret de » misère.

» S'imagine-t-on bien, dans ces conditions, » la signification de 900 francs par mois dans » le budget actuel d'un batelier? Pour beau- » coup d'entre eux, ils représentent plus que leur » gain mensuel. Pour les autres, c'est une dépense » qui ne leur permettra même plus de vivre » avec un semblant de décence. »

L'*Echo de la Bourse* érige donc en principe que tout accroissement des frais généraux ou des dépenses d'exploitation du batelier doit venir en déduction du gain que celui-ci réalise.

Ce principe nous paraît essentiellement faux.

Tout industriel, tout commerçant, fait varier son prix de vente avec son prix de revient. Lorsque celui-ci augmente, celui-là suit une courbe parallèle. Seul le batelier ferait exception à la règle.

Mais où conduit le principe avancé par l'*Echo de la Bourse*? Tout simplement à la mort par inanition de tous les bateliers de Belgique.

Notons que cette mort certaine n'a pas pour cause exclusive l'augmentation du prix du gasoil. Elle surviendra tout aussi infailliblement lorsque le prix du pain, des pommes de terre, des vêtements et autres objets de première nécessité

indispensables à la vie du batelier, de sa famille et de son aide, marquera une tendance à la hausse et dépassera le montant du gain du batelier.

Cette situation est malheureusement aussi vraie que stupide.

On proclame, d'une part, que les bateliers, les transporteurs routiers et même les chemins de fer — pour ces derniers les événements s'en sont chargés — sont indispensables à la vie économique du pays. D'autre part, ces transporteurs sont mis dans l'impossibilité de vivre. On ne conçoit pas un régime économique basé sur le postulat qui condamne à la ruine des transporteurs déclarés par ailleurs indispensables.

Nous vivons cependant sous l'empire de ce paradoxe.

Il est évidemment simple d'expliquer cette situation par l'argument « du Chemin de fer étrangleur de ses concurrents ». Malheureusement, l'argument tombe à faux dans le cas présent.

En l'espace de quelques semaines, les frets ont baissé de 50 % dans les principales relations fluviales. Et cependant, le Chemin de fer n'a réduit aucun de ses tarifs. Ceux-ci sont actuellement au moins le triple de ceux de la batellerie dans la plupart des relations communes au chemin de fer et à la voie d'eau.

Nos bateliers peinent pour un salaire de famine ou chôment le long des quais déserts. Ceux qui faisaient profession de défendre les intérêts de la batellerie prétendaient naguère encore que le batelier avait fait sa propre coordination et n'avait pas besoin de cette coordination perfide que lui offrait le Chemin de fer.

Mais alors, pourquoi, en cette période de transports abondants, avec une marge de 1 à 3 au moins sur les prix de transport du Chemin de fer, le batelier chôme-t-il et connaît-il la misère imméritée?

Trop d'intérêts de tiers, qui ne sont pas des transporteurs, se sont ancrés sur l'existence du batelier et ont finalement supplanté les intérêts spécifiquement professionnels du transporteur par eau.

Ce n'est faire injure à personne que de constater après un siècle d'évolution de l'exploitation des voies ferrées, que le Chemin de fer ne serait pas, dans le monde entier, le formidable outil qu'il est encore aujourd'hui, si, pour

déterminer ses conditions d'existence et d'exploitation, il avait subi la voix prépondérante et forcément intéressée d'intermédiaires commissionnaires ou de pourvoyeurs de toutes espèces.

La psychologie du batelier est actuellement telle qu'il considère, comme un apanage de sa liberté, le droit de discuter perpétuellement ses conditions d'existence avec ceux qui font métier de ravalier son gain. Le batelier découvrirait-il un jour que ce n'est pas aliéner sa liberté — au contraire, que c'est mieux l'exercer

— que de s'entendre avec les autres transporteurs pour fixer lui-même la rémunération de son travail dans la limite de ce que peut supporter l'intérêt général du pays?

Le batelier paie par la misère ou le chômage l'illusion de liberté au nom de laquelle des plaideurs mercenaires, qui font profession de le défendre, l'engagent à repousser l'idée d'une coordination des transports.

L. B.



Le Droit de Transporter

par R. Henning

Il est souvent question du « Droit de Transport », mais il n'est pas à notre connaissance qu'on fasse jamais allusion au « Droit de Transporter ». L'opinion publique est convaincue que ce droit n'a pas besoin d'être étudié, parce qu'il est intimement lié à cette part de liberté que possède tout individu lorsqu'il naît dans une société démocratique.

Ce serait donc un droit qu'on acquiert en naissant.

Et parce que ce principe est admis sans discussion, des erreurs flagrantes, déguisées en axiomes, sont accueillies à la table de la vérité, alors qu'elles devraient être reléguées dans les oubliettes où se meurent les sophismes.

Le commerçant est libre, dit-on, pourquoi le transporteur, dont la loi a fait un commerçant, ne le serait-il pas?

En réputant « acte de commerce » toute entreprise de commission de transport par terre ou par eau, le législateur a agi sagement. Mais il n'est pas tombé dans l'erreur, qu'on constate journellement, de confondre le caractère juridique de l'activité de celui qui vend et de celui qui transporte.

Si donc le vendeur et l'acheteur disposent d'une liberté presque illimitée, il ne faut pas nécessairement que le transporteur dispose de la même aisance.

La confusion qui se produit à ce sujet provient, pour une grande part, du souci de vulgarisation de ceux qui étudient le contrat de

transport sous un aspect commercial. Pour éviter que leur raisonnement ne demeure trop abstrait, ils cherchent à le concrétiser et affirment que le transporteur *vend* du transport.

A cette expression impropre sont dues la plupart des équivoques dans lesquelles se perdent les polémiques relatives à la coordination des transports.

C'est un truisme, mais nous sommes contraints de l'écrire : Le vendeur et l'acheteur sont liés par un *contrat de vente*; le transporteur et l'expéditeur sont juridiquement unis par un *contrat de louage d'ouvrage et d'industrie*. Il n'y a donc, en droit, aucune similitude entre ces deux activités essentiellement différentes. Le vendeur livre une chose moyennant paiement, le transporteur loue ses services.

Cette distinction fondamentale étant faite, nous éviterons de comparer le transporteur au vendeur et nous nous bornerons à étudier l'activité de ceux qui se disputent le marché des transports.

En 1934, la Chambre de Commerce Internationale a procédé à une vaste enquête sur l'organisation des transports dans les différents pays du monde. De cette enquête s'est dégagé un principe dont aucune exception n'altère la puissance :

Par leur nature même, les transports ont toujours été considérés comme une forme de l'activité industrielle qui ne devait pas être complètement livrée à elle-même. Malgré l'effritement de l'ancienne économie

à monopole fermé, les gouvernements maintinrent un certain contrôle sur les moyens de transport. C'est le développement des transports qui leur a permis d'organiser les grands territoires dans les confins desquels la vie économique et politique des nations a pris naissance. Lorsque les nouveaux moyens de transport ont apparu, ils n'ont connu eux aussi, qu'une courte période de libre expansion. La surveillance ou le contrôle gouvernemental, sous une forme plus ou moins mitigée ne tarda pas à s'exercer (1).

Au XVIII^e siècle, les services de transports constituaient de véritables monopoles réglementés par l'Etat. A cette époque, les gouvernements ne craignaient pas de compromettre leur popularité en appelant monopole un monopole.

Une loi du 19 frimaire an 7 (9 décembre 1798) affirmait paisiblement le monopole du transport des personnes au seul profit des maîtres de poste.

L'article 2 de cette loi mérite d'être reproduit.

Nul autre que les maîtres de poste munis d'une commission spéciale ne pourra établir de relais particuliers, relayer ou conduire à titre de louage des voyageurs d'un relai à un autre, à peine d'être contraint de payer, par forme d'indemnité, le prix de la course, au profit des maîtres de poste et des postillons qui auront été frustrés (2).

Que nous sommes loin de cette conception ! Ceux qui la combattent s'imaginent-ils que nos aïeux étaient moins clairvoyants que nous, que leurs idées au sujet de l'intérêt général étaient moins sûres que les nôtres ? Ce serait pour le moins téméraire, car les plus claires notions de notre droit sont celles que les siècles passés nous ont léguées.

Des nations ont voulu se dégager de ces enseignements. L'expérience qu'elles ont tentée a sombré dans la ruine.

Aux Etats-Unis d'Amérique, les chemins de fer ont, à l'origine, été construits et exploités sous la seule égide de la liberté, l'Etat se bornant à concéder le terrain sur lequel les voies devaient être établies. Comme il fallait s'y attendre, des voies ferrées ne furent construites que pour relier entre eux des centres importants, mais entre ces centres, de multiples compagnies établirent des voies. Ne voyons-nous pas le même phénomène se reproduire — mutatis mutandis — dans les pays d'Europe ?

(1) Cf. *La Route et le Rail dans quarante pays* par P. WOHL et A. ALBITRECCIA, p. 286.

(2) Pas. 1798/1799, p. 89.

Pour avoir dédaigné les leçons du passé, les Compagnies américaines durent se livrer des luttes sans merci, abaissant leurs prix largement au-dessous du prix de revient. Aboutissement logique : Ce système de liberté poussé jusqu'à la licence provoqua une crise financière à ce point gravé que vers 1890 un tiers des lignes américaines étaient en état de faillite (1).

Il fallut alors que l'Etat intervint et que, par l'*Interstate Commerce Act*, il réglementât l'activité des transporteurs par chemin de fer.

Si dans notre aveuglement volontaire nous voulons ignorer le passé, pouvons-nous fermer aussi les yeux sur une situation identique qui se présente de nos jours ? Nous avons vu, dans un pays voisin, deux exploitants d'autobus concurrents baisser leurs prix à un rythme accéléré, jusqu'au jour où l'un d'eux finit par transporter gratuitement les voyageurs. Ne voulant être de reste, l'autre entrepreneur s'engageait à payer une certaine somme à ceux qui acceptaient d'user de ses services. Le duel sombra dans le ridicule, car ce furent les employés de l'entrepreneur concurrent qui se présentèrent pour bénéficier de l'aubaine.

Nous vivons en Belgique sous le régime d'une liberté relative, celle créée par la loi du 21 mars 1932 et l'arrêté royal du 5 mars 1936. Nous disons « liberté relative » parce que le gouvernement n'a pas usé complètement des pouvoirs que ces lois lui concèdent.

Cette législation, bien timide cependant, provoqua néanmoins des protestations bruyantes de la part de ceux qui, dans leur naïve ignorance, voient dans la liberté une source de revenus personnels et de bien-être pour la collectivité.

Mais sait-on que la liberté complète, dont bénéficiaient les transporteurs de choses avant 1936, était de date très récente et n'avait été obtenue que par une palinodie législative ? Voici :

La loi du 25 août 1891 a été affligée d'un article additionnel ainsi rédigé :

— sont abrogés :

1^o

2^o l'arrêté royal du 24 novembre 1829, portant règlement sur le service des moyens publics de transports par terre.

(1) Cf. *Les Transports commerciaux*, par Ch. CALOT, p. 77.

Cet arrêté de 1829, dû à Guillaume, roi des Pays-Bas, entendait soumettre tous les moyens de transport à une stricte surveillance dans l'intérêt du bon ordre et de la Sûreté publique. Dans ce but, l'article premier de l'arrêté stipulait que « nul ne pourra établir des voitures, » ou continuer d'employer des voitures déjà » établies, à l'effet de transporter d'un endroit » vers un autre... des voyageurs ou des mar- » chandises... qu'après que le propriétaire ou » entrepreneur... aura obtenu une concession... ».

Avant la loi du 25 août 1891, les transports par route étaient donc réglementés en Belgique. La liberté que la loi de 1891 leur donnait fit long feu, car dès 1892 le Gouvernement jugea indispensable d'en revenir au régime de la réglementation.

La loi du 21 juillet 1893 subordonna l'exploitation des transports par terre à une autorisation délivrée, selon le cas, par les conseils communaux, les députations permanentes ou le gouvernement.

Mais cette loi de 1893 présentait ce caractère étrange qu'elle ne sanctionnait pas les transgressions dont elle aurait pu être l'objet. Si la foi sans les œuvres est une foi morte, une loi sans sanction est une loi sans vie.

Le 21 novembre 1923, le Gouvernement voulut mettre fin à cette situation burlesque. Il déposa un projet de loi dont l'exposé des motifs débute ainsi :

« La loi du 14 juillet 1893,... est, par suite de » l'abrogation de l'arrêté royal du 24 novembre 1829, » dépourvue de sanction pénale...

» Il y a là une lacune contraire aux intentions » des auteurs mêmes de la loi précitée... ».

Nous voulons bien le croire, car il ne peut entrer dans l'esprit d'aucun législateur de voter une loi et de la vouer en même temps à la stérilité. Le pouvoir législatif ne fait pas de l'art pour l'art.

Le 10 avril 1924, la Commission chargée d'étudier le projet gouvernemental, déclarait solennellement : « Tout le monde reconnaîtra » qu'il faut supprimer l'obligation ou la sanc- » tionner. C'est l'objet essentiel du projet de » loi : il ne fait que sanctionner une prescription » légale préexistante ».

Nous allons donc rentrer dans l'ordre et mettre fin à notre brouille avec le bon sens. Hélas non!

Le 22 mai, se produit un revirement dont nous ne devinons pas les causes.

Voici ce qu'on peut lire dans le rapport complémentaire de la Commission :

« ...Plusieurs membres de la Haute Assemblée » ont exprimé le sentiment qu'il serait préférable de » procéder à une revision générale de la loi de 1893. » ...La modification essentielle consiste en ce que » tout service de transport de marchandises sur route, » quel que soit le véhicule employé, pourra être » organisé sans autorisation... ».

La liberté qui, dans tous les pays, avait abouti à la faillite des entreprises et à l'appauvrissement de la collectivité se trouvait ainsi transformée en phare de la prospérité. Nous avons écarté tous les enseignements que l'expérience d'autrui nous avait légués.

On vit naître bientôt l'incohérence suivie du désordre traînant après soi l'anarchie.

C'est de ce complexe qu'est né l'arrêté royal du 5 mars 1936 qui régit aujourd'hui le transport des choses par véhicules automobiles.

Non, le droit de transporter ne s'acquiert pas en naissant.

Ne trouvez-vous pas, ami lecteur, que de cette trop brève revue se dégage une leçon de modestie et de prudence?

Des êtres aussi intelligents, aussi clairvoyants, aussi instruits que nous, ont étudié, ont réfléchi, ont agi avant que nous fussions nés. Leurs actes ont enchaîné les actes qui avaient été faits avant eux et ainsi s'est prolongée jusqu'à nous la chaîne de la civilisation. La rompre sous prétexte qu'elle ne constitue plus qu'un archaïsme perdu dans un monde plus jeune, mieux éclairé, plus dégagé de la tradition, ferait courir à la Société le risque de s'enliser dans l'incohérence.

Le règne du « précédent » est décevant : il étouffe les énergies, il freine les élans vers le mieux. Le règne de l'opportunisme n'est guère plus heureux : il éparpille les activités, il détruit aujourd'hui ce qu'il édifiait hier.

Le progrès, celui que le temps couvre de sa protection, exige que toute innovation trouve dans le passé des raisons qui la justifient.

Celui qui voudrait scruter l'avenir sans l'aide des lumières que le passé lui a léguées ne ferait rien de durable.

Un ordre nouveau ne s'improvise pas.

Le chantier de créosotage de Wondelgem (Gand)

par E. Doutrelingne

LA traverse en bois de la voie ferrée requiert des conditions assez importantes du point de vue de ses qualités botaniques (essences) et physiques, qui d'ailleurs en sont fonction (résistance à la flexion, élasticité, compression, choc). La durabilité de ce matériau joue un très grand rôle et c'est pour en augmenter cette durée, jusqu'à la quadrupler, que l'on procède à l'imprégnation des bois.

L'expérience a démontré qu'une traverse en bois de chêne, non imprégnée, dure environ 11 ans dans la voie, tandis qu'imprégnée, elle dure 20 ans en voie principale et de 20 à 25 ans en voie accessoire.

Les traverses arrivent par wagon au chantier de Wondelgem au nombre d'environ 600.000 par an; elles viennent, pour une grande partie, de France, Pologne et Yougoslavie (chêne), pour un quart, du pays (chêne et hêtre) et, pour une petite quantité, des pays coloniaux (azobé). Elles sont déchargées en présence d'un personnel spécialisé, qui les trie par essence et par dimension.

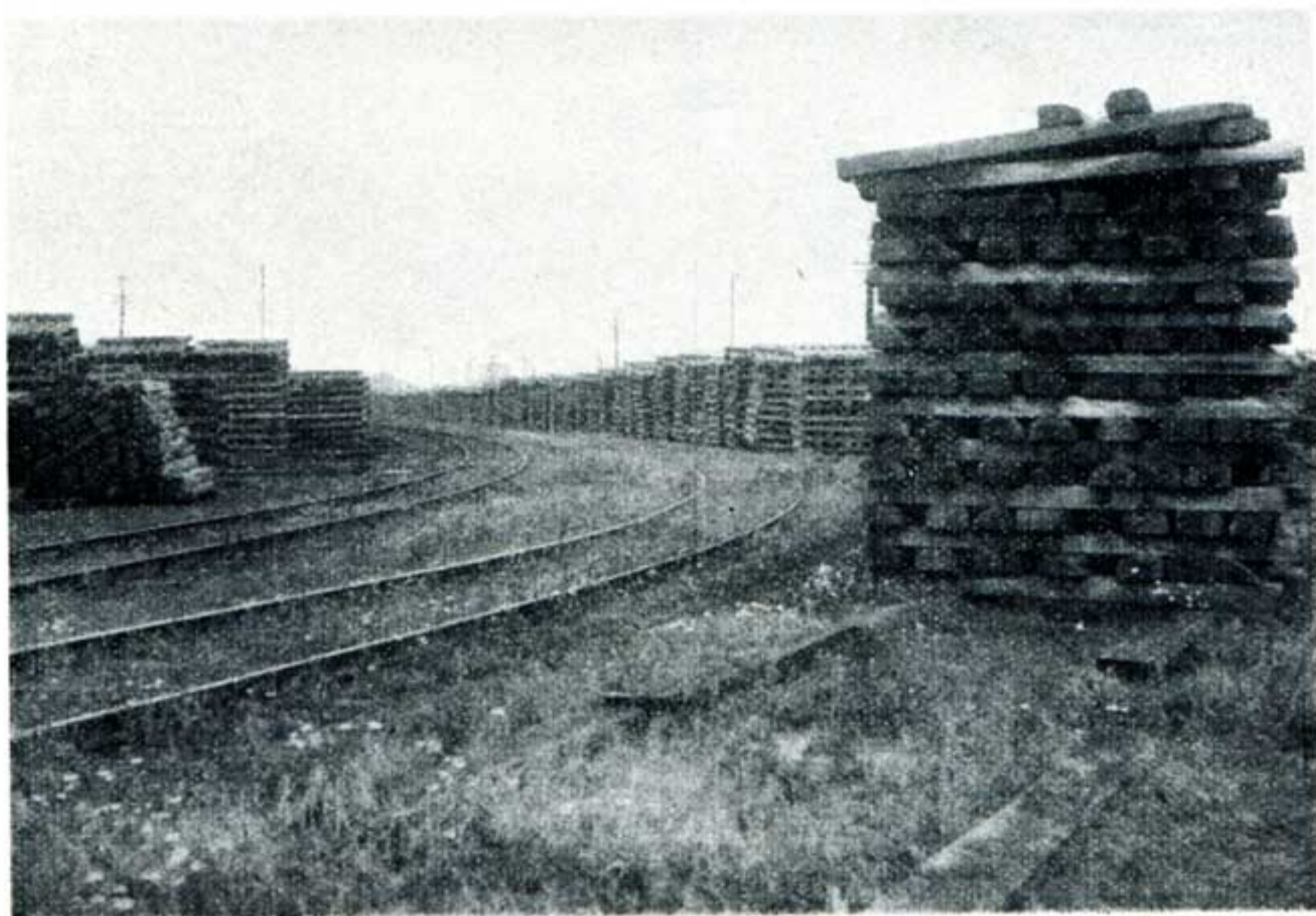
Afin de fixer les idées, voyons d'abord ce qu'est le bois. Le bois est un végétal qui se compose de cellules qui se groupent de façon à former, dans les grandes lignes, les vaisseaux, les fibres, les rayons médullaires, le parenchyme. Les fibres sont un élément de résistance. Les vaisseaux servent à alimenter l'arbre par la montée de la sève. Les dimensions et la disposition des vaisseaux sont des éléments d'identification des essences. Les rayons médullaires sont les cellules à protoplasme croissant verticalement et dans le sens rayonnant et qui, dans les essences chêne et hêtre, acquièrent de grandes dimensions et permettent de différencier certaines essences au triage, notamment, dans l'about de la traverse qui est une coupe

transversale de l'arbre. Ces rayons se décèlent suivant des lignes brillantes partant du centre.

Les cellules de parenchyme se groupent autour des vaisseaux en formant une gaine. Elles sont composées de matières alimentaires, telles que l'amidon, le tannin, le tylose. Ces éléments sont de moindre résistance, mais ont une importance du point de vue du créosotage, car ils pénètrent dans les vaisseaux qui sont, dans certains cas, rendus impénétrables à l'imprégnation par des poussées de tylose des cellules de parenchyme.

Ceci étant acquis, on peut se livrer à des expériences mécaniques au chantier au moyen de dynamomètres spéciaux, notamment l'arrachement des tirefonds à l'extrahomètre, le renversement des tirefonds au déclinomètre, l'arrachement des spires du bois au torsiomètre.

Les dimensions minima des traverses sont, pour les demi-rondes, 14×28 cm., et pour les traverses équarries, les dimensions qui s'inscrivent dans le demi-cercle 14×28 cm., avec minimum de 13 cm. de hauteur. Les bois doivent être sains et provenir d'arbres vivants, abattus hors sève, de fil droit, sans roulures, fentes,



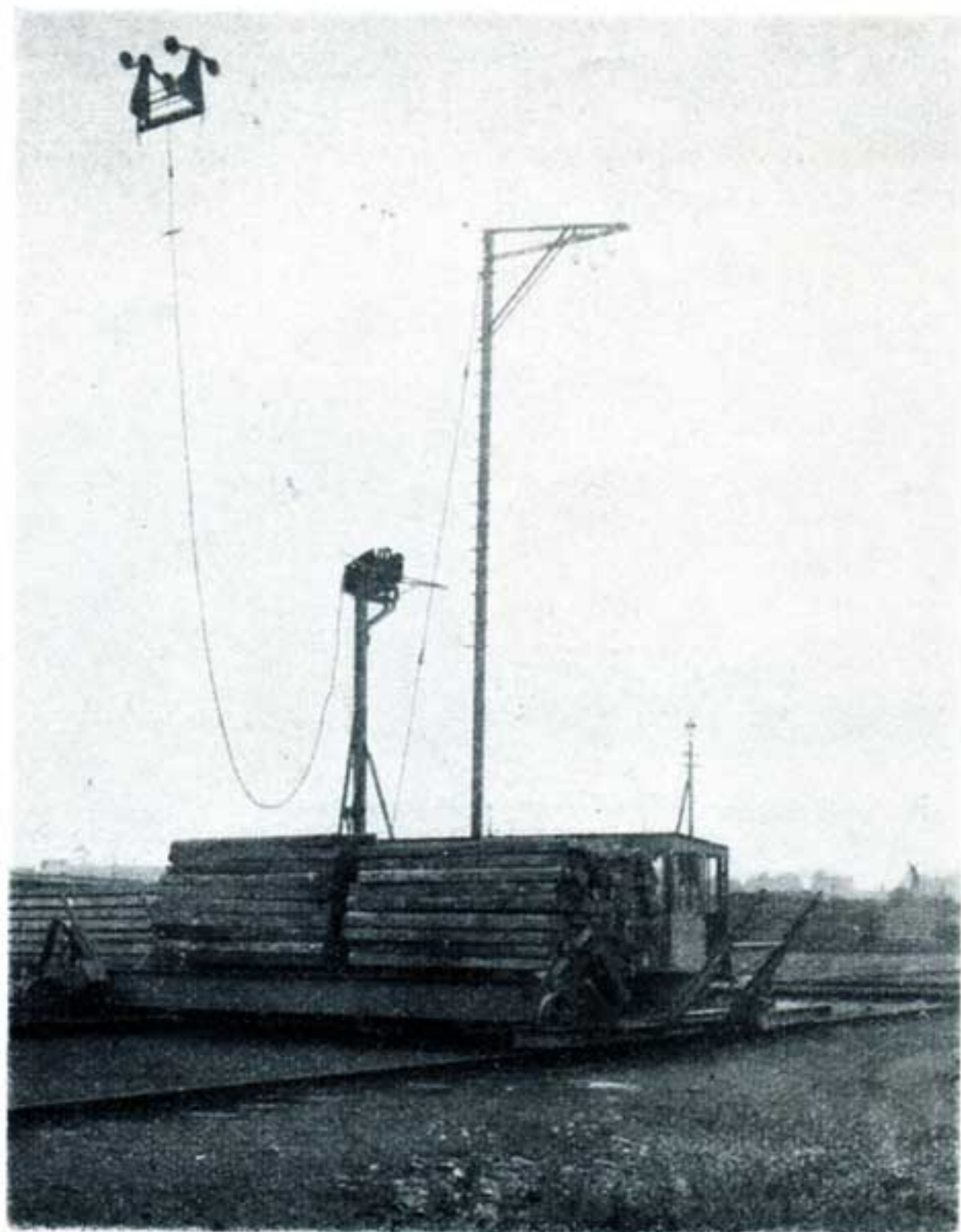
Traverses placées en piles ouvertes

nœuds vicieux, sans échauffement, pourriture, piqûres, etc...

Les traverses ayant donc été examinées au déchargement suivant les directives ci-dessus, sont classées en 1^e et 2^e catégories, traverses à réparer et rebuts. Ce classement se fait par le fournisseur. Les traverses sont mises en piles mortes et comptées sous la surveillance de l'agent préposé aux réceptions. Deux fois par mois, les traverses sont présentées en réception. Elles sont ensuite empilées en piles ouvertes, c'est-à-dire en rangs croisés, non jointivement, de façon à permettre la circulation d'air et à obtenir le séchage sans échauffement.

Il a été établi que, pour obtenir un bon créosotage, il ne peut rester que 30 % d'eau dans les traverses. Pour atteindre ce degré de siccité, l'expérience a démontré qu'il faut au chêne un séjour de six mois en piles ouvertes, au hêtre un an.

Les traverses étant séchées après la période indiquée, doivent alors être sabotées et forées. On désempile les piles ouvertes et on amène les traverses au sabotage au moyen de petits wagonnets, appelés « diplorys ». Au cours du désempilage, on écarte les traverses qui s'avè-



Transbordeur

rent trop fendues, afin de les boulonner. Au cours de la réparation des traverses dont nous avons parlé lors du triage et pendant le séjour en piles ouvertes, des « esses » sont placées dans les fentes peu importantes qui se sont produites à l'about des traverses dans le sens rayonnant. L'« esse » est un morceau de fer dont la section est triangulaire et dont le nom indique la forme. Cette « esse » est chassée de force, au marteau, dans l'about de la traverse au droit des fentes et maintient celles-ci fermées. Les fentes qui se produisent à nouveau ou qui s'amplifient malgré l'emploi d'« esses », sont boulonnées. Le boulonnage consiste à faire un trou de 14 mm. de diamètre à environ 10 cm. de l'about des traverses et perpendiculairement à leur axe longitudinal, au moyen d'une foreuse électrique portable. Un boulon de 12 mm. de diamètre et de 280 à 300 mm. de longueur de tige est placé dans le trou et l'écrou du boulon est serré. Pour mener à bien cette opération dans le cas de traverses trop fendues, on emploie le serre-joint qui sert à maintenir fermées les lèvres de la fente pendant le serrage de l'écrou. Toutes les traverses en hêtre sont boulonnées aux deux bouts avant l'empilage, à cause de la propension du bois de hêtre à la fente.

Comme le chantier de Wondelgem a une grande surface et s'étend sur une longueur de 1.500 mètres, un transbordeur à niveau coupe transversalement toutes les voies du chantier qui intéressent les traverses blanches, ceci pour diminuer le chemin d'amenée aux saboteuses. Trois saboteuses-foreuses automatiques sont établies près de l'atelier de créosotage et du lieu de chargement, de façon que la traverse amenée par le transbordeur soit immédiatement sabotée et forée, puis créosotée et enfin chargée sur wagon.

Le sabotage consiste en la formation d'une entaille, soit plane, soit inclinée au 1/20, sur laquelle vient se poser le patin du rail. Ce sabotage est effectué, soit avec scies et couteaux horizontaux, soit avec couteaux verticaux formant toupie. Un dispositif de déplacement (chaîne sans fin avec taquets d'entraînement) amène les traverses du sabotage au forage, qui comprend le forage de 4, 6 ou 8 trous verticaux ou au 1/20, dans lesquels viendront se placer, au moment de la pose de la voie, les tirefonds de fixation du patin du rail. Ce forage est commandé par moteur électrique distinct et

peut, dans certaines machines, être effectué automatiquement. Un dispositif d'évacuation automatique permet d'amener les traverses sur

- a) les huiles légères (benzol, benzine);
- b) les huiles moyennes (benzine lourde, naphthaline);

c) les huiles lourdes (huile de créosote, anthracène).

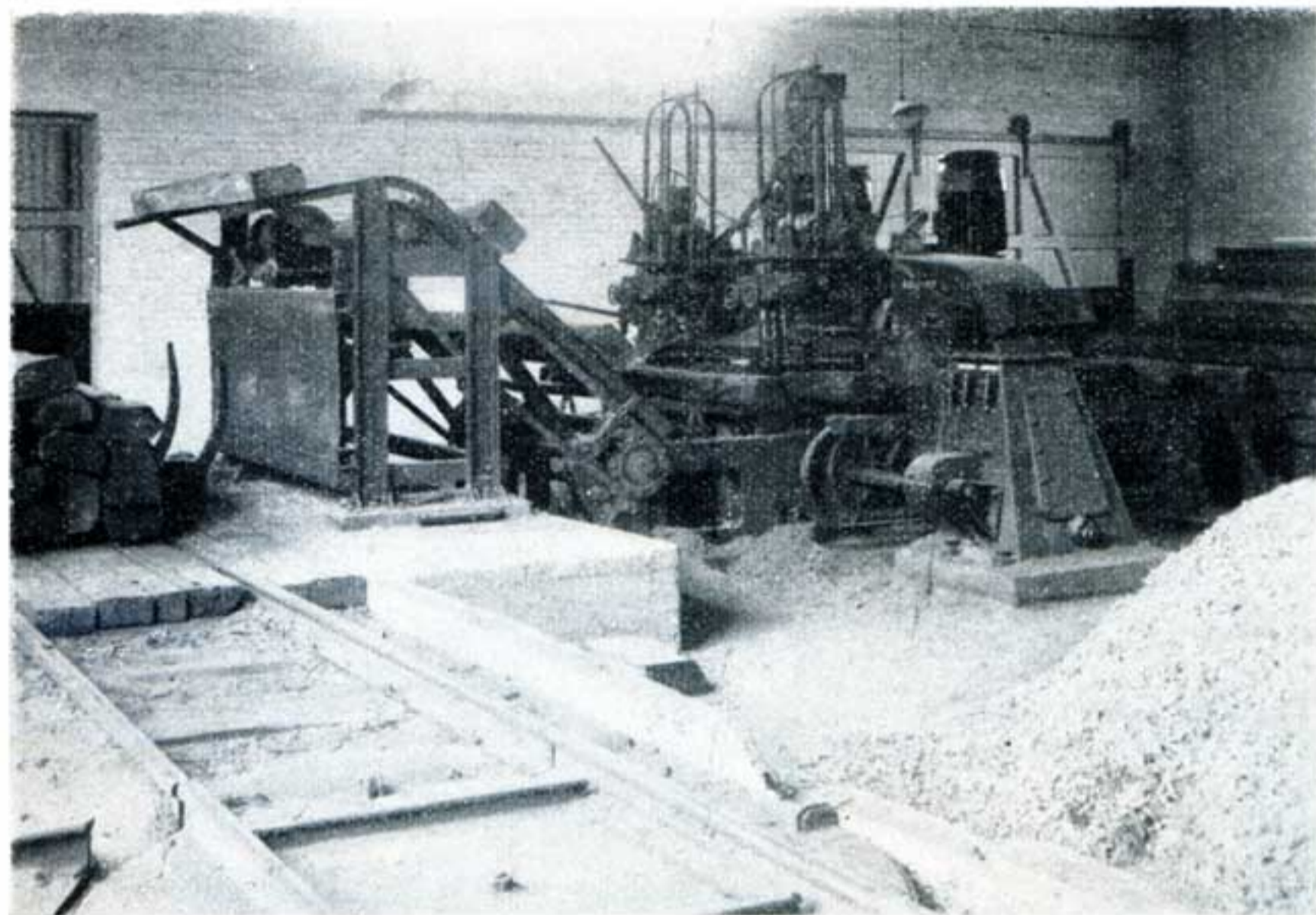
L'huile lourde que nous employons doit avoir certaines qualités qui sont déterminées dans le laboratoire du chantier par la distillation fractionnée et par l'examen de ses distillats.

La créosote arrive au chantier dans des wagons-citernes, qui sont vidangés dans des bacs métalliques, placés en partie au-dessous du sol, dans un bac en béton, par gravitation et chauffe.

Le procédé de créosotage employé à Gand est le procédé Ruping, ou procédé « à cellules vides ». Ce procédé est appelé ainsi parce qu'il réalise le badi-geonnage intérieur des vaisseaux

du bois, par opposition au procédé « à cellules pleines », dans lequel on fait entrer la créosote au refus dans les vaisseaux.

(à suivre)



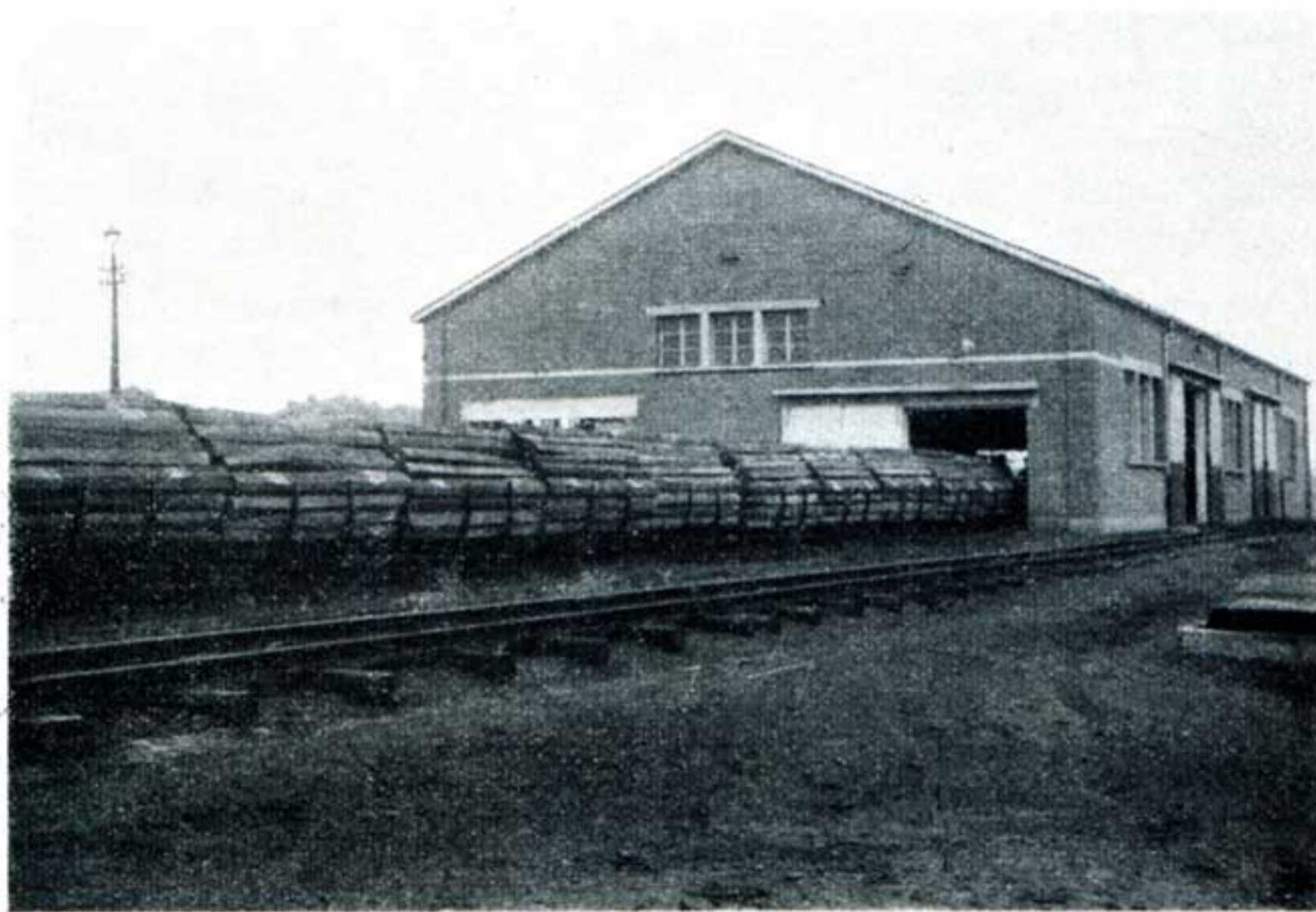
Machine automatique pour le sabotage et le forage des traverses

les wagonnets de créosotage, qui roulent sur une voie de petit écartement et qui sont tirés dans les cylindres de créosotage avec leur plein chargement. La charge d'un cylindre se compose, en général, de huit wagonnets formant rame, introduits par traction au moyen d'un cabestan électrique.

Un mot d'explication au sujet du créosotage.

Le créosotage consiste dans l'injection de la créosote dans les traverses en bois, afin de les protéger contre la pourriture (attaque des agents extérieurs) et d'augmenter leur existence, comme il a été dit plus haut.

La créosote est une huile lourde provenant de la distillation du goudron de houille; on ne doit pas la confondre avec la créosote pure, employée en médecine, qui est un produit de la distillation du bois. La distillation fractionnée du goudron de houille donne, suivant les températures d'ébullition, les distillats suivants :



Rame de wagonnets de créosotage roulant depuis les machines à saboter jusqu'aux cylindres de créosotage

Abris économiques à Voyageurs

POURSUIVANT sa politique de modernisation des installations et du matériel dont l'exploitation lui a été confiée, la Société Nationale des Chemins de fer Belges porta, il y a quelques années déjà, son attention sur la question des abris aux points d'arrêt.



Fig. 1 — Abri type Blanmont, Cousteumont, Hamipré, Verlaine.

Naguère, seuls quelques points d'arrêt (en général, haltes ou dépendances déclassées) étaient pourvus d'abris; encore ceux-ci étaient-ils, dans la plupart des cas, constitués de vieilles caisses de véhicules de piteux aspect. Le plus souvent, les voyageurs se trouvaient, en attendant l'heure d'arrivée de leur train, exposés à toutes les intempéries.

Quelques tentatives isolées avaient été faites pour combler cette lacune. C'est ainsi que l'on érigea une série de constructions dont la forme, les dimensions, le choix des matériaux, étaient



Type 1

laissés à l'initiative des services locaux d'exécution. Comme réalisations de cette espèce, nous citerons les cas de Blanmont, Cousteu-

mont, Hamipré et Verlaine (fig. 1) et de Hofstade (fig. 2).

La Société Nationale décida récemment de doter systématiquement et progressivement les trois à quatre cents points d'arrêt du réseau d'abris d'un type uniforme et d'une réalisation

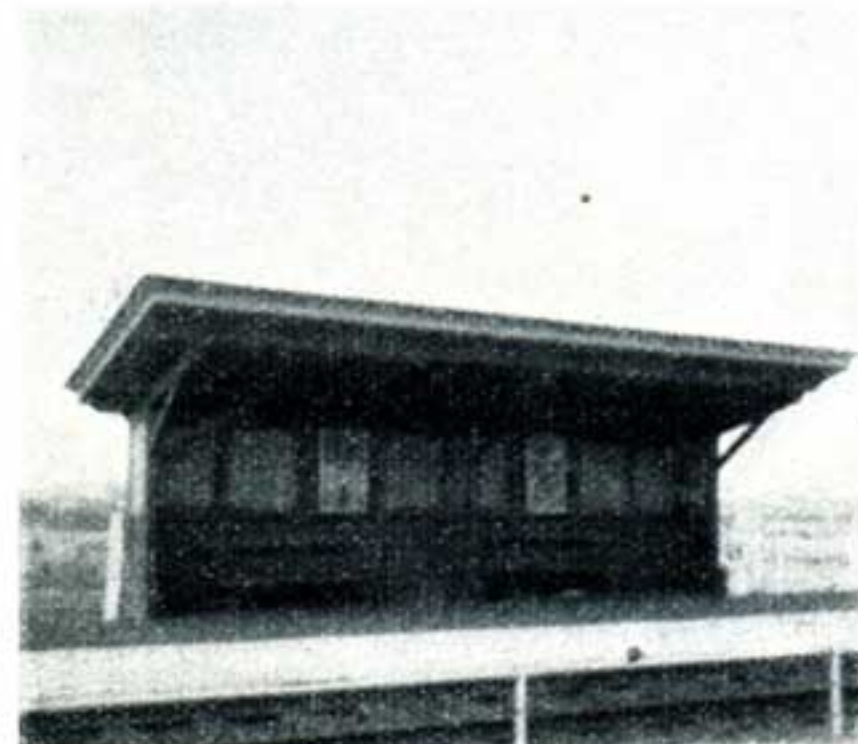


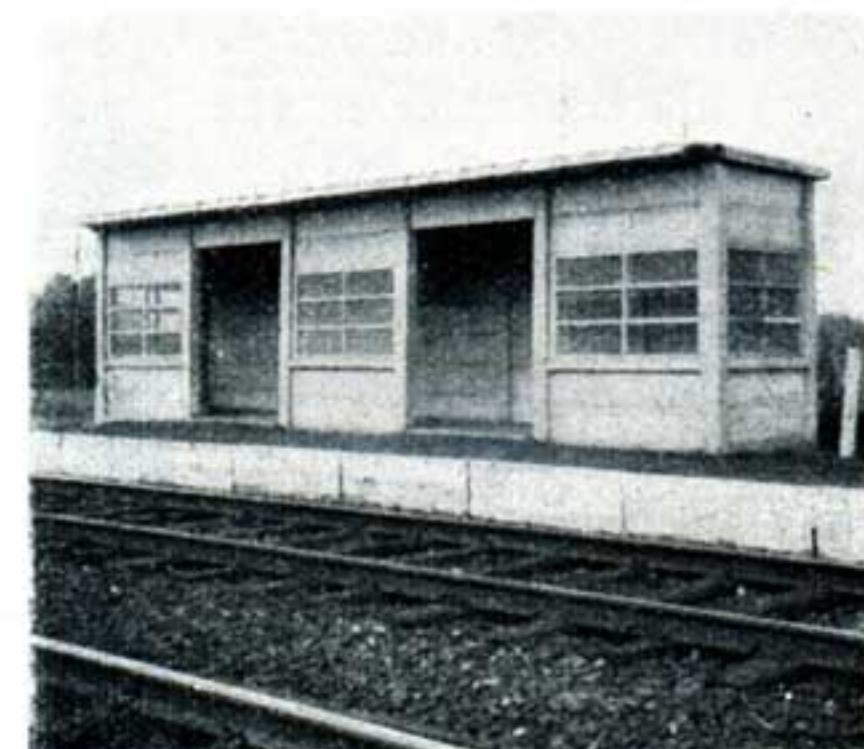
Fig. 2 — Abri Hofstade

économique.

L'érection d'une première tranche de cent abris, à répartir sur tout le réseau de façon à satisfaire aux nécessités les plus justifiées, fut décidée pour 1938.

On étudia une série de projets, qui variaient surtout par le choix des matériaux : briques, bois, fibro-ciment, béton armé ou combinaison de ces matériaux. Il s'agissait, en l'espèce, de concilier deux points de vue opposés : un aspect satisfaisant et un coût minimum.

Finalement, le choix se fixa sur une construc-



Type 2

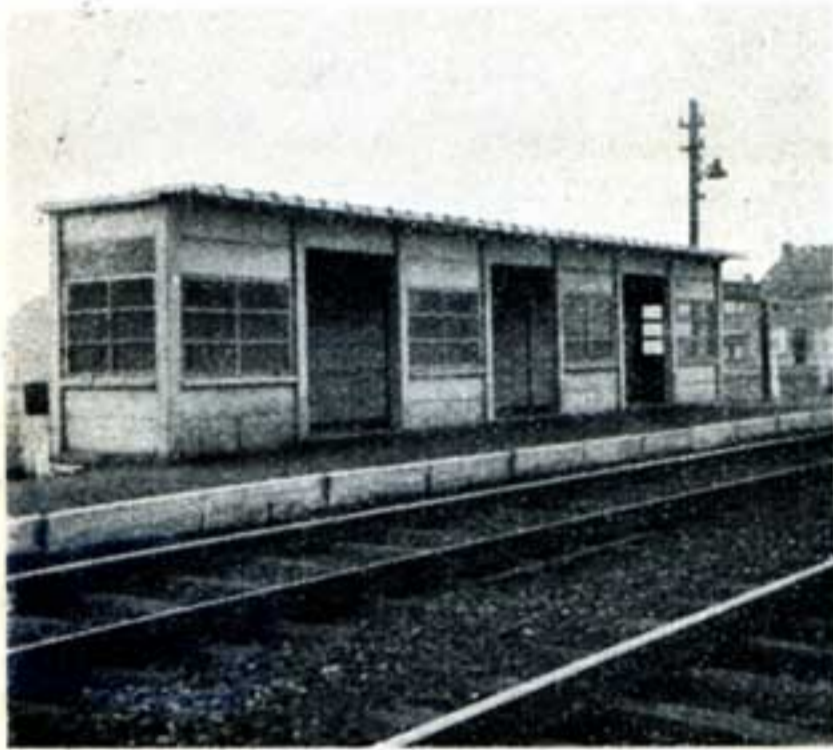
tion démontable, en éléments de béton armé, conçue en cinq grandeurs différentes, suivant le nombre de voyageurs qu'elle était destinée à

abriter. Voici les caractéristiques de ces cinq types :

- Type 1 : dim. 5m25 × 1m50, p^r 30 voyageurs;
- Type 2 : » 8m75 × 1m50, p^r 50 »
- Type 3 : » 12m25 × 1m50, p^r 75 »
- Type 4 : » 15m75 × 1m50, p^r 100 »
- Type 5 : » 19m25 × 1m50, p^r plus de 100 voy.

- 3^o Groupe de Gand : 12 abris;
- 4^o Groupe de Hasselt : 4 abris;
- 5^o Groupe de Liège : 12 abris;
- 6^o Groupe de Mons : 10 abris;
- 7^o Groupe de Namur : 17 abris.

La dépense — fourniture et montage — s'est élevée à environ 3.250 francs ce qui représente



Type 3



Type 4



Type 5

La largeur uniforme de 1 m. 50 a été choisie afin de pouvoir réserver une distance de 2 m. 50 entre l'abri et la bordure du quai, et ce pour raison de sécurité.

Sans entrer dans des détails de construction, il suffit de faire remarquer que les panneaux et les châssis constituant les parois sont engagés dans des rainures ménagées dans les montants, que les parois sont fixées longitudinalement par deux tirants en fer placés au bain de mortier dans des encoches réservées dans la partie supérieure des montants et des panneaux, et transversalement par les dalles de couverture. Ces dernières sont placées jointivement, le joint étant rempli de mortier de ciment ou d'un mastic d'asphalte.

* * *

En raison de la grande dispersion des points d'arrêt à doter d'abris, on décida de confier la fabrication des pièces détachées à l'industrie privée, la Société limitant son travail au montage des abris.

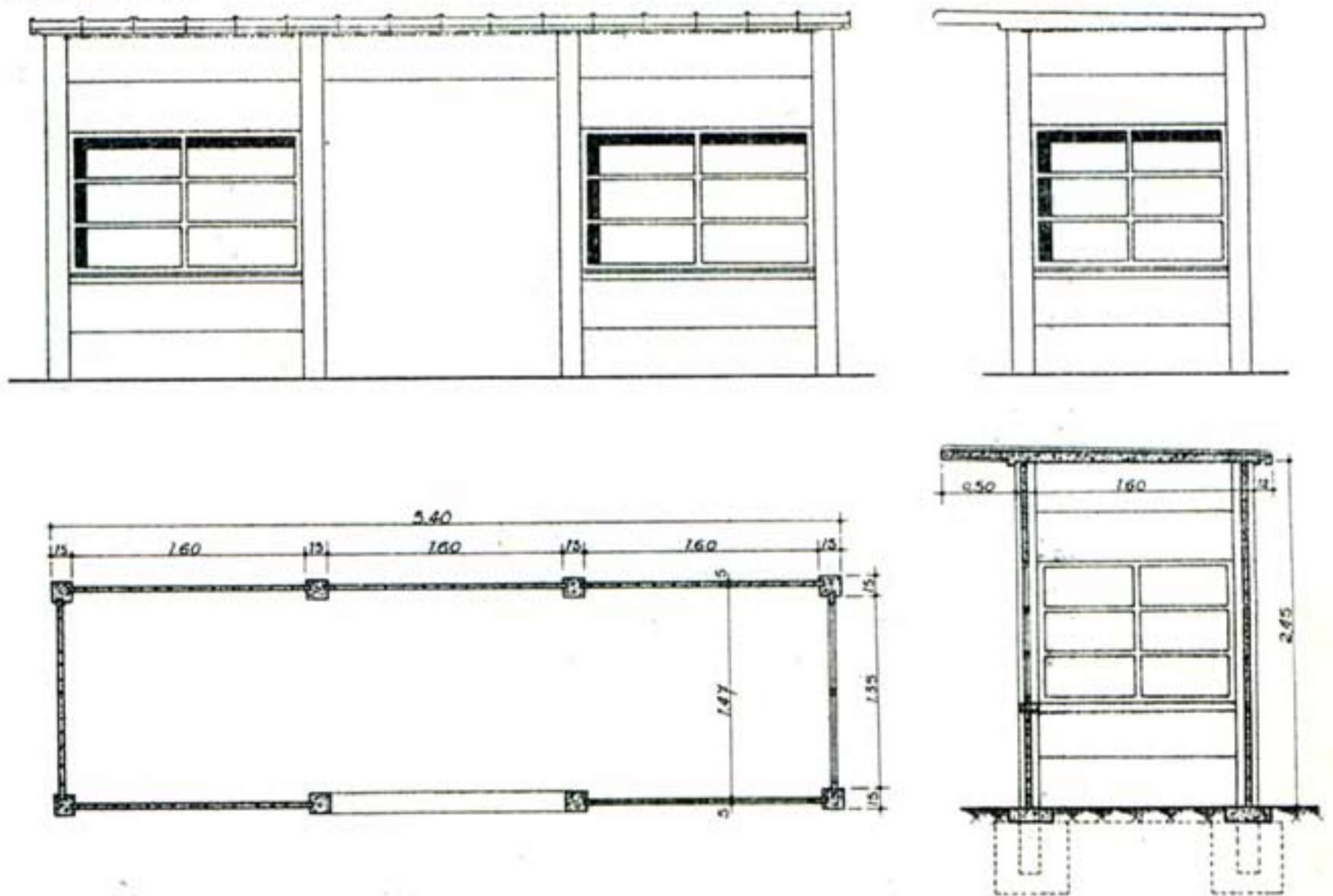
Une adjudication publique eut lieu le 7 septembre 1938 pour la fourniture des pièces constitutives de la première série de cent abris et le travail fut adjugé pour 153.190,25 fr.

Les cent abris furent répartis de la manière suivante :

- 1^o Groupe d'Anvers : 34 abris;
- 2^o Groupe de Charleroi : 11 abris;

pour les seuls frais de montage et de parachèvement — comprenant la vitrerie, l'asphaltage et le parement — une moyenne de 1.650 fr. seulement par abri. A noter, qu'en certaines circonstances, il a fallu, pour respecter la distance de 2m. 50 entre la bordure du quai et l'entrée de l'abri, soit entamer le talus, soit construire des murs de soutènement ou des piliers.

Tant il est vrai que c'est par la construction en série que l'on peut apporter les solutions les plus économiques aux problèmes qui se posent aux grandes exploitations.



Plan de l'abri économique type 1

Ceux qui ont bien mérité du Rail

LEGEIN F.-C.-V.

M. LEGEIN, F.-C.-V., est entré au Service du Chemin de fer en 1903, après de brillantes études d'ingénieur. Esprit pénétrant, méthodique

et précis, il s'est appliqué à l'étude du fonctionnement et de la construction des locomotives.

Il a publié de nombreux articles dans des Revues diverses et notamment dans le Bulletin du Congrès international des Chemins de



fer.

Ses mémoires sur la circulation en courbe et sur l'échappement des locomotives ont été remarqués.

La dernière étude l'a conduit à concevoir et à réaliser l'application de la « double cheminée » pour améliorer le tirage des locomotives.

Le principe de la double cheminée a été appliqué avec succès dès 1925 aux anciennes locomotives Pacific type 10 et, ultérieurement, aux locomotives types 1 et 12.

Les chemins de fer français l'ont également adopté.

Chargé en dernier lieu de la direction du service des accidents, M. Legein a montré et son impartialité et sa connaissance avertie des règlements.

Soucieux jusqu'au scrupule d'établir la vérité, il n'a jamais rien négligé pour faire revivre les faits dans leur rigoureuse exactitude.

Que de collègues l'ont mis à contribution ! Patient, autant que modeste, il s'est montré toujours prêt à faire profiter les autres de sa science aussi profonde qu'étendue.

Ses amis ont souvent pensé qu'il eut fait une brillante carrière dans le monde universitaire.

SERWY, C.-J.

M. SERWY, C.-J., est entré à l'Administration le 1^{er} avril 1891 en qualité de piocheur à Namur. Transféré comme agréé à Saint-Gérard et à

Bruxelles (Allée-Verte), puis comme auxiliaire au Contrôle des Recettes, il fut nommé ensuite surveillant de travaux à Gand, en juillet 1909. Il occupa les mêmes fonctions successivement à Bruges, La Pinte, de nouveau à Bruges et



finalement à Bruxelles, où il termine actuellement sa carrière comme surveillant principal.

M. Serwy, qui est ancien combattant, est titulaire de la Médaille de la Victoire et de la Médaille Commémorative de la Campagne 1914-1918. Il est, en outre, porteur de la Croix Civique de 2^e classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire.

MASSART, L.

M. MASSART, L., est entré à l'Administration en décembre 1890 comme porteur de télégrammes à Arlon. En 1895, il fut utilisé comme

agréé à Bettingen, puis à Arlon; il devint ensuite annotateur, chargeur et chef-chargeur. Nommé agréé à Libramont en novembre 1920, il a parcouru toute sa carrière d'employé à cette station.



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

CHAMPENOIS, A.-J.

M. CHAMPENOIS, A.-J., est entré au service de l'Administration en juillet 1893 en qualité de commis auxiliaire à Grupont. Il fut nommé



commis en juin 1898, puis, en janvier de l'année suivante, passa à Jemelle. En 1901, il fut transféré à Marloie comme sous-chef de station.

Entré dans le cadre des chefs de station en septembre 1906, il géra successivement les stations de Lavaux et Hamoir (1^e classe), Grupont et Lamorteau (3^e classe), Sterpenich (2^e classe) et Arlon (1^{re} classe).

En 1929, il fut nommé inspecteur à Walcourt; transféré par la suite en la même qualité à Luttre, il y termine sa carrière.

M. Champenois est titulaire de plusieurs distinctions honorifiques et notamment de la Croix de l'Ordre de Léopold et de la Croix Civique de 1^{re} classe.

MARCQ, J.-B.-F.

M. MARCQ, J.-B.-F., est entré au Chemin de Fer en janvier 1892 en qualité de porteur de télégrammes à Docherie (Bierraux). Après avoir



été utilisé comme annotateur successivement à Marchienne, Monceau et Docherie (Bierraux), il fut nommé agréé en juillet 1900 à Berzée. Il fut promu facteur de station à Charleroi-Sud en août 1906, puis chef-

facteur à Couillet-Montignies en mai 1921. Depuis lors, il est resté attaché à cette dernière station.

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

THEMONT, E.-C.

M. THEMONT, E.-C., est entré à l'Administration en juillet 1895 en qualité d'aide forgeron à Enghien. En septembre 1896, il passa en la



même qualité à Ath, puis, en mai 1905, devint piocheur à Leuze. Depuis août 1937, il est graisseur à cette station où il termine sa carrière.

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

LAWAREE, A.

M. LAWAREE, A., est entré au Chemin de Fer en qualité d'apprenti-chauffeur en septembre 1895. Après avoir fonctionné comme manœuvre,



nettoyeur de locomotives, serre-freins et chauffeur, notamment à Tamines, Berzée, Baulers, Bruxelles-Midi et Walcourt, il fut nommé machiniste à Bruxelles-Midi en juillet 1908. Le 24 décembre 1909, il fut transféré en la même

qualité à Walcourt où il termine actuellement sa carrière.

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

TIETE, S.

M. TIETE, S., est entré au Chemin de Fer en novembre 1895 en qualité de manœuvre à l'Atelier Central de Malines.



Par la suite, il y fut utilisé comme ajusteur et comme pointeur. Nommé agréé en décembre 1913, il resta attaché en cette qualité à l'Atelier Central jusqu'à ce jour.

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

WILLEMS, H.-L.

M. WILLEMS, H.-L., est entré à l'Administration le 25 juillet 1896 en qualité de manœuvre à l'Atelier Central de Malines. Il y devint ajusteur en 1901 et chef-ajusteur en octobre 1913.



En décembre 1913, il fut nommé brigadier homme de métier à l'Atelier Central de Gentbrugge. Revenu en février 1920 en cette dernière qualité à l'Atelier Central de Malines, il

n'a plus cessé d'appartenir à ce service.

M. Willems est titulaire de la Croix Civique de 2^e classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire. Il est également porteur de la Décoration Industrielle de 2^e classe.

MOREAU, F.

M. Moreau, F., est entré au Chemin de Fer en février 1897 en qualité de commis à l'essai à Rhode-Ste-Genèse. Peu après, il passa à Bruxelles-Midi, puis, en septembre 1906, à Bruxelles-Entrepôt. En novembre 1912, il fut désigné pour la Direction de l'Exploitation (Service 13) où il obtint ultérieurement le grade de sous-chef de bureau. En décembre 1938, il fut transféré au Service 14 où il termine actuellement sa carrière.



En décembre 1938, il fut transféré au Service 14 où il termine actuellement sa carrière.

M. Moreau a obtenu la Croix Civique de 1^{re} classe et la Médaille Commémorative du Centenaire.

STARCKX, J.-F.-J.

M. STARCKX, J.-F.-J., est entré au Chemin de Fer en qualité de garde à Malines en mars 1897.

Fin décembre 1910, il fut nommé chef-garde et en juin 1934, il fut promu au grade de chef-garde-contrôleur.

M. Starckx est titulaire de la Croix Civique de 2^e classe, de la Médaille Commémorative du Centenaire et également de la Médaille de 4^e classe du Comité National.

JALLAY, L.-A.

M. JALLAY, L.-A., est entré à l'Administration en avril 1897 en qualité de commis auxiliaire à l'essai à Poix-St-Hubert. Par la suite, il passa successivement à Florenville, Grupont, Herve et de nouveau à Grupont. En juin 1903, il fut nommé commis et, le 16 juillet 1904, chargé du service des intérimis au groupe d'Arlon.



Le 22 août 1910, il fut désigné pour la station d'Arlon où il fut chargé des fonctions de commis-chef à partir d'avril 1912. Il obtint effectivement ce grade à la date du 31-12-1917. En décembre 1924, il fut nommé chef de bureau à Arlon; de là, il passa en août 1928 à Athus, où il termine sa carrière.

M. Jallay est porteur, au titre d'ancien combattant, de décorations militaires; il est, en outre, titulaire de plusieurs autres distinctions et notamment de la Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne, de la Croix Civique de 1^{re} classe et de la Médaille Commémorative du Centenaire.

* * *

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

Nous leur souhaitons une longue et agréable retraite.



DOCUMENTATION ÉCONOMIQUE

DÉCEMBRE 1939

LES TRANSPORTS EN BELGIQUE

Chemins de fer belges. — Le trafic des voyageurs civils enregistré en *novembre* une diminution de 23 % environ sur le mois correspondant de l'an dernier. Dans le secteur des petites marchandises, qui avait marqué une régression assez sensible au cours des mois précédents, la situation s'améliore; en *novembre*, le trafic a atteint son niveau de l'an dernier. Pour les grosses marchandises qui subissent essentiellement l'influence des bonnes dispositions des industries de bases, l'activité enregistrée les mois précédents se maintient.

La comparaison du trafic et des recettes du mois de *novembre* des années 1938 et 1939 s'établit comme suit :

	NOVEMB. 1938	NOVEMB. 1939	DIFFÉ- RENCE
(1)			
Voyageurs-kilomètres . (millions)	474,8	435,2	— 8,4%
Tonnes grosses march. (1.000)	5940,—	6320,—	+ 6,4%
Tonnes petites marchan- dises (1.000)	101,—	88,—	— 12,9%
Recettes du trafic . . . (millions)	210,5	215,7	+ 2,5%

Pour les 11 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 . .	2.337,6	2.396,1	+ 58.5
Dépenses (charges finan- cières comprises) . .	2.530,9	2.464,—	— 66.9
Résultats financiers . .	— 193.3	— 67.9	+ 125.4

(1) Y compris les transports militaires

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

EN MILLIERS D'UNITÉS	1938	1939	DIF- FÉRENCE
A. Voyageurs-kilom.	5.681,7	5.293,4	— 6.8%
B. Tonnes-kilomètres .		(1)	
Grosses marchandises	4.673.—	5.061.—	+ 8.3%
Petites marchandises	101.—	92.—	— 8.9%
ENSEMBLE . .	4.774.—	5.153.—	+ 7,9%
		(1)	

(1) Chiffres provisoires.

* * *

Le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. a proposé au gouvernement d'augmenter les tarifs dans les conditions suivantes :

Voyageurs :

a) suppression des billets Week-End.

b) relèvement du prix des abonnements ouvriers.

Marchandises :

a) Majoration de 50 cent. par tonne des taxes des classes générales de la Petite Vitesse et de certains tarifs spéciaux.

b) Majoration de 15 % des taxes applicables aux clients non fidèles.

Le Ministre des Transports a approuvé ces propositions, sauf en ce qui concerne l'augmentation des abonnements ouvriers et la majoration de 15 % des tarifs appliqués aux clients non fidèles, cette dernière étant réservée jusqu'au moment où le Comité Consultatif des Tarifs aura donné son avis.

Les nouvelles mesures tarifaires entreront en vigueur le 1^{er} janvier 1940. Les recettes supplémentaires qui en résulteront sont évaluées à 36 millions.

* * *

La revue *l'Essor*, bulletin de la Fédération Nationale des Chambres de Commerce et d'Industrie de Belgique, a consacré son numéro

d'octobre à la Coordination des Transports en Belgique, en publiant le point de vue sur cette question des représentants des transporteurs, ainsi que celle de M. le Professeur De Leener.

Tous s'accordent pour reconnaître la situation difficile dans laquelle se débat l'industrie des transports, mais ils diffèrent d'avis quant aux moyens de résoudre la question. Ils sont cependant unanimes à demander aux pouvoirs publics d'intervenir pour mettre fin à l'avilissement des taxes qui est la cause initiale du désordre qui règne dans ce secteur de l'activité économique du pays.

* * *

Route. — En matière de services publics d'autobus, la situation au point de vue du matériel est normale, mais le trafic est en sensible régression, tout comme au chemin de fer d'ailleurs. Dans le secteur des autocars, en dehors de quelques services en circuit vers les cantonnements, inactivité complète. En transports publics de marchandises, on enregistre une certaine reprise malgré l'augmentation de 15 à 20 % des tarifs.

— Le Parlement aura à examiner sous peu un projet de loi tendant à imposer aux services publics d'autocars une redevance forfaitaire pour l'utilisation des routes, en lieu et place de la redevance de 5 centimes au kil.-voiture actuellement en vigueur.

— Dans une lettre adressée à M. le Premier Ministre, le Syndicat de l'Autocamion des Flandres se plaint de l'insuffisance du contrôle exercé par les agents du Ministère des Transports sur les agissements des *transporteurs irréguliers*. Il affirme qu'en réalité, la moitié des redevances imposées à cette fin aux exploitants est détournée de son affectation légale. La situation est d'autant plus grave, ajoute-t-il, que tous les autres fonctionnaires assermentés aux fins de constater les infractions à l'arrêté-loi du 5 mars 1936, refusent de donner suite aux demandes de poursuites qui leur sont adressées.

En terminant, le Syndicat de l'Autocamion des Flandres insiste vivement pour que la Commission de Coordination, dont la constitution a été décidée, soit réunie sans retard.

— Au 31 décembre 1939, la situation des services d'autobus, d'autocars et d'autocamions,

organisés sous licence, se présentait comme suit :

A. *Autobus.*

Nombre d'entreprises	487
Longueur des lignes (en km.)	9.086
Effectif des véhicules	1.303

B. *Autocars.*

Nombre d'entreprises	661
Effectif des véhicules (y compris 651 utilisés également à des services d'autobus)	1.373

C. *Autocamions.*

Entreprises belges	6.447
Entreprises étrangères	503
Effectif des véhicules	10.800

Batellerie. — Le trafic *intérieur* qui déjà en novembre avait marqué une sérieuse amélioration sur les mois précédents, a continué de faire preuve de bonnes dispositions en décembre. Au port de Bruxelles, par exemple, le trafic fluvial enregistre une augmentation de 15 à 20 % sur la période correspondante de l'an dernier. Les frets se sont heureusement ressentis de cette reprise et, en progression de 20 à 30 % sur ceux de novembre, ils ont retrouvé un niveau normal en décembre (Liège-Anvers 11 fr. 50 en novembre et 15 francs en décembre; Anvers-Charleroi 12 francs et 15 francs). Certains bateliers, malheureusement, continuent à pratiquer des frets insuffisants et le *XX^e Siècle* du 11 décembre signale à ce propos, que des bateaux acceptent de faire le voyage Anvers-Liège au taux dérisoire de 8 fr. 50 la tonne pour les minerais de fer,

En trafic *hollando-belge* et *franco-belge*, la situation s'est sensiblement améliorée au cours du mois de décembre et les frets pratiqués sont en général raisonnables (1 fl. 40 de Liège à Rotterdam et environ 75 francs français Liège-Paris Monnaie).

En trafic *belgo-rhénan*, qui en période normale, constitue le principal aliment de notre activité batelière, la situation reste précaire à raison, d'abord de la suppression de tout trafic à destination de Bâle, ensuite des restrictions continues apportées dans le trafic des charbons et des coques allemands vers la Belgique.



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, COMMERCANTS, 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