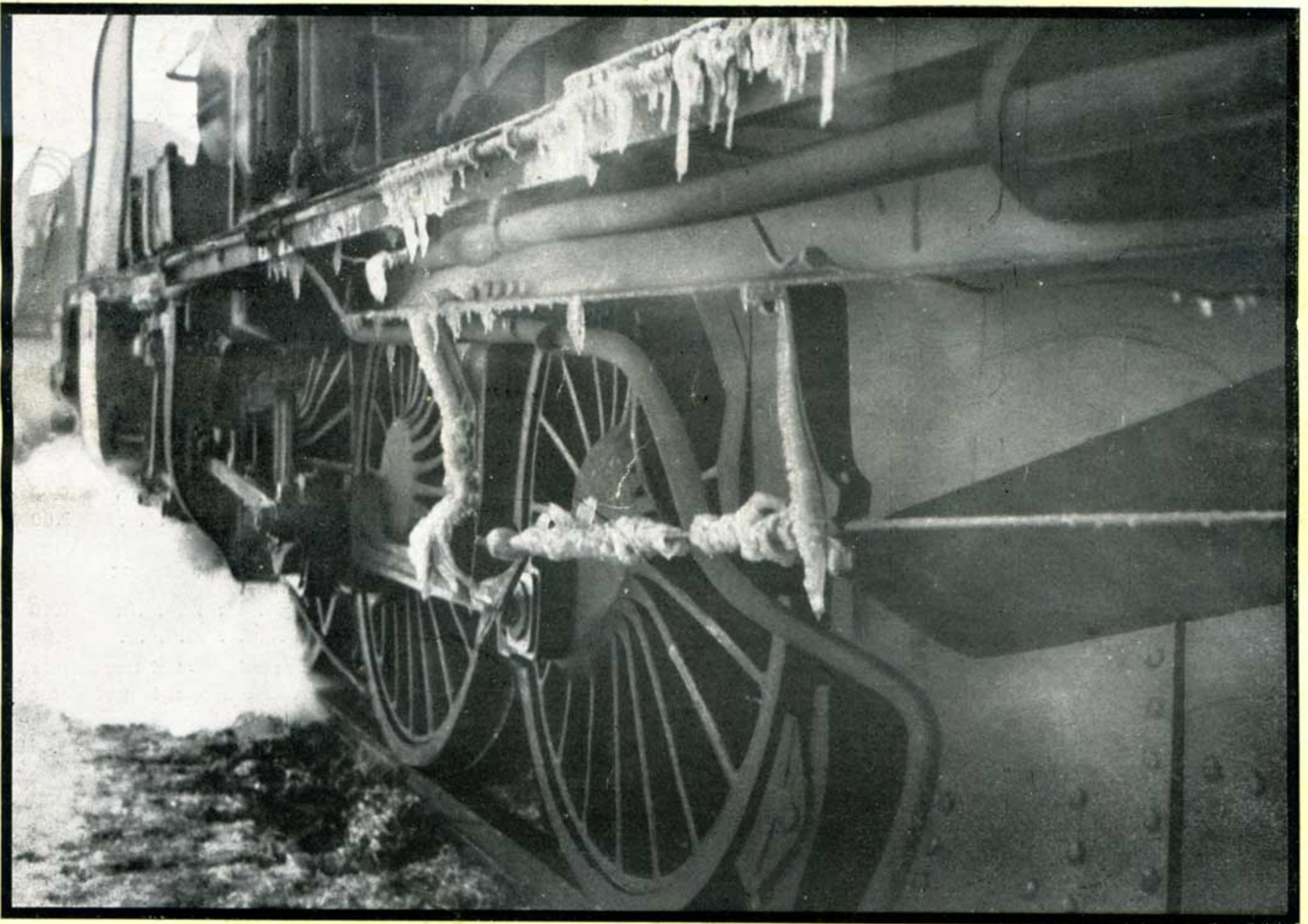




LE RAIL

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



Formation de glace sur une locomotive sous pression.

Photo Vits

SOMMAIRE : A ceux qui ne veulent pas comprendre. - Echos et nouvelles. - La Société du chemin de fer de Liège à Maestricht. La Compagnie du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck. La Société des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, par Lionel Wiener. - L'organisation commerciale de la S.N.C.B., par L. Antoine. - Le chantier de créosotage de Wondelgem (Gand) (suite), par E. Doutrelingne. - Le transport de la marée, par G. Wouters. - Une cellule sanitaire du Chemin de fer, quelque part en Belgique, par A. Quoilin. - Bibliographie. - Ceux qui ont bien mérité du Rail.

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

A CEUX QUI NE VEULENT PAS COMPRENDRE

SANS attacher trop d'importance à l'acharnement que mettent les marchands de pétrole à vouloir que l'on confonde les intérêts de la communauté nationale avec les leurs, il n'est pas inutile cependant de commenter les réflexions que suscitent de leur part les grands problèmes économiques dans la grave période que nous traversons, car on trouve dans ces réflexions la propagation d'idées fausses que l'intérêt général commande de réfuter.

Nous avons déjà eu l'occasion de caractériser les raisons profondes qui justifient la politique suivie en matière de taxation des carburants.

Aussi bien les mesures prises par la Belgique que celles que prennent les gouvernements des autres pays tendent à dépendre de moins en moins de l'étranger dans cette crise mondiale qui angoisse les plus optimistes.

L'automobile est frappée durement parce qu'elle consomme des carburants étrangers. Cela ne signifie nullement la ruine de l'automobile. Le pays s'adapte aux circonstances.

On s'est demandé en vain pourquoi les marchands de pétrole veulent à tout prix rejeter

sur le Chemin de fer la responsabilité de ce qui leur arrive.

La réponse est simple : les marchands de pétrole continuent leur campagne de dénigrement à l'égard de la Société Nationale. Cette campagne date de l'époque de la prospérité de l'automobile. Il ne faut pas s'étonner qu'elle s'accroisse alors que les progrès de l'automobile subissent une éclipse momentanée. Ecoutez les :

« Tout cela fait évidemment l'affaire des
» chemins de fer qui ont immédiatement profité
» des entraves mises au trafic routier pour rele-
» ver leurs tarifs. Alors que, d'après eux, l'aug-
» mentation de leur trafic devait mathématiquement réagir sur leur équilibre financier au
» point de permettre certaines réductions, on
» les voit relever immédiatement leurs tarifs
» spéciaux applicables aux transports de mar-
» chandises.

» Et les intentions sont claires : on abaisse
» le barème des deux premières classes représen-
» tant les marchandises d'un prix élevé sur les-
» quelles pourrait encore s'exercer la concurrence de l'auto malgré les prix de revient
» alourdis par les dernières taxes; mais on aug-

» mente les tarifs applicables aux autres classes
» pour profiter de la disparition de la concurrence des transports par route ».

Tout le monde sait cependant que des augmentations successives de tarifs ont été réalisées pendant la période de paix; la dernière date du 20 janvier 1939. Tout le monde sait que ces augmentations de tarifs ne tendent ni plus ni moins qu'à équilibrer le budget de la Société.

Ils reprennent l'argumentation du Chemin de fer selon laquelle l'augmentation de trafic devait permettre de rétablir l'équilibre financier, voire même permettre certaines réductions de tarifs.

Ils feignent d'ignorer que le trafic actuel n'est en rien comparable au trafic du temps de paix et que si l'automobile a cédé quelques transports au Chemin de fer, celui-ci en a perdu tant d'autres et c'est toujours à l'équilibre financier qu'il faut en revenir.

Il n'y a pas que les recettes qui interviennent dans cet équilibre, il y a aussi les dépenses. Rien que pour le charbon, les dépenses de la Société Nationale seront en hausse de plus de 40 millions de francs sur celles de 1939.

Croit-on vraiment que la S.N.C.B. ne désire pas ardemment réaliser l'équilibre de son budget tout en diminuant ses tarifs? Encore ici ne satisfaisons-nous pas les marchands de pétrole parce que nous supprimons les deux premières classes.

Tout le monde sait d'ailleurs que grâce à la concurrence de l'automobile, le trafic des deux premières classes n'apporte plus au Chemin

de fer qu'une faible partie de ses recettes de marchandises. N'est-il pas équitable que les usagers qui ne peuvent pas se servir de l'automobile soient exemptés des charges élevées que représentent ces tarifs? Est-ce un acte répréhensible que d'adapter ses prix à ceux de la concurrence?

Et les marchands de pétrole continuent :

« Il s'avère ainsi que l'automobile, comme nous n'avons cessé de le dire, servait le consommateur en contribuant à l'abaissement des prix de revient et du coût de la vie; en faisant à l'auto la situation impossible qui est la sienne aujourd'hui, on livre le consommateur sans défense aux appétits du chemin de fer. Il est bien plus facile évidemment de rançonner le client que de réduire les frais d'exploitation ».

S'ils s'étaient donné la peine de lire les résultats financiers de la Société, ils auraient vu, pour ne citer que l'exemple de 1939, que, tandis que les recettes avaient augmenté de 70 millions, soit 2,8 %, les dépenses avaient diminué de 78 millions, soit 2,9 %.

Mais à quoi bon discuter avec les marchands de pétrole? Demain comme aujourd'hui, ils étaleront la preuve de leur manque d'objectivité. Ils trouveront demain comme aujourd'hui que la création d'une commission de coordination des divers moyens de transport, réclamée avec nous par les principaux usagers de la route, constitue un acte contraire à l'intérêt du pays.



ÉCHOS ET NOUVELLES

Une petite révolution

LA suppression du contrôle à la sortie de nos gares est maintenant chose faite. En préparation depuis de longs mois, cette petite révolution s'est accomplie sans beaucoup de bruit. Le public a supporté patiemment le renforcement du contrôle dans les trains, qui constituait pour la Société Nationale une garantie

indispensable devant permettre un relâchement de contrôle par ailleurs. Notre but est atteint : rendre les voyages par chemin de fer toujours plus agréables. On ne verra plus les voyageurs se presser nombreux à la sortie les jours de grande affluence.



Jonction Nord-Midi

LES travaux de la jonction Nord-Midi continuent avec activité.

L'Office National a adjugé, le 10 novembre 1939, les travaux de construction du 3^{me} tronçon : partie entre la rue de l'Orsendael et la rue de Loxum. L'entreprise, au montant de 60.000.000, est confiée à MM. François et Fils de Bruxelles.

De son côté, la Société Nationale a adjugé, le 20 décembre 1939, les travaux de construction d'une partie du nouveau bâtiment des recettes de Bruxelles-Midi et de divers ouvrages en cette gare. L'entreprise, au montant de 27.000.000, est confiée à la S.A. Sotrahay de Bruxelles.



Nouveau tarif spécial 100

DEPUIS le 5 février courant, le tarif spécial 100 a légèrement modifié son allure.

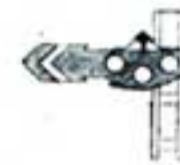
Nos lecteurs connaissent ce tarif spécifiquement belge. Les expéditeurs et les destinataires qui s'engagent à confier au chemin de fer celles de leurs marchandises rangées dans les classes à prix relativement élevés, bénéficient de taxes réduites pour le transport de leurs marchandises rangées dans les autres classes.

Actuellement, les prix de toutes les classes sont majorées lorsque l'expéditeur ou le destinataire ne s'engagent pas à confier au chemin de fer toutes leurs marchandises rangées dans les 6 premières classes. Autrefois, l'engagement ne portait que sur les marchandises des 5 premières classes.

Pourquoi cette réforme? La Société Nationale a constaté que des expéditeurs qui n'avaient pas souscrit l'engagement et qui ne produisaient pas des produits rangés dans les classes 6 à 8, recouraient au chemin de fer pour les transports à effectuer dans les relations à faible trafic que l'automobile ne dessert pas ou qu'elle dessert à des prix très élevés. Les expéditeurs qui se trouvaient dans ce cas étaient donc aussi bien traités que ceux qui avaient souscrit un engagement. C'était là une situation anormale à laquelle le nouveau tarif mit fin.

Pas plus que l'ancien, le nouveau tarif spécial 100 n'est dirigée contre le transport par eau. Pour qu'il ne puisse exister aucun doute à cet égard, la Société a écarté de l'engagement de fidélité celles des marchandises de la 6^e classe qui, dans certains cas, sont confiées à la batellerie.

Pouvons-nous espérer que celle-ci finira par reconnaître que nous ne sommes pas son ennemi comme elle se plaît à le proclamer? Nous avons la conviction que nous nous soucions de ses intérêts bien plus que certains qui se prétendent ses défenseurs.



Fusion des trois premières classes

LA tarification belge des marchandises comportait, avant la guerre, quatre classes. Ce nombre a été porté successivement à 6, 8 et 9.

Dorénavant, la tarification ne comportera plus que 7 classes. Les trois premières ont été fusionnées et les prix de cette classe unique sont ceux de la 3^e classe ancienne.

Il peut paraître étrange que le chemin de fer consente ce sacrifice au moment où, par suite des événements, la concurrence de la route est moins vive. C'est dans l'intérêt du public que la Société Nationale a agi de la sorte.

Beaucoup de commerçants et d'industriels ont été dessaisis de leurs camions. Le chemin de fer a voulu mettre ses services à leur disposition en abaissant ses prix les plus élevés au niveau du prix de revient du transport par la route.

Il est à prévoir, au surplus, que cette mesure rendra plus aisée une coordination des transports par rail et par route.



Le carnet de voyages touristique

LE carnet de voyages touristique, créé en 1939 dans le but de promouvoir l'entrée des touristes étrangers en Belgique, a connu le succès.

Au total 14.100 carnets ont été vendus dont 12.840 par l'intermédiaire de notre Société ou de ses agences à l'étranger.

Ci-après la vente pour les pays limitrophes :

Pays-Bas	4.630
France	3.543
Angleterre	1.926
Allemagne	735
Grand-Duché de Luxembourg .	763

On sait que la Société Nationale a accordé une réduction de 35 % sur le prix des billets pris par les titulaires du carnet. Elle peut se réjouir d'avoir, par cette concession et par la part qu'elle a prise dans la diffusion et la vente du carnet, contribué au succès de cette initiative.



Explication

LE Comité National pour la Défense de la Navigation intérieure n'a pas goûté l'article publié dans « Le Rail » du 15 janvier sous le titre « Quand les taxes sur les carburants sont en hausse... ». Il nous adresse une lettre de protestations assez violente mettant en cause des tiers.

Pour éviter tout malentendu, nous entendons simplement préciser que nous éprouvons de l'indignation de la façon tendancieuse dont le dit Comité persiste à présenter systématiquement et faussement la coordination préconisée par le Chemin de fer comme un moyen sournois de restituer au Chemin de fer son ancien monopole de fait.

Cela est faux. Déjà les transporteurs routiers — ceux qui font du transport — se sont aperçus de l'objectivité et de la sincérité des thèses défendues par le Chemin de fer.

Nul doute que les bateliers — ceux qui font du transport — se rendraient à la même évidence si entre eux et le Chemin de fer il n'y avait l'écran de fumée émis par ceux qui, sans être bateliers transporteurs, font profession de parler au nom de ceux-ci et qui confondent les intérêts *des bateliers* avec les intérêts diamétra-

lement opposés de tous les tenants et aboutissants de *la navigation intérieure*.



La bataille des wagons continue...

UN précédent « Rail » a exposé les péripéties de la bataille des wagons que la Société Nationale a livrée et gagnée pendant la période exceptionnelle de forts transports d'octobre et de novembre 1939. La lutte continue.

Fin décembre a commencé une période de fortes gelées et de chutes de neige qui, pendant un mois, ont pratiquement immobilisé les autres modes de transport. Tout le poids des transports nécessaires au ravitaillement et à l'activité économique du pays ainsi qu'à la défense du pays qui traversa l'alerte du 13-14 janvier, pesa sur le Chemin de fer. Dans son prochain numéro, « Le Rail » racontera les péripéties de ce nouvel épisode de la bataille des wagons.

Enfin, dès le début des hostilités, la Société Nationale prévoyant l'évolution de notre économie et son besoin croissant en moyens de transport spécifiquement nationaux, décida la transformation de 3.700 wagons fermés en wagons tombereaux.

Il s'agissait de wagons fournis au lendemain de l'autre guerre au titre de réparations. Leur caisse était en mauvais état et aurait exigé des frais de réparation élevés, tandis que leur châssis était encore de bonne qualité.

L'approvisionnement des matières nécessaires à ce travail prit le plus de temps.

Actuellement, la transformation de ces wagons est en cours à l'Atelier Central du Chemin de fer à Cuesmes. Les méthodes d'organisation de la production permettent la sortie des ateliers de 12 wagons par jour. Le coût de ces transformations est de 5.700 francs par wagon. Un wagon neuf de même tonnage coûterait actuellement 30.000 francs.



Les Anciennes Compagnies de Chemin de fer,

par Lionel WIENER

III. — LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE LIÈGE A MAESTRICHT

LE Chemin de fer de Liège à Maestricht était, somme toute, le prolongement naturel, jusqu'aux Pays-Bas, des lignes françaises et belges de la Compagnie du Nord (fig. 24). Une convention belgo-néerlandaise en fixa les modalités en 1856 et une concession provisoire, accordée la même année (1), fut rendue définitive en 1858 (2). Une compagnie spéciale, dans laquelle les capitaux français avaient largement souscrit, fut constituée en 1860 avec siège à Bruxelles et domicile aux Pays-Bas (3). La ligne de 30 km., dont 7 sur territoire néerlandais (4), fut construite à forfait par MM. Rothschild frères et consorts et ouverte au trafic le 10 novembre 1861.

Lors du rachat, elle n'était desservie que par une douzaine de locomotives de deux types : locomotives mixtes « Mammouth » à 3 essieux couplés, construites aux Ateliers Cockerill et de St-Léonard de 1861 à 1867 (fig. 29) et quelques locomotives-tender dont nous avons donné les dimensions dans les deux dernières colonnes du tableau de la page 13 (N° du 15 décembre 1939).

Après avoir constaté le succès obtenu par les tramways à vapeur de Liège à Seraing, le directeur du Liège-Maestricht, M. Clermont, intro-

- (1) Conv. du 17 juillet 1856, A. R. du 3 sept.
- (2) Concession définitive à MM. B. Suermondt et Cie, A. R. du 18 oct. 1858 pour la partie belge et du 4 oct. pour la partie néerlandaise.
- (3) Acte du 31 mars et A. R. du 17 avril 1860.
- (4) Il y a 3,8 km. de la frontière à Visé.

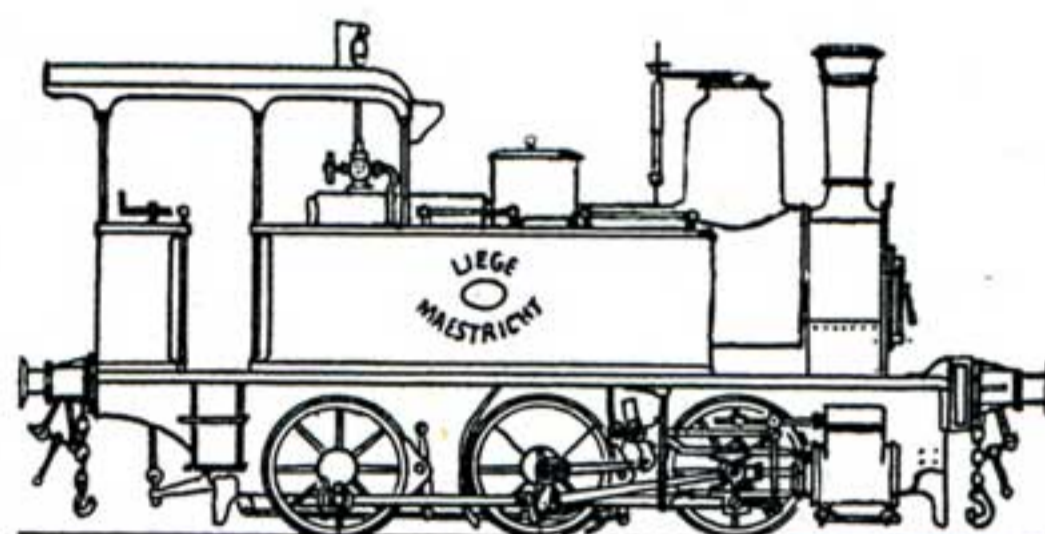


Fig. 30. — Locomotive pour trains-tramways construite en 1884 pour le Chemin de fer de Liège à Maestricht

duisit sur son chemin de fer, à partir du 25 sept. 1884, des « trains tramways » que le Nord imita l'année suivante et l'Etat, peu après. C'étaient de petits trains d'une couple de voitures remorqués par de petits bijoux de locomotives-tender à 3 essieux (5) (fig. 30). Pour les rendre attrayantes, elles avaient été peintes en blanc avec filets marron. Elles pouvaient marcher à 45 km. à l'heure.

Ces trains s'arrêtaient non seulement aux stations et aux haltes mais encore aux passages à niveau où l'on avait ménagé des quais d'embarquement, soit en moyenne à chaque kilomètre. Les voyageurs pouvaient emporter des

(5) En voici les dimensions principales :

Cylindres	mm. 270 × 400.
Surface de grille	m.c. 0.697.
Surface de chauffe	m.c. 35.600.
Chaudière, timbre	atm. 9.
Soutes à eau	m.c. 2.000.
Soutes à charbon	kil. 500.
Poids en service	t. 17.8.
Poids à vide	t. 14.0.

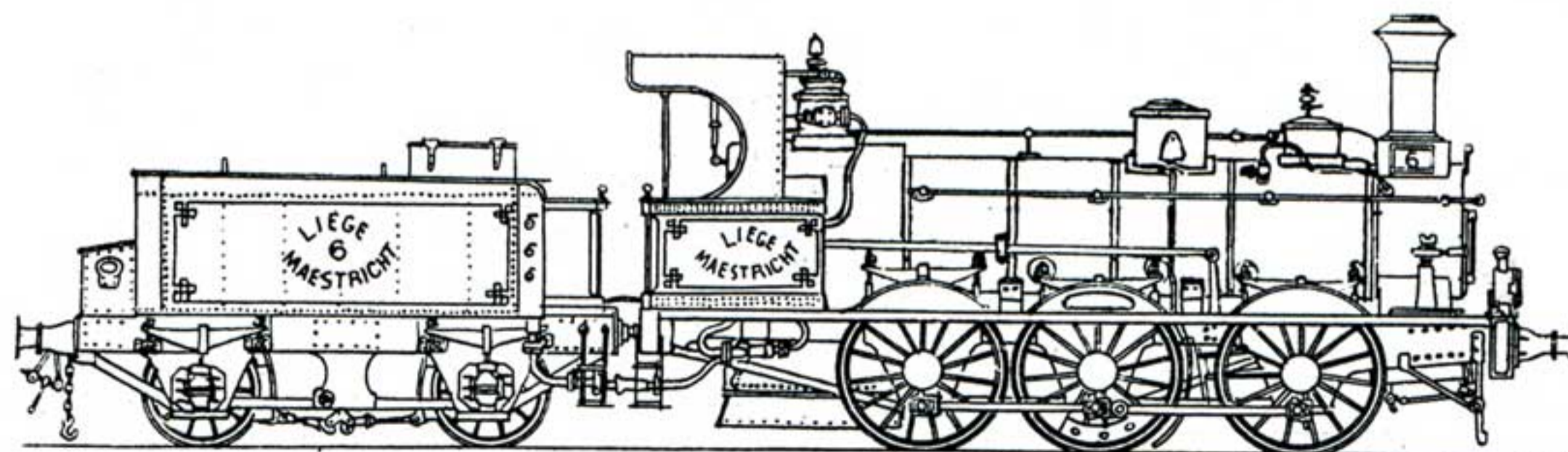


Fig. 29. — Locomotive mixte du type « Mammouth », construite en 1861, pour la Cie du Chemin de fer de Liège à Maestricht

bagages à main s'ils les plaçaient eux-mêmes dans le petit compartiment fourgon. Les billets se délivraient dans les voitures comme dans les tramways et on les récolait avant la descente.

Ce petit chemin de fer n'était pourtant pas susceptible de développements. Il fut racheté le 1^{er} janvier 1889 et la partie néerlandaise, exploitée par les S. S.

IV. — LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE HASSELT A MAESEYCK

Ce chemin de fer de 40.567 m. n'aurait présenté de l'intérêt que s'il avait été donné suite au projet primitif de l'étendre jusqu'aux Pays-Bas afin de rejoindre la ligne de Venlo-Maestricht. Ceci aurait impliqué la construction d'un pont sur la Meuse, mais les affaires du chemin de fer ne furent jamais assez prospères pour y songer.

Chose assez exceptionnelle, il fut exploité, depuis son ouverture au trafic en 1874 jusqu'en 1879, par la « Banque générale pour favoriser

l'Agriculture et les Travaux Publics » qui en céda la concession (1) à une Compagnie de chemins de fer qu'elle créa à ce moment (2). Le parc de locomotives ne comprenait que des locomotives-tender. (fig. 31).

Il fut racheté par l'Etat le 29 juin 1912 seulement.

(1) Convention du 4 mai et A. R. du 3 juin 1870.

(2) Acte du 15 août 1879.

V. — SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER DE TOURNAI A JURBISE ET DE LANDEN A HASSELT

Ce bizarre accouplement de lignes disparates provient, d'une part, de ce que l'Etat désirait relier Hasselt au restant du réseau, d'autre part, de ce que les sociétés à capitaux anglais acceptaient avec une légèreté inconcevable les clauses les plus dures des cahiers des charges.

En 1845, W. Mackensie et C^o obtenait la concession du chemin de fer de 48 km. de Tournai à Jurbise, de celui de Landen à Hasselt (1) et d'un prolongement facultatif jusqu'à la limite de la province. La même année, il transférait ses droits à une société (2) qui obtenait,

à titre de subvention gratuite, les 10.220 m. de la section de Landen à Saint-Trond qu'avait construite l'Etat au prix de 1.336.535 francs et qui était en exploitation depuis le 6 octobre 1893. Il ne restait ainsi à construire que 18 km. de Saint-Trond à Hasselt; ceux-ci furent ouverts au trafic en 1847, en même temps que la ligne de Tournai à Jurbise. L'exploitation du réseau de 76 km. était assurée par l'Etat moyennant retenue de 50 p. c. des recettes brutes. Lorsqu'il concéda, en 1853, à la Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, le chemin de fer de Maestricht à Hasselt, il y joignit (3), après accord de la Compagnie de Tournai-Jurbise, l'exploitation du chemin de fer de Landen-Hasselt, qui était séparé de la ligne principale de la Compagnie, alors qu'il faisait suite au chemin de fer que la Compagnie

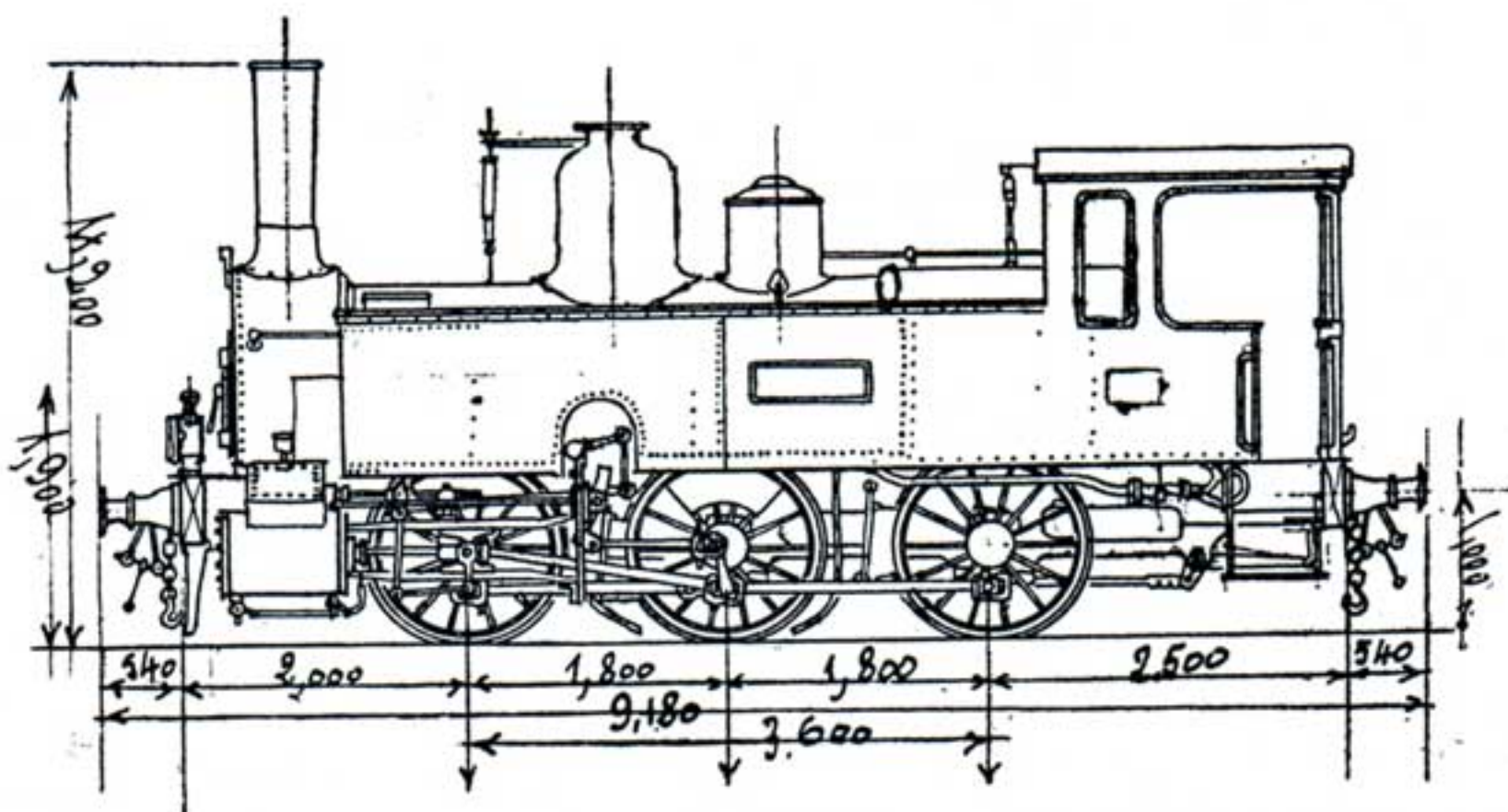


Fig. 31.— Locomotive 0-6-0-T de la Cie du Chemin de fer de Hasselt à Maeseyck

(1) Conv. du 17 mai 1845, A. R. du 19 mai.

(2) Acte du 2 juillet, A. R. du 21 juillet 1845.

(3) Conv. du 3 mai 1853, A. R. du 10 septembre.

d'Aix-la-Chapelle ouvrait à l'exploitation le 1^{er} octobre 1856.

Le 1^{er} août 1867, cette dernière cédait au Grand Central Belge l'exploitation de son réseau y compris la ligne de Landen-Hasselt.

Alors que l'exploitation de la ligne Tournai-Jurbise était assurée par l'Etat depuis son achèvement en 1847, celle de la ligne de Landen-Hasselt ne lui fut transmise qu'après rachat du G. C. B., en 1897.



L'organisation commerciale de la Société Nationale des Chemins de fer belges, par L. Antoine

AUX termes de la loi du 23 juillet 1926 et des statuts pris en exécution de celle-ci, la Société Nationale des Chemins de fer belges est un organisme autonome chargé d'exploiter le réseau des chemins de fer de l'Etat selon des méthodes industrielles et tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale.

Depuis le moment de la création de la Société nouvelle, le budget annuel de celle-ci a varié entre 2 1/4 milliards et 3 1/2 milliards.

La partie active de ce budget est pour ainsi dire obtenue en totalité par la vente du transport; le tableau ci-dessous indique comment au cours des différents exercices ont varié les unités de trafic et les recettes acquises.

exploitées, chaque kilomètre représente en moyenne en productivité un mouvement de plus d'un million de voyageurs et de plus d'un million de tonnes de marchandises par an.

Peu de réseaux peuvent se prévaloir d'un tel rapport d'utilisation !

En dehors de l'importance du trafic, il faut considérer la variété des éléments qui le constituent : le chemin de fer transporte les voyageurs de toute condition sociale, les marchandises de toute nature, dans la multitude des relations que comporte son réseau. Selon le désir des clients, il offre des conditions de célérité multiples justifiant des prix de transport différents.

	Nombre de voyageurs en milliers	Nombre de voyageurs km. en millions	Nombre de tonnes grosses marchandises en milliers	Nombre de T/km. en millions	Recettes voyageurs en millions	Recettes grosses marchandises en millions	Recettes totales en millions
1927	219.129	5.780	76.634	7.869	674,3	1.814,5	2.889,0
1928	235.075	6.270	81.401	7.808	758,6	1.899,5	3.069,9
1929	243.809	6.365	88.313	8.386	841,7	2.220,7	3.546,7
1930	242.916	6.521	79.597	7.133	950,1	2.122,3	3.528,5
1931	222.212	5.810	69.523	6.027	844,0	1.835,5	3.090,7
1932	190.873	5.157	55.595	4.534	729,5	1.392,6	2.452,0
1933	185.192	5.058	55.157	4.440	734,0	1.276,8	2.329,9
1934	176.794	4.873	56.203	4.483	696,8	1.260,3	2.215,2
1935	185.128	5.388	58.667	4.757	738,2	1.191,2	2.213,6
1936	189.515	5.635	64.951	5.331	738,4	1.310,2	2.287,1
1937	202.440	6.148	73.079	6.230	820,9	1.624,9	2.688,8
1938	194.814	5.965	62.997	5.143	824,1	1.473,5	2.542,4

Les chiffres accusés d'année à année sont importants : soulignons notamment que la longueur du réseau étant de 4.800 km. de lignes

On conçoit dès lors aisément les difficultés que peut comporter l'élaboration du « prix courant » du chemin de fer c'est-à-dire de ses tarifs.

Il n'entre pas dans nos intentions de nous étendre au cours de cet exposé sur la technique des tarifs.

Nous donnerons cependant à nos lecteurs quelques indications sommaires sur le système tarifaire des chemins de fer belges.

Le tarif général que paient les voyageurs est un tarif « proportionnel », c'est-à-dire que le prix du voyage est obtenu en multipliant le prix de base fixé par kilomètre par le nombre de kilomètres que comporte le parcours.

Le tarif général appliqué aux transports de marchandises est par contre un tarif « dégressif », c'est-à-dire que le prix de base prévu par kilomètre diminue avec la distance.

Sur les prix du tarif général qui comporte pour les voyageurs 3 classes et pour les marchandises 7 classes (ainsi qu'un certain nombre de tarifs visant les expéditions de marchandises par colis), de nombreuses réductions sont concédées sous forme de tarifs spéciaux.

Les tarifs doivent constamment subir des adaptations, commandées par les nécessités financières de la Société ou par des fluctuations de l'économie générale.

Si les conditions économiques sont défavorables, il est indispensable que le chemin de fer se préoccupe d'établir si des abaissements d'allure générale ou des réductions spéciales de tarifs ne doivent pas être momentanément consenties pour aider l'industrie ou le commerce.

Si la situation s'améliore ou si la prospérité renaît, les concessions faites par le chemin de fer dans des temps difficiles doivent être atténuées ou supprimées.

La mise au point des tarifs est commandée également par l'action de la concurrence.

A sa naissance, la Société Nationale s'est trouvée aux prises avec une concurrence massive du camion assurant le transport des marchandises.

Elle a dû également compter depuis lors avec une accentuation de la concurrence de la batellerie due à la mise en action d'un vaste programme d'amélioration des voies d'eau.

A défaut d'une solution de coordination qui doit encore être trouvée par les pouvoirs publics, la Société Nationale manquerait à ses devoirs primordiaux si elle ne prenait les mesures conservatoires nécessaires pour garder le trafic que lui disputent ses concurrents.

Comme nous l'avons rappelé au début de notre article, la Société Nationale constitue un organisme autonome qui doit assurer l'équilibre de son budget. Or, toute perte de trafic a pour le chemin de fer des conséquences particulièrement défavorables.

L'expérience a montré que les dépenses d'exploitation qui varient en raison directe du trafic est de l'ordre de 35 % seulement des dépenses totales. Toute perte de trafic subie par la Société a donc pour conséquence de détruire le parallélisme entre la courbe des recettes et celle des dépenses et dès lors d'agir défavorablement sur la possibilité d'équilibrer le budget.

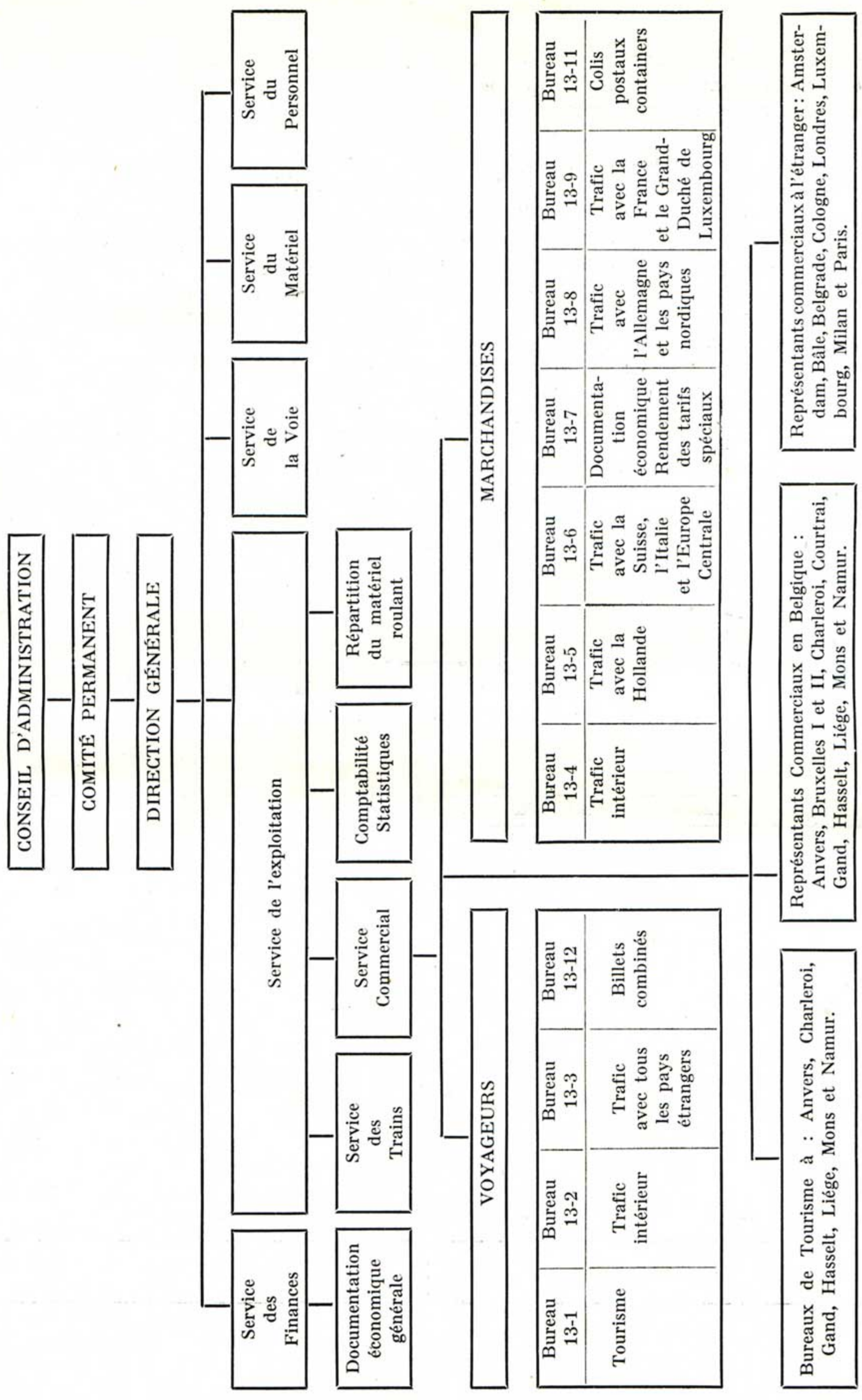
Le Chemin de fer doit se préoccuper, non seulement de répondre à la concurrence des autres moyens de transport à l'intérieur des pays, mais encore de neutraliser la concurrence que les voies étrangères peuvent lui faire dans le domaine du trafic de transit et notamment en ce qui concerne le trafic de transit maritime.

Les ports belges ont obtenu de tout temps une part importante du trafic maritime des pays voisins, ainsi que de l'Italie et de l'Europe Centrale et même du Proche-Orient.

Les changements politiques nés de la guerre 1914/1918 ont amené cependant de plus en plus nos grands voisins à pratiquer une politique destinée à favoriser leurs ports nationaux.

La Société Nationale dans ce difficile combat n'a cessé de pratiquer une politique de grande vigilance et de défense appropriée.

C'est à cette mission, que nous venons de décrire à grands traits, que doit répondre l'organisation commerciale de la Société dont nous donnons le schéma ci-dessous et au sujet de laquelle nous fournirons quelques commentaires.



CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMITÉ PERMANENT

DIRECTION GÉNÉRALE

Service de l'exploitation

Service des Finances

Documentation économique générale

Service des Trains

Service Commercial

Comptabilité Statistiques

Répartition du matériel roulant

Service de la Voie

Service du Matériel

Service du Personnel

VOYAGEURS

MARCHANDISES

Bureau 13-1	Bureau 13-2	Bureau 13-3	Bureau 13-12
Tourisme	Trafic intérieur	Trafic avec tous les pays étrangers	Billets combinés

Bureau 13-4	Bureau 13-5	Bureau 13-6	Bureau 13-7	Bureau 13-8	Bureau 13-9	Bureau 13-11
Trafic intérieur	Trafic avec la Hollande	Trafic avec la Suisse, l'Italie et l'Europe Centrale	Documentation économique Rendement des tarifs spéciaux	Trafic avec l'Allemagne et les pays nordiques	Trafic avec la France et le Grand-Duché de Luxembourg	Colis postaux containers

Bureaux de Tourisme à : Anvers, Charleroi, Gand, Hasselt, Liège, Mons et Namur.

Représentants Commerciaux en Belgique : Anvers, Bruxelles I et II, Charleroi, Courtrai, Gand, Hasselt, Liège, Mons et Namur.

Représentants commerciaux à l'étranger : Amsterdam, Bâle, Belgrade, Cologne, Londres, Luxembourg, Milan et Paris.

Le Conseil d'Administration est aidé dans sa tâche par un Comité Permanent chargé de préparer les questions à lui soumettre. Ces deux organes participent dans la mesure la plus importante à la vie commerciale de la Société. Aux termes de l'article 16 de la loi du 23 juillet 1926, c'est en effet le Conseil d'Administration qui « règle les tarifs ». Aucun tarif ne peut légalement être mis en vigueur, être modifié ou être supprimé sans son approbation.

L'étude des questions commerciales est confiée au Service commercial de l'Exploitation. Les travaux de ce service sont répartis entre les différents bureaux en tenant compte de la nature géographique des trafics.

Une longue expérience a montré que cette répartition est celle qui offre le maximum d'avantages.

En dehors de sa propre documentation, chaque bureau dispose, pour l'examen des questions

de portée générale, de la documentation économique générale du service des Finances, de la documentation plus spécialisée du bureau 13-7, des statistiques produites d'une manière permanente ou sur demande par le service de la comptabilité.

Les problèmes de concurrence sont mis au point avec la collaboration des représentants commerciaux. De même, les problèmes de tourisme régionaux sont étudiés avec le concours des bureaux de tourisme de province.

Aux représentants commerciaux incombe une des tâches les plus lourdes de l'organisation commerciale : la surveillance du trafic et les rapports suivis avec la clientèle.

Le trafic de tout client de l'intérieur du pays fait l'objet d'une fiche, dont nous reproduisons ci-dessous la contexture. Elle est dressée et tenue à jour par la gare où réside l'intéressé.

D C 1930 bis

STATION :		Nom de la firme											DEPART	
Mois	PRODUITS													
	1		2		3		4		5		6		7	
	Ton.	Rec.	Ton.	Rec.	Ton.	Rec.	Ton.	Rec.	Ton.	Rec.	Ton.	Rec.	Ton.	Rec.
Janvier														
Février														
Mars														
Avril														
Mai														
Juin														
Juillet														
Août														
Septembre														
Octobre														
Novembre														
Décembre														
Total														

STATION DE _____

NOM DE LA FIRME : _____

Raccordée au chemin de fer (1) — Raccordée à la voie d'eau (1) — Raccordée au vicinal (1).

Genre d'activité : _____

Nature des marchandises reçues : (Moyens de transport employés pour chacune d'elle) :

Nature des marchandises expédiées : (Moyens de transport employés pour chacune d'elle) :

La firme possède-t-elle :

- a) des automobiles? _____
- b) des chalands? _____
- c) des wagons de particuliers? _____

Trafics saisonniers :

a) Nature des marchandises : _____

b) Epoque des transports : _____

(1) biffer la mention inutile.

Les fluctuations de trafic constatées de mois en mois par les gares sont signalées à l'attention des représentants commerciaux avec l'indication des causes réelles ou présumées.

Cette méthode présente le très grand avantage de faire participer le personnel dirigeant des gares à la vie commerciale de la Société.

Une particularité qui mérite enfin d'être signalée est l'activité particulière du bureau 13-7 chargé de surveiller le rendement des tarifs spéciaux. Ce serait faire œuvre de mauvais commerçant de ne pas suivre de près les effets des mesures spéciales de tarifs prises pour répondre à des objectifs bien déterminés. A noter que la Société Nationale dispense à sa clientèle, en faveur des transports de marchandises, le bénéfice de plus de 400 tarifs spéciaux. Le rendement de ceux-ci présente donc un intérêt considérable.

* * *

L'organisation d'ensemble décrite ci-dessus a toujours témoigné jusqu'ici d'une extrême sensibilité et d'une très grande souplesse.

Nous pensons que les clients qui sont amenés à traiter avec elle se plaisent à constater l'aisance de contact qu'elle dispense.

Mais quelle que soit la valeur de cette organisation, nous pensons aussi que celle-ci serait œuvre morte si tout le personnel de la Société n'était pénétré de l'esprit commercial.

Le Conseil d'Administration et la Direction de la Société n'ont cessé de développer leurs efforts dans cette voie et c'est grâce à cela que les services offerts au public n'ont cessé d'être améliorés et poussés à un degré de perfectionnement qui bien souvent sert d'exemple.



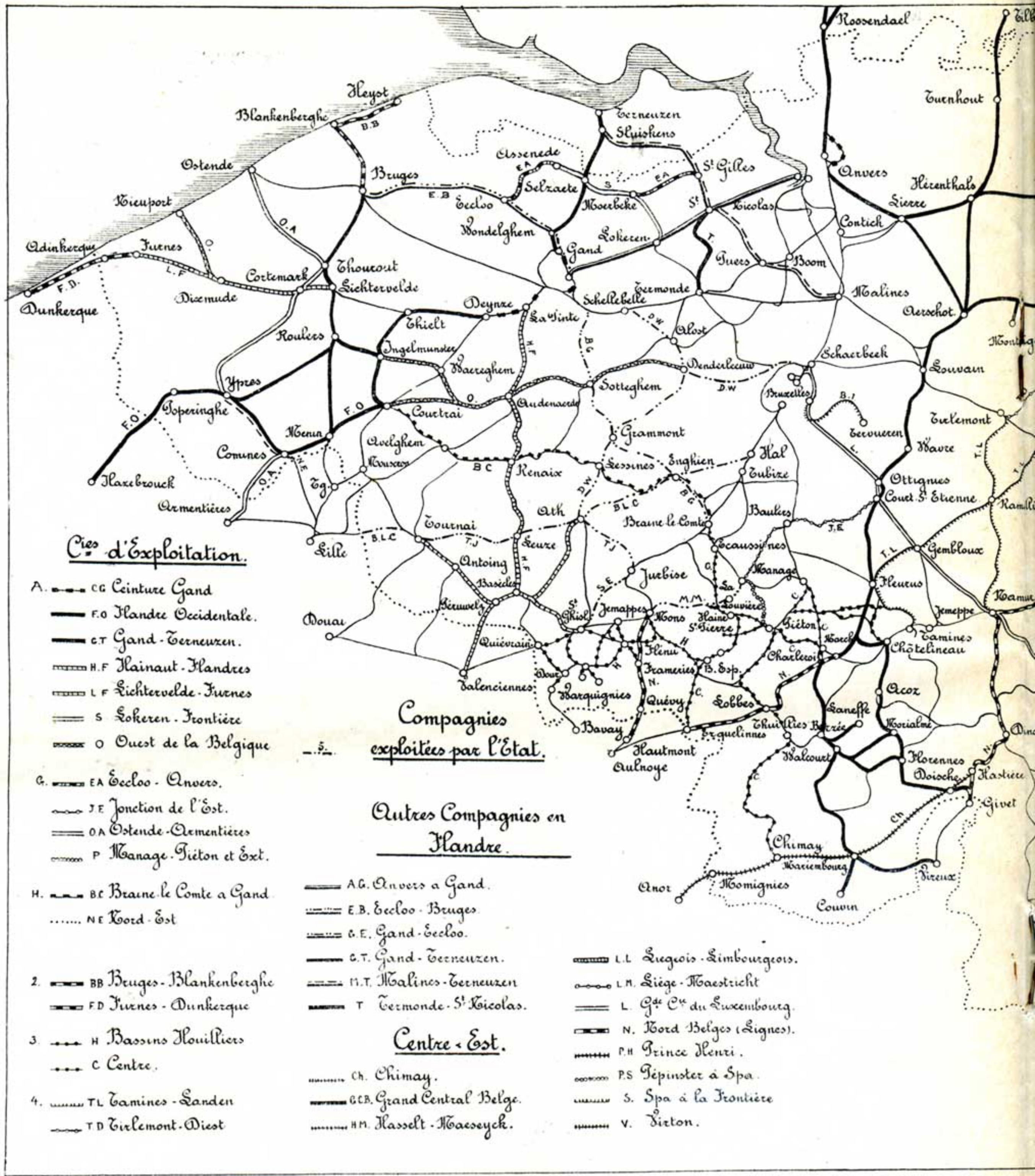


Fig. 32. — Carte des Chemins de fer concédés de Belgique.

Erratum : il faut lire « Sluiskil » au lieu de « Sluiskens ».

ORTHOGRAPHE

Dans de nombreux cas, l'orthographe des noms de localités, telle qu'elle figurait dans les titres des Sociétés de chemins de fer concédés, différait de l'orthographe actuelle. Comme il n'était pas possible d'employer une orthographe différente suivant que les noms des localités se trouvaient dans les titres ou dans le texte, nous avons été contraint de conserver l'orthographe officielle de l'époque.

LEGENDE

I A — Toutes les lignes des Compagnies dont l'exploitation fut reprise par la **Société anonyme d'Exploitation**, ont été groupées sous la rubrique A.

I G — Toutes les lignes qui, en dehors des précédentes, ont été affermées par la **Société générale d'Exploitation**, figurent sous la rubrique G.

I H — Compagnies dont les baux furent repris par la **Société des Bassins houillers du Hainaut**,

2 — **Même Société** — Lignes des Flandres affermées.

3 — **Même Société** — Concessions et lignes affermées dans le Hainaut.

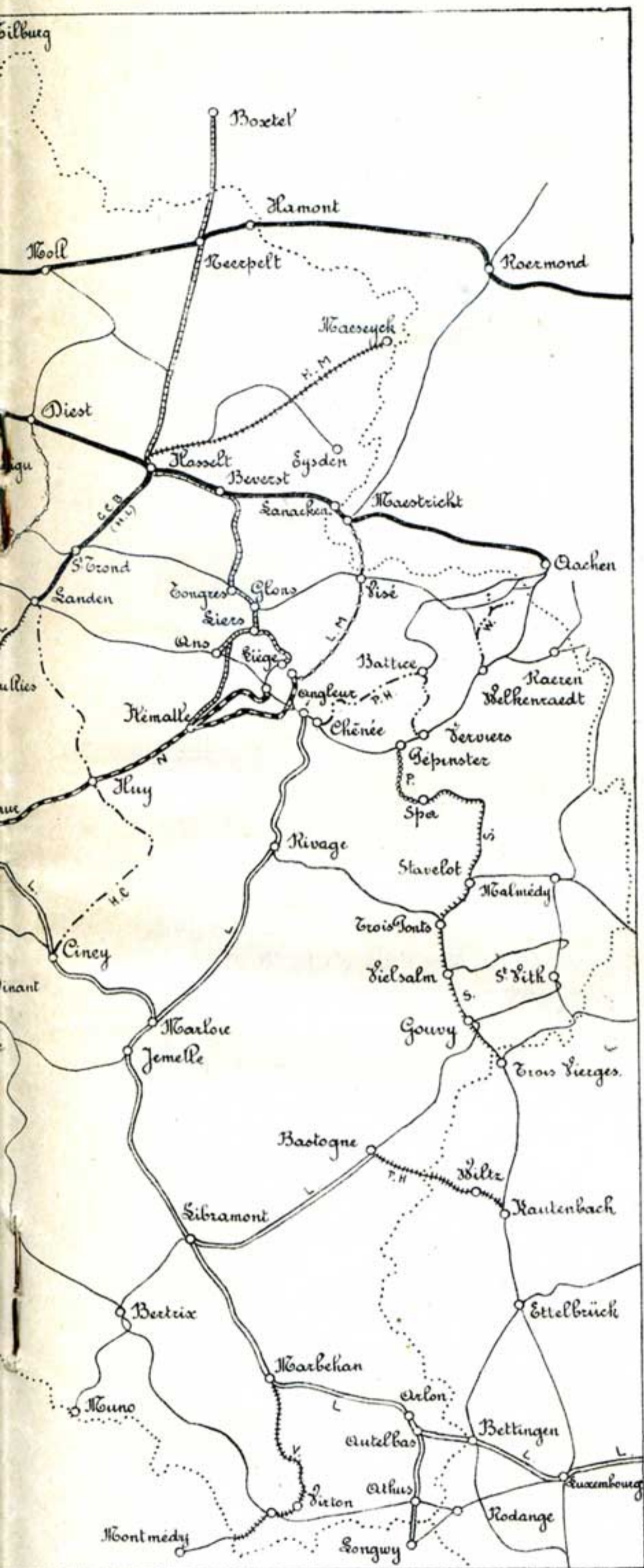
4 — **Société anonyme d'Exploitation** : Groupe séparé dans le Limbourg et la Province de Namur.

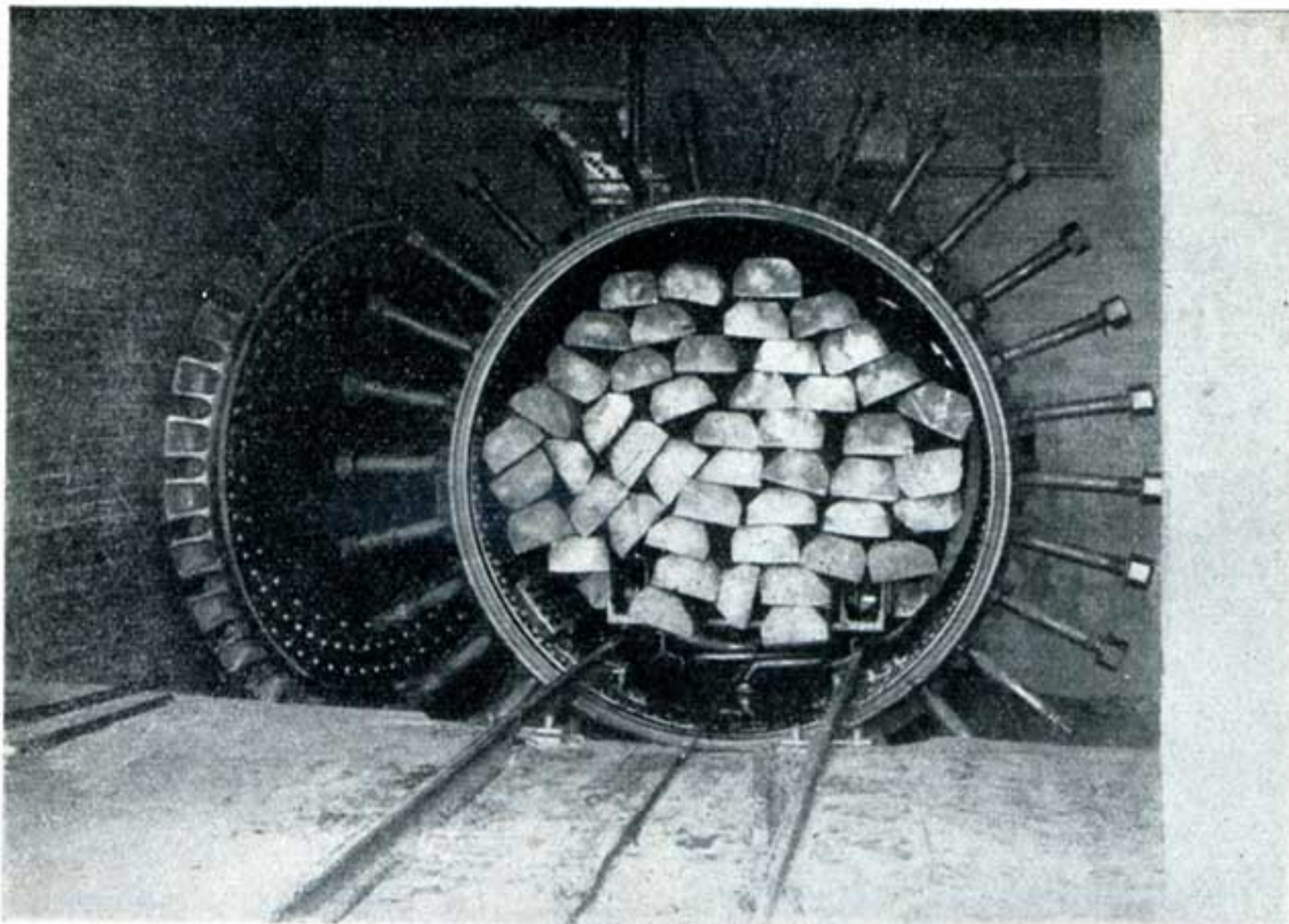
REMARQUES — Les lignes du réseau des Flandres sont figurées en traits larges, pleins ou creux. Celles d'entre elles qui ont repris leur indépendance, sont en traits pleins épais.

Les autres Compagnies du nord des Flandres qui restèrent indépendantes des groupes ci-dessus, sont désignées par un trait fort, doublé d'un trait mince continu, brisé ou interrompu par un point.

5 — Chemins de fer concédés construits par des Compagnies et dont l'exploitation fut assurée par les **Chemins de fer de l'Etat**. Les diverses Compagnies sont désignées par les initiales ci-après :

- B.G. Braine-le-Comte à Gand.
- B.L.C. Bruxelles-Lille-Calais.
- D.W. Dendre et Waes.
- H.C. Hesbaye-Condroz.
- M.M. Mons-Manage.
- P.H. Plateaux de Herve.
- S.E. Saint Ghislain-Erbisœul (Repris après quelques mois d'exploitation par la Compagnie).
- T.J. Tournai-Jurbise et Landen-Hasselt (Cette dernière fut partiellement exploitée par l'Etat, puis rattachée au Grand Central Belge).
- W. Jonction Belgo-Prussienne (Welkenraedt).





Traverses créosotées sortant des cylindres

donc de préparation, sont : un cylindre de chauffe situé au-dessus des autoclaves, un cylindre de manœuvre situé au-dessous du sol, les cylindres de jauge installés dans la salle des machines avec les compresseurs et les pompes à vide, mus par des moteurs électriques distincts, le tableau où sont concentrées les vannes, le collecteur de vapeur distribuant la vapeur dans les serpentins de chauffe dont tous les cylindres sont munis. La salle des machines comprend encore des barométrographes, indiquant les températures et les pressions exercées sur les autoclaves et placés sous la surveillance immédiate de l'agent chargé de diriger le créosotage. Cette salle des machines est ventilée par un système de conditionnement d'air. A l'étage se trouvent les réservoirs à air comprimé. La salle des chaudières comprend deux chaudières à vapeur de 150 m² de surface de chauffe, servant à alimenter le collecteur de vapeur cité plus haut.

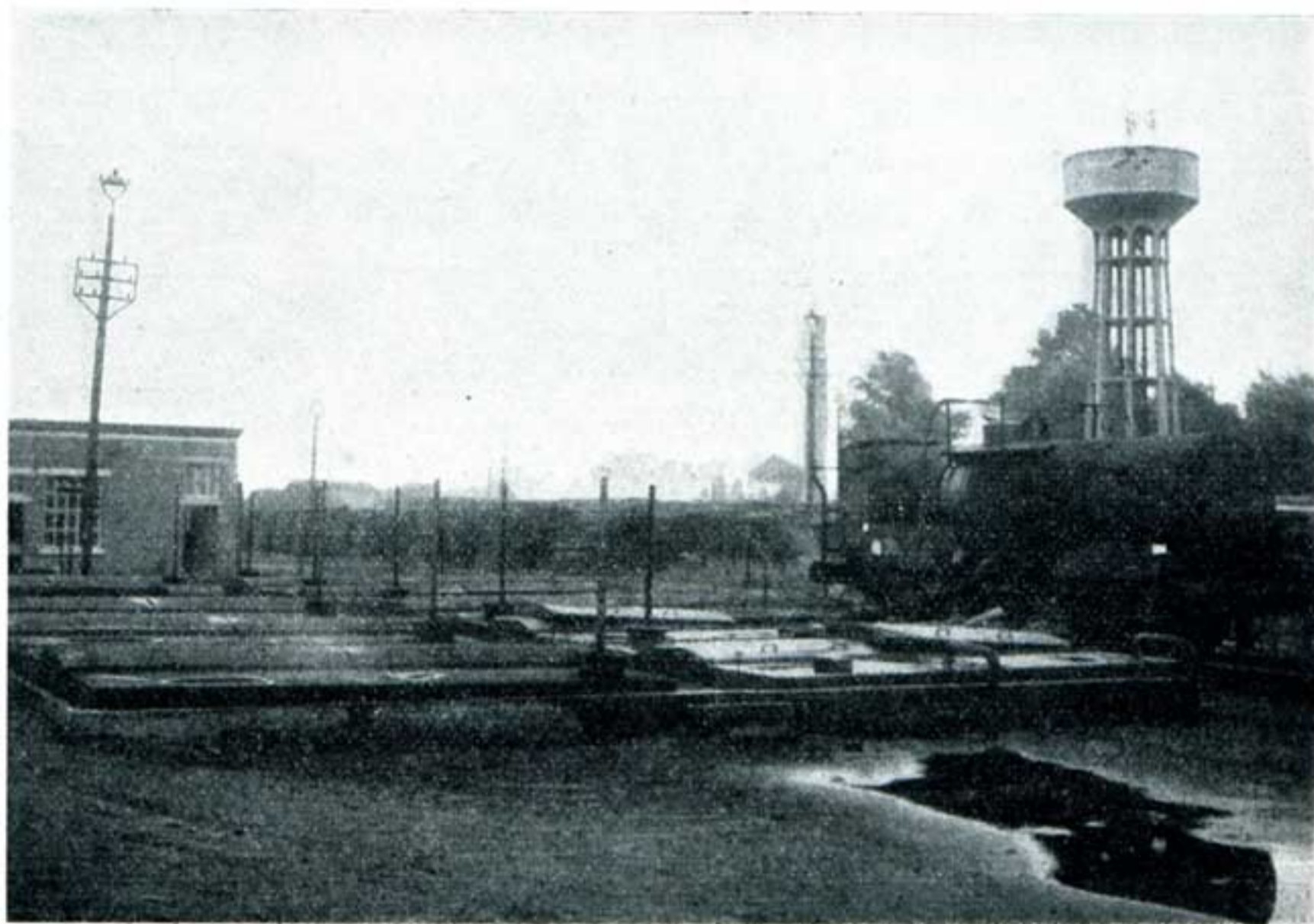
Le Ruping décrit dans les traités et employé généralement comporte une pression de 8 Atm. sur la créosote. En Belgique,

nous avons poussé jusque vers 15 Atm. afin de pénétrer latéralement et de tous côtés dans le bois parfait.

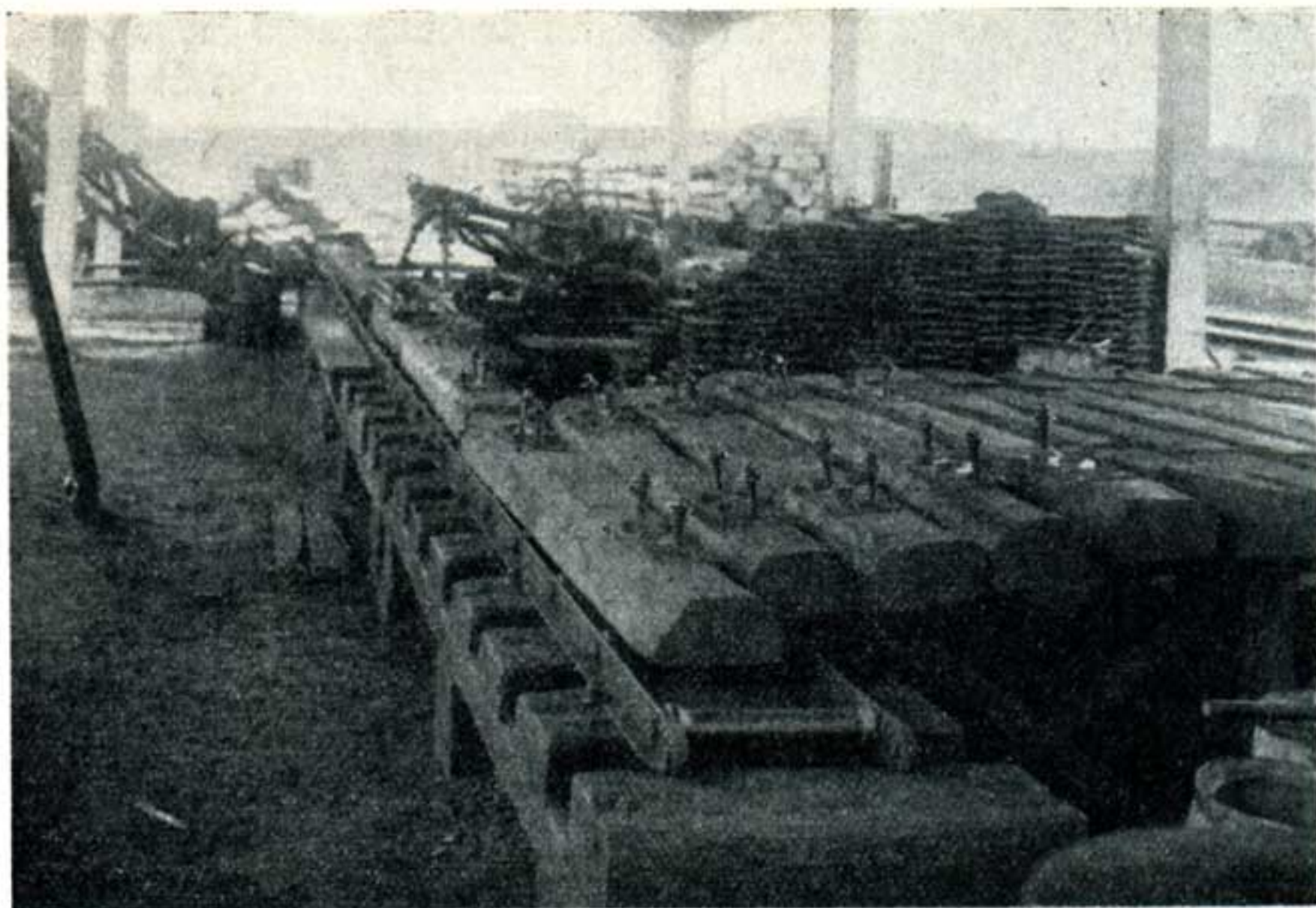
Pour le hêtre (bois homogène), on emploie le double Ruping, c'est-à-dire l'opération répétée. Ce bois doit être imprégné totalement, à l'exception des parties de cœur rouge où la créosote ne peut pas entrer par suite de l'occlusion absolue des vaisseaux par des matières inertes dont la formation est trop longue à expliquer ici. Le grand défaut que présentait le hêtre avant l'emploi du système Ruping résidait en ce que ce bois était superficiellement créosoté et l'examen oculaire dans la voie, après quelques années, ne pouvait déceler une pourriture intérieure. Dans le hêtre sont forés des trous de diffusion afin de faciliter l'accès de la créosote.

Pour le créosotage des poteaux en sapin (7 m. 50 à 12 m.) employés par la Société, ainsi que pour le traitement du bois d'azobé, on emploie le Ruping simple.

A la sortie des autoclaves se trouve l'instal-



Bacs à créosote avec wagon-citerne en vidange



Installation de tirefonnage

lation de tirefonnage. Le tirefonnage est l'opération qui consiste à fixer électro-mécaniquement des selles métalliques sur les traverses en bois au moyen de tirefonds. Ces selles d'appui sont employées, le plus souvent, dans les voies en courbe pour servir d'armature de renforcement afin d'éviter l'écartement des rails par les effets de lacet de la locomotive.

Le chargement automatique des traverses dans les wagons est fait au moyen d'une chaîne sans fin, à taquets, mue par un moteur électrique. Les traverses non expédiées sont empilées en piles mortes.

Le chantier comprend encore une scierie, comprenant une scie à ruban, une scie circulaire et deux affûteuses. Les grumes réceptionnées en forêt sont amenées par wagon à Wondelgem et servent au débitage de pièces spéciales de dimensions non courantes dans le commerce (les pièces en dépôt, achetées dans le commerce, ont une longueur variant de 1 m. 35 à 5 m., une

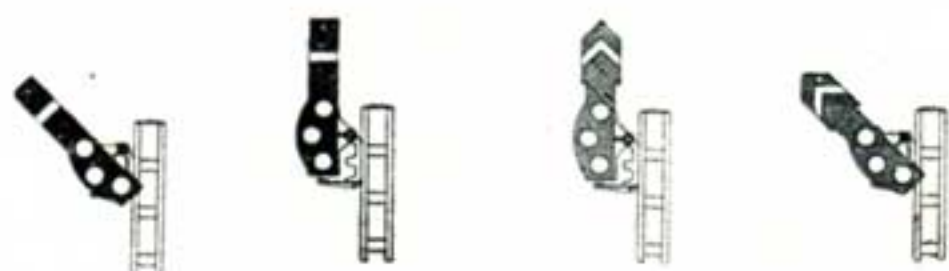
largeur de 0 m. 30 et une épaisseur de 0 m. 15).

Pour l'examen de la putrescibilité des bois, le chantier dispose d'un pourrissoir. Le pourrissoir enterré, dont la partie supérieure est à fleur de sol, est composé de compartiments en béton pourvus de serpentins de chauffe. Les échantillons de bois à observer sont placés dans les compartiments, tapissés au préalable de matières putrescibles (fumier, terreau). Ce lit de matières est chauffé et périodiquement arrosé, afin d'activer la putréfaction des pièces en observation. Les constatations périodiques qui s'échelonnent

sur plusieurs années sont consignées dans un registre spécial. Elles permettent de tirer des conclusions quant à la conservation des diverses essences.

Ci-dessous quelques chiffres qui donnent une idée de l'importance des manutentions effectuées à Wondelgem.

<i>Réceptions.</i>		1936	1937	1938
Traverses	Pièces	480.801	999.214	796.994
Pièces de bois	m3	5.093	14.822	15.429
<i>Créosotages.</i>				
Traverses chêne	Pièces	497.822	741.389	837.038
Traverses hêtre	Pièces	63.588	18.945	31.976
Traverses azobé	Pièces	108	—	—
Pièces en chêne	m3	5.026	10.361	14.703
Pièces en hêtre	m3	749	233	501
Pièces en azobé	m3	976	450	—
<i>Pose de selles d'appui</i>		204.836	276.902	191.461
<i>Expéditions.</i>				
Traverses	Pièces	751.437	766.013	742.262
Pièces de bois	m3	11.134	11.146	9.451



LE TRANSPORT DE LA MARÉE

par G. WOUTERS.

PENDANT de longues années, la pêche belge connut une crise aigue. La vente de poisson de mer diminua d'année en année; le nombre de bateaux de pêche immobilisés dans nos ports de pêche augmenta sans cesse et l'industrie de la pêche périclita.

Cette crise eut deux causes essentielles : la forte concurrence étrangère et l'insuffisance notoire de la consommation de poisson frais par la population belge.

Dans le but de sauver cette industrie éminemment nationale, l'Administration de la Marine prit l'initiative d'un mouvement de propagande intense en faveur des produits de la mer.

Une commission, créée à cette fin, organisa des conférences publiques dans les écoles et garnisons, des « Semaines du poisson », des représentations cinématographiques. Les journaux publièrent des articles suscitant l'intérêt du public pour la pêche belge.

La Société Nationale des Chemins de fer prit, à ses frais, une part active à ce mouvement : prospectus divers, affiches illustrées, dépliants, réclames dans les quotidiens, films de propagande.

Au début, des listes donnant les noms des nombreux marchands de la côte furent envoyées à tous ceux qui en firent la demande.

Il n'est pas téméraire d'affirmer que la Société Nationale peut revendiquer une bonne part du succès qui couronna cette propagande.

Les chiffres ci-après nous montrent combien grand fut ce succès.

Nous prendrons comme points de comparaison les années 1933 et 1938. La première n'est pas exceptionnellement mauvaise, puisque le trafic de la dite année est supérieur à celui des trois années précédentes.

Poids total de la marée vendue dans les minques des divers ports de pêche belges (Ostende, Zeebrugge, Heist, Blankenberge et Nieuport) :

En 1933 . . . 27.133.000 kg.

En 1938 . . . 39.135.000 kg.

En plus . . . 12.000.000 kg.

soit une augmentation de 45 %.

Le produit total de ces ventes a été :

en 1933 de . . fr. 75.845.000

en 1938 de . . » 123.379.000

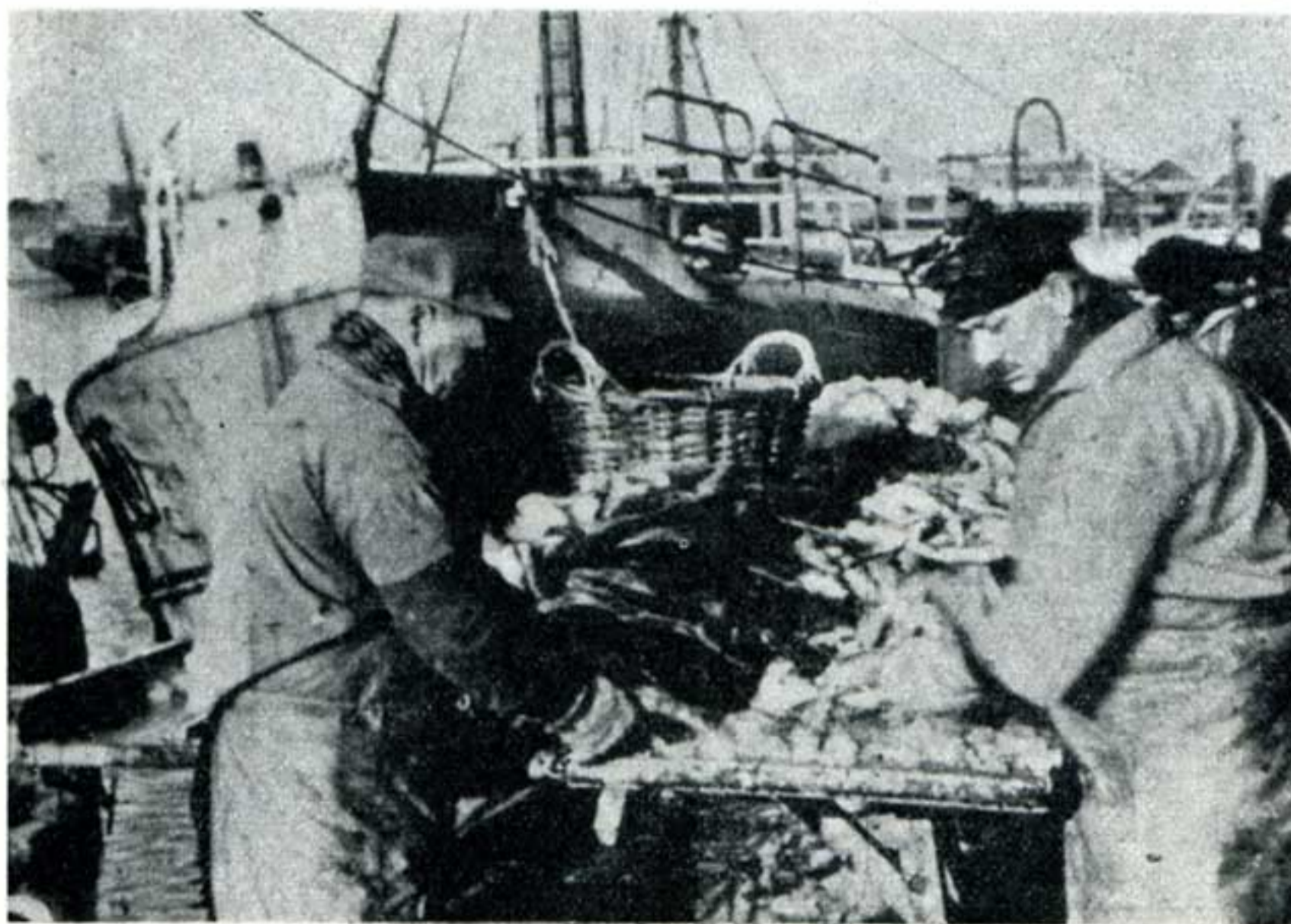
en plus en 1938 fr. 47.534.000

soit une augmentation de 63 %.

Il peut être intéressant d'ajouter que sans les troubles internationaux, les chiffres de 1939 auraient largement dépassé ceux de 1938; la diminution en 1939 n'atteint que 3 à 3.5 %.

* * *

Plus de la moitié — 54 % — du poids total de la marée vendue dans les diverses minques



Déchargement des bateaux

de la côte a été confiée au Chemin de fer pour le transport tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.

Au total 21.068 tonnes, dont 15.348 tonnes en trafic intérieur et 5.620 tonnes pour l'exportation.

La politique tarifaire adoptée par la Société Nationale a toujours tendu vers ce but : fournir à l'industrie de la pêche le maximum de facilités de transport dont elle a besoin pour se développer et ne lui réclamer que des rémunérations modérées.

C'est ainsi que pour des acheminements spéciaux, presque aussi favorables que ceux prévus pour le tarif exprès, ce sont les prix de la grande vitesse qui sont appliqués.

Il en est de même pour les expéditions importantes du tarif de la petite vitesse, qui jouissent des délais de la grande vitesse.

Au surplus, la glace et les réservoirs à glace sont transportés gratuitement à concurrence de 20 % du poids total de l'expédition ; les récipients vides et la glace restante sont renvoyés gratuitement en petite vitesse.

* * *



Vente à la minque

Une caractéristique du trafic de poisson frais est qu'il est principalement saisonnier : intense d'octobre jusqu'en mai et faible de mai à octobre.

Il y a aussi des jours de fort trafic, d'autres de moindre activité. Ainsi, le mercredi s'effectuent principalement les envois importants et moyens destinés au commerce de poisson à l'intérieur du pays et ceux pour l'exportation. Le jeudi est le jour de l'expédition des colis postaux « poisson frais » qui doivent être livrés directement au consommateur le vendredi avant midi.

Dans le but de garder au poisson toute sa fraîcheur, les expéditions ne sont remises au transport que peu de temps avant le départ des trains, soit principalement entre 16 et 17 heures.

Quatre trains spécialement affectés au transport de la marée partent d'Ostende-Minque, respectivement à 17 h., 17 h. 20, 17 h. 30 et 18 heures.

L'acheminement des expéditions au départ des autres ports de pêche est réglé de telle sorte que ces envois rejoignent les trains susdits qui vont dans les différentes directions du pays et vers l'étranger.

121 wagons isothermes sont spécialement affectés au transport de la marée. Le wagon isotherme a 21 mètres carrés de surface de plancher ; la température y est maintenue à environ 5° grâce à sa construction spéciale : parois et plafond doubles séparés par un revêtement de liège de 7 centimètres ; double plancher calfaté ; portes doubles avec revêtement caoutchouté fermant complètement les interstices et donnant une étanchéité complète.

276 wagons blancs de grande vitesse complètent ce parc de matériel.

Le plan d'acheminement spécial du transport de la marée garantit l'arrivée à la station des-



Triage et chargement des colis poisson frais

tinataire avant 8 heures du matin, de toute expédition du tarif de grande vitesse remise au transport la veille avant 17 heures. Les expéditions « petite vitesse » y arrivent au plus tard à 12 heures.

Un exemple permettra de suivre une expédition poisson frais « grande vitesse » d'Ostende Minque à Eupen.

Cet envoi reçoit la marque de lotissement « 30 D » qui signifie : à charger au train GV 4 dans le wagon littéra FV 2 emplacement marqué D.

Ce train part d'Ostende-Minque à 17 h. 20, arrive à Schaerbeek à 23 h. 16 où le wagon entre dans la composition du train GV 2, départ à 1 h. 25. Arrivé à Herbesthal à 6 h. 22, l'envoi est remis au train de voyageurs n° 4852, départ 7 h. 22, arrivée à Eupen à 7 h. 30.

* * *

Une heureuse innovation à l'actif de la Société Nationale a été l'instauration du « Colis postal poisson frais » auquel nous avons fait allusion plus haut.

Le problème de la distribution des petits colis de marée n'avait pas encore reçu une solution pratique.

La distance séparant le port de pêche du consommateur étant généralement fort grande, la principale difficulté était de livrer le poisson au domicile du consommateur dans un délai aussi court que possible, de façon que le transport sur une grande distance n'altérât pas la fraîcheur de la marchandise.

C'était particulièrement le cas pour le consommateur habitant loin d'un centre important ou dans une localité non desservie par le grand chemin de fer.

Le « Colis poisson frais » a apporté la solution au problème de la fourniture directement au domicile du consommateur, dans tout le pays, des petites commandes de « poisson frais » expédiées des ports de pêche.

Outre la tolérance de poids de 20 % pour la glace, la Société Nationale a consenti pour le « Colis poisson frais » une réduction de tarif de 1 franc.



Chargement dans les trains G. V.

Alors que la taxe du colis postal ordinaire est de 5 francs jusqu'à 3 kg. et de 6 francs pour le colis de plus de 3 à 5 kg., celle du colis poisson frais n'est que de 4 francs jusqu'à 3 kg. 750 (glace comprise) et de 5 francs jusqu'à 6 kg. 250. La réduction ainsi consentie est donc en réalité de 35 %.

Un acheminement spécial et rapide a été établi pour ce colis afin d'atteindre le but poursuivi :

expédié le soir à la côte, livré au consommateur le lendemain à temps pour le repas de midi.

Un exemple :

Colis postal poisson frais d'Ostende à Martelange :

Le colis reçoit une marque spéciale de lotissement : 36.36 D (signification : région d'Arlon, wagon littéra LL 65; train GV 4, colis à faire suivre par vicinal).

Départ à 17 h. 20, arrivée à Bruxelles (Nord) à 22 h. 43; le wagon LL 65 est mis dans la composition du GV 32, départ à 0 h. 54. Arrivé à Arlon à 5 h. 39, le colis est remis au premier tram vicinal pour Martelange où il est à la disposition du destinataire à 9 h. 30.

La propagande intense, organisée par la Société Nationale pour faire connaître ce nouveau régime au public, a eu le succès considérable qu'attestent les chiffres ci-après :

en 1932 avant l'instauration du « colis poisson frais », le nombre de petits colis, de moins de 5 kg. était d'environ	15.000
en 1933 (1 ^{ère} année)	106.000
en 1938	299.943

Cet exposé nous montre que les initiatives prises par la Société Nationale dans ce domaine ont eu une influence des plus heureuses sur le développement de la pêche maritime belge.



Cabine de signalisation de Bruxelles-Nord.

Une cellule sanitaire du chemin de fer quelque part en Belgique

par A. QUOILIN

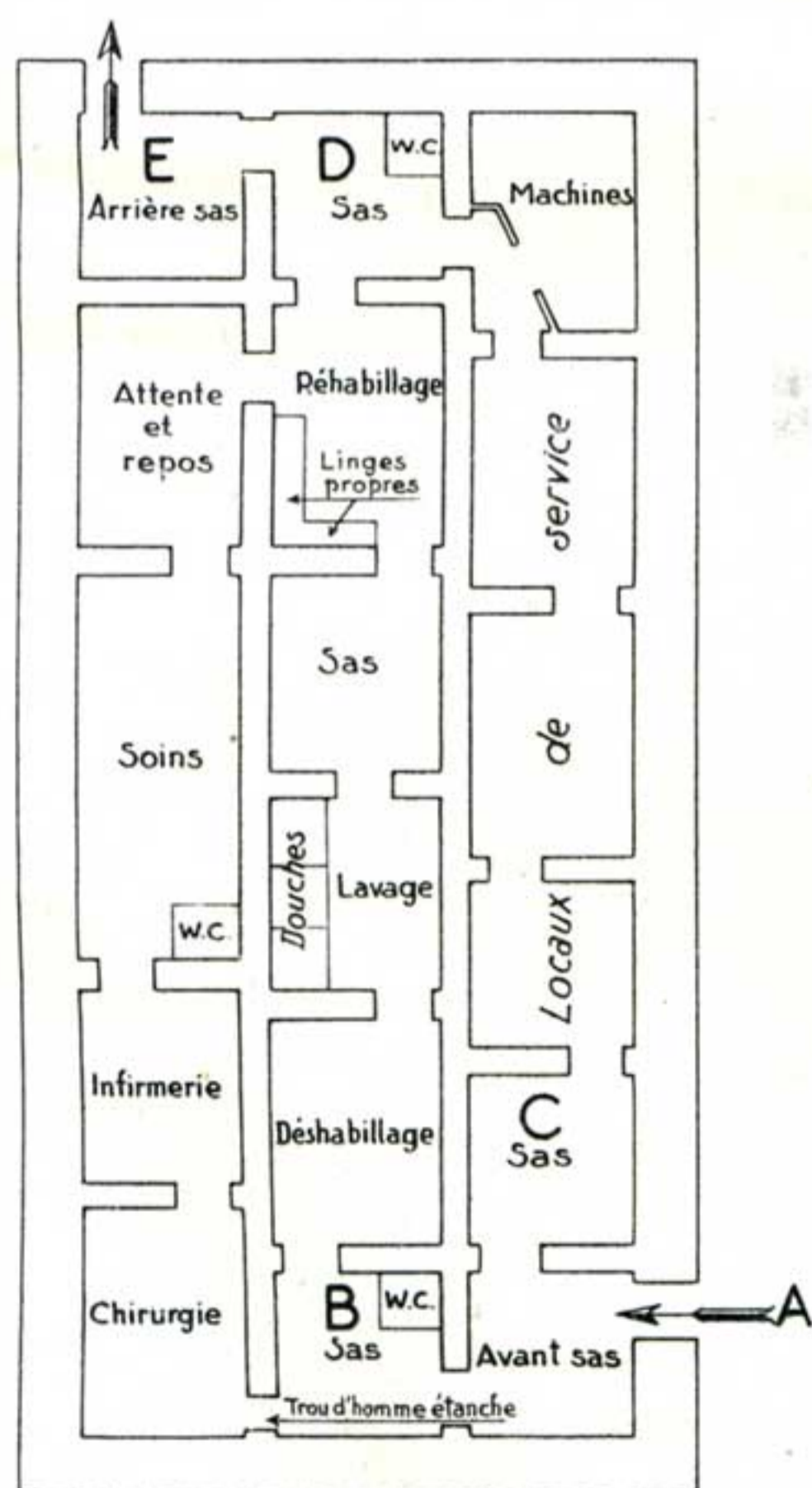
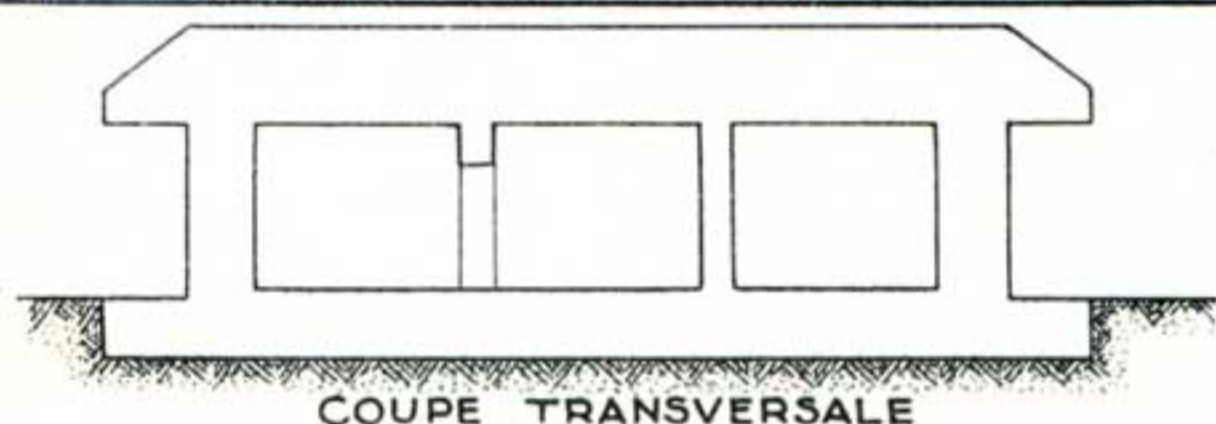
EDIFIÉE pour assurer aux agents du chemin de fer blessés ou gazés les premiers soins avant leur transfert dans un hôpital, la cellule sanitaire présente en plan la distribution figurée au schéma ci-après.

L'entrée se fait en A, dans un avant-sas permettant, par le sas B, l'accès des installations médicales



Une cellule sanitaire du chemin de fer

PLAN SCHÉMATIQUE DE LA CELLULE



et par le sas C, celui de locaux de service du chemin de fer.

La salle des machines fait suite à ces derniers.

La sortie des deux séries de locaux a lieu par le sas unique D et l'arrière-sas E.

La cellule se présente sous l'aspect d'un rectangle de 26 mètres de long sur 12 mètres de large, divisé en 17 compartiments.

La construction est en béton armé de dimensions suffisantes pour résister au bombardement ordinaire. Le toit et le radier débordent sur les parements des murs extérieurs de façon à éviter le choc direct contre les parois.

La hauteur libre intérieure est de 2 m. 50. Le plafond laisse apparentes les plaques en am-acier placées dans le but de soustraire les occupants aux chutes possibles des parcelles de béton qui pourraient se détacher sous l'action de l'éclatement des bombes tombant sur la construction.

L'aspect de ces plaques simule assez bien un lambrissage qui donne belle apparence au plafond.

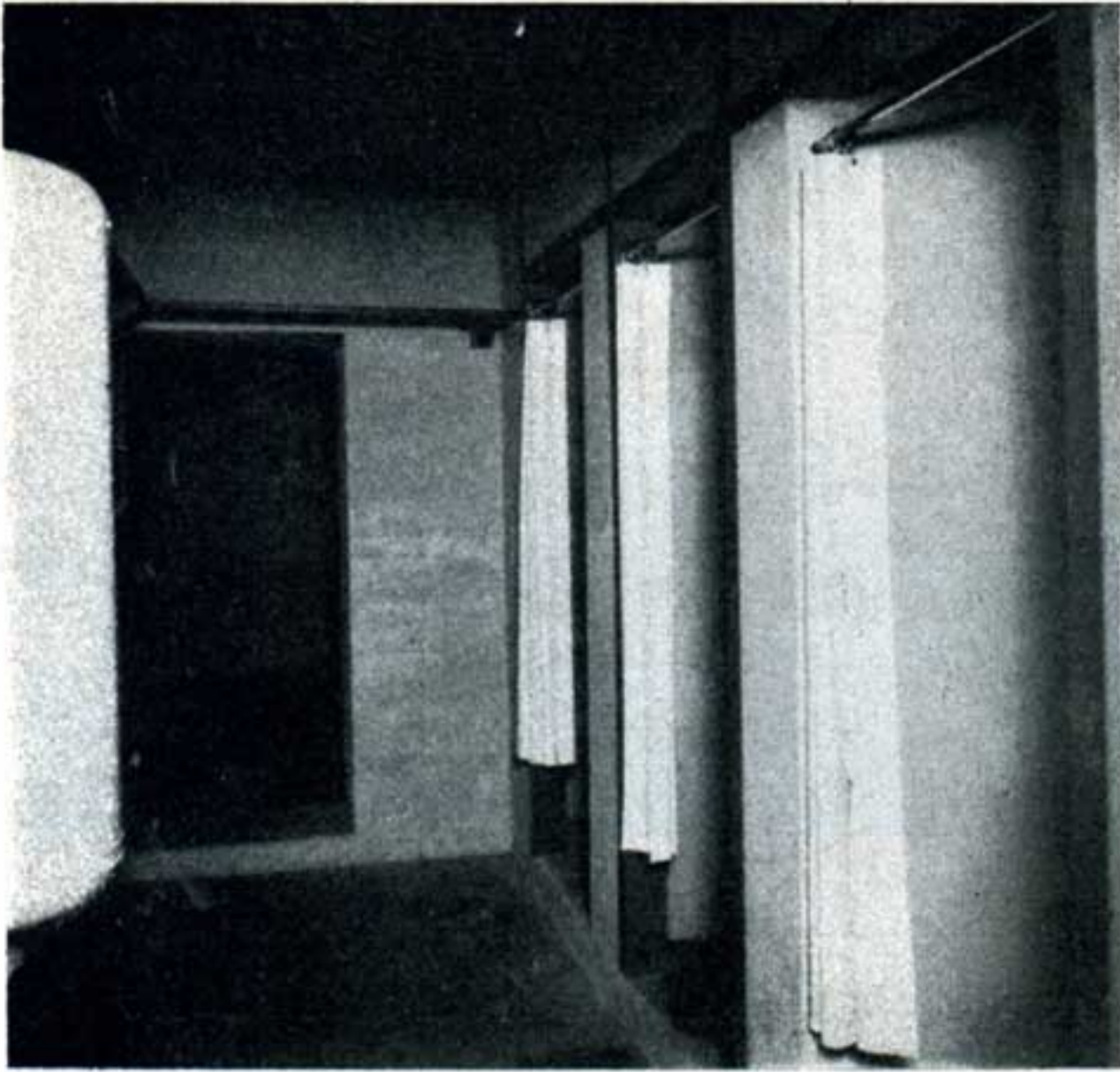
Le pavement est monolithique avec revêtement anti-poussièreux.

Des rayons sur consoles règnent sur tout le pourtour des murs de chacun des locaux.

Les portes extérieures anti-souffle et anti-gaz sont en acier de 40 millimètres d'épaisseur.

Les portes intérieures, également en acier, sont simplement anti-gaz.

La division en compartiments étanches présente cette garantie qu'une partie de la cellule peut être détruite ou avoir son étanchéité compromise, sans dommage pour les occupants de la partie non sinistrée.

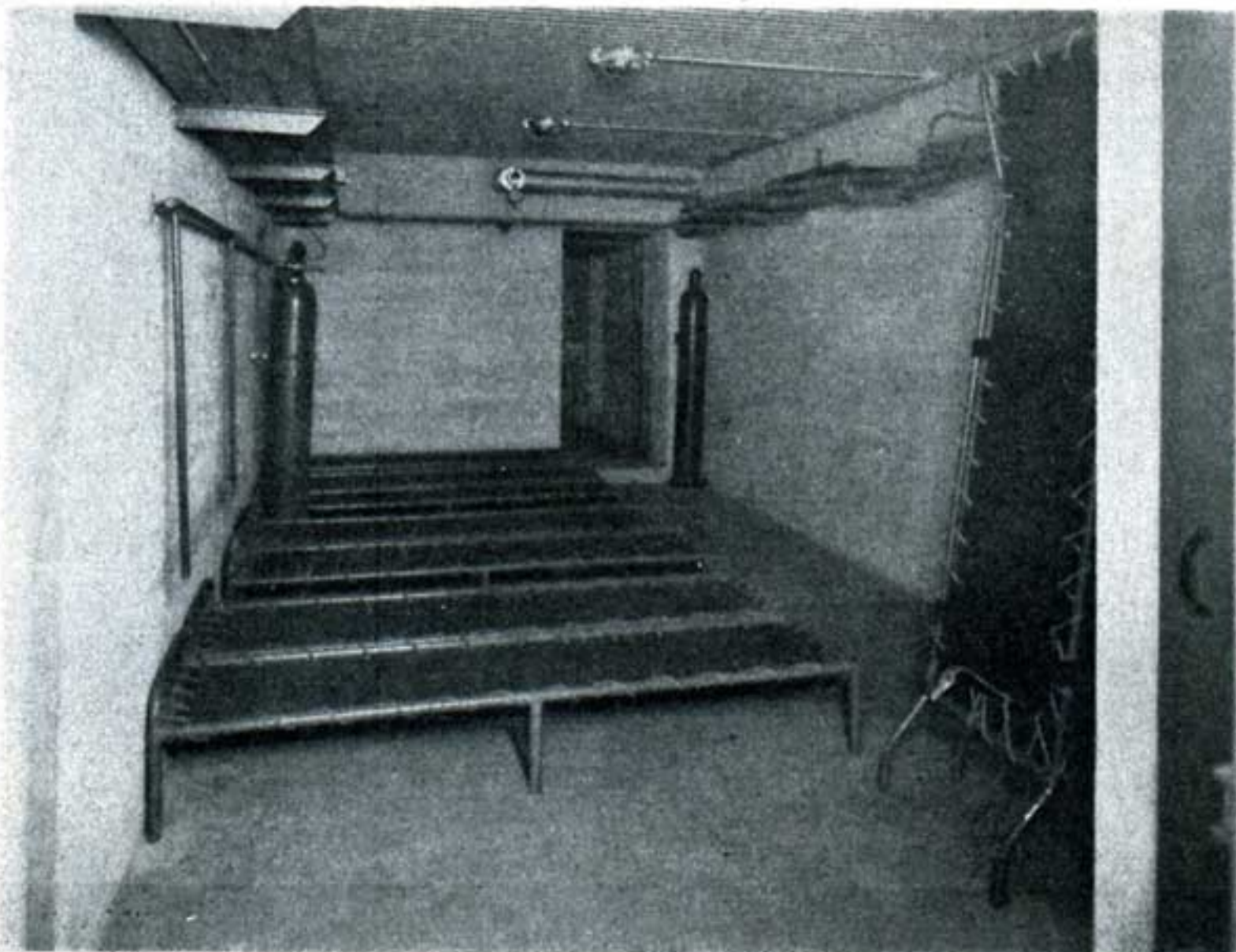


Lavage et douches

Des installations sanitaires, raccordées aux égouts avec interposition de siphons coupe-air à grandes hauteurs d'eau, sont placées aux endroits les plus propices.

Du sas du service médical, on passe dans le local de déshabillage qui débouche dans la salle des douches à l'usage des agents atteints par l'ypérite. Les douches sont alimentées à l'eau froide et à l'eau chaude.

Vient ensuite le local de réhabillage dans lequel l'agent, qui vient de passer à la douche et dont



Salle de soins

les vêtements contaminés ont été enlevés, est doté d'habits nouveaux.

Dans la salle d'attente se tiennent les intéressés en attendant de passer dans l'infirmierie ou la salle d'opération.

La salle des machines renferme les installations d'éclairage et de conditionnement d'air.

L'éclairage électrique est assuré par un groupe convertisseur rotatif qui transforme le courant alternatif à 220 volts du réseau en courant continu à 110 volts.

En cas de panne de courant alternatif, un groupe électrogène à moteur à essence se substitue immédiatement au réseau défaillant.

Outre l'éclairage, ces deux groupes assurent le fonctionnement des moteurs du conditionnement d'air, de la pompe de secours, le chauffage de l'eau des douches et la desserte des appareils médicaux.

Le conditionnement d'air réalise l'aération des locaux en « circuit ouvert » : l'air est puisé à l'extérieur et expulsé hors de la cellule après avoir servi.

L'aspiration de l'air se fait par un ventilateur raccordé à deux prises : l'une, la prise d'air haute, débouche à environ 1 mètre au-dessus du toit de la cellule, l'autre, la prise d'air basse, aspire à 1 mètre au-dessus du sol.

Les orifices extérieurs de ces prises d'air sont conditionnés de façon à empêcher l'introduction de l'eau de pluie.

Un jeu de registres permet d'utiliser l'une ou l'autre de ces prises d'air, de passer directement par le ventilateur au moyen d'un « by pass », ou de diriger l'air aspiré dans le filtre anti-gaz.

L'air aspiré, éventuellement filtré, est distribué dans les compartiments de la cellule au moyen de conduites en tôle galvanisée, munies de bouches de sorties calibrées selon la capacité des locaux.

L'air usé est évacué par d'autres conduites également en tôle galvanisée.

Ces dernières conduites débouchent à l'extérieur ; leurs orifices de sorties sont équipés de clapets robustes, anti-souffle, se fermant automatiquement en cas de besoin. Ces clapets ont

pour but de soustraire à l'effet de souffle les clapets intérieurs, en aluminium, montés à l'entrée des tuyaux d'évacuation et destinés à empêcher toute rentrée intempestive de l'air extérieur. Ces derniers clapets sont réglés pour entretenir une surpression intérieure dans la cellule de 10 millimètres d'eau, rendant impossible toute infiltration de gaz par des fissures éventuelles.

Une installation spéciale de reprise d'air par ventilateur fonctionne pour l'évacuation rapide de l'air de la salle de déshabillage et du local des douches, pour lesquels les risques de pollution de l'air par le passage des ypérités sont à craindre.

Les sas, eux aussi, sont soumis à des balayages d'air puissants provoqués de la salle des machines par simple manœuvre de registres ad hoc.

En temps normal, les W. C. sont ventilés par de petites cheminées dont l'orifice inférieur peut être obstrué de l'intérieur au moyen de bouchons à vis.

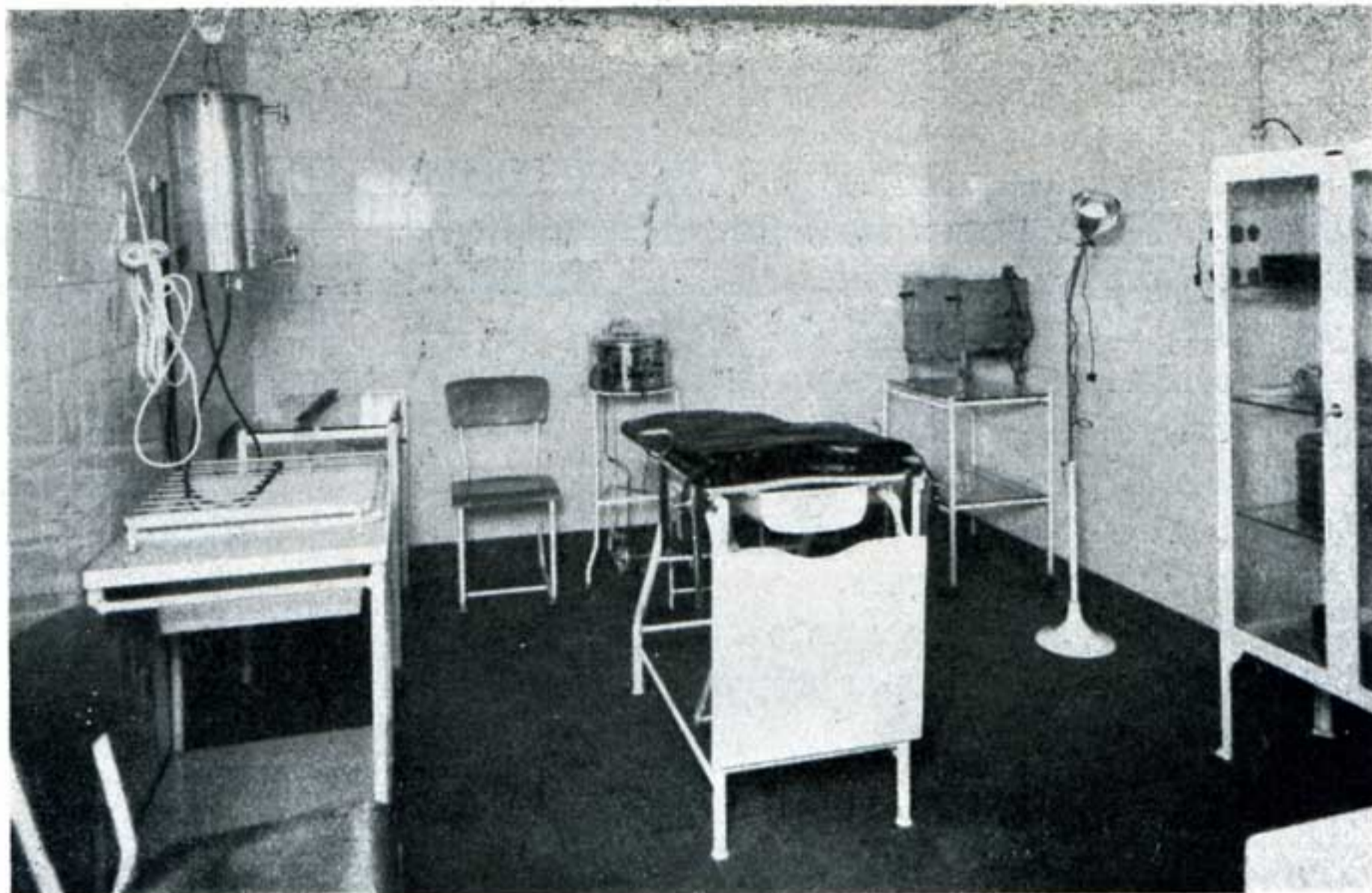
Dans certains compartiments pour lesquels l'aération ne peut être suspendue — la salle d'opération, par exemple — pour obvier à une mise hors de service accidentelle du conditionnement d'air, des appareils régénérateurs d'air, fonctionnant en cycle fermé, ont été installés comme appareils de secours.

L'alimentation en eau est assurée par un raccordement au réseau d'eau potable.

Une citerne de trois mètres cubes de capacité, toujours tenue remplie, doit y suppléer en cas de bris des conduites d'alimentation du réseau et un puits a été foncé pour l'éventualité où les deux sources qui précèdent viendraient à manquer.

Un jeu de vannes permet de réaliser toutes les combinaisons nécessaires.

L'eau de la citerne et l'eau du puits sont envoyées dans les conduites de distribution intérieures par une pompe automatique électrique doublée d'une

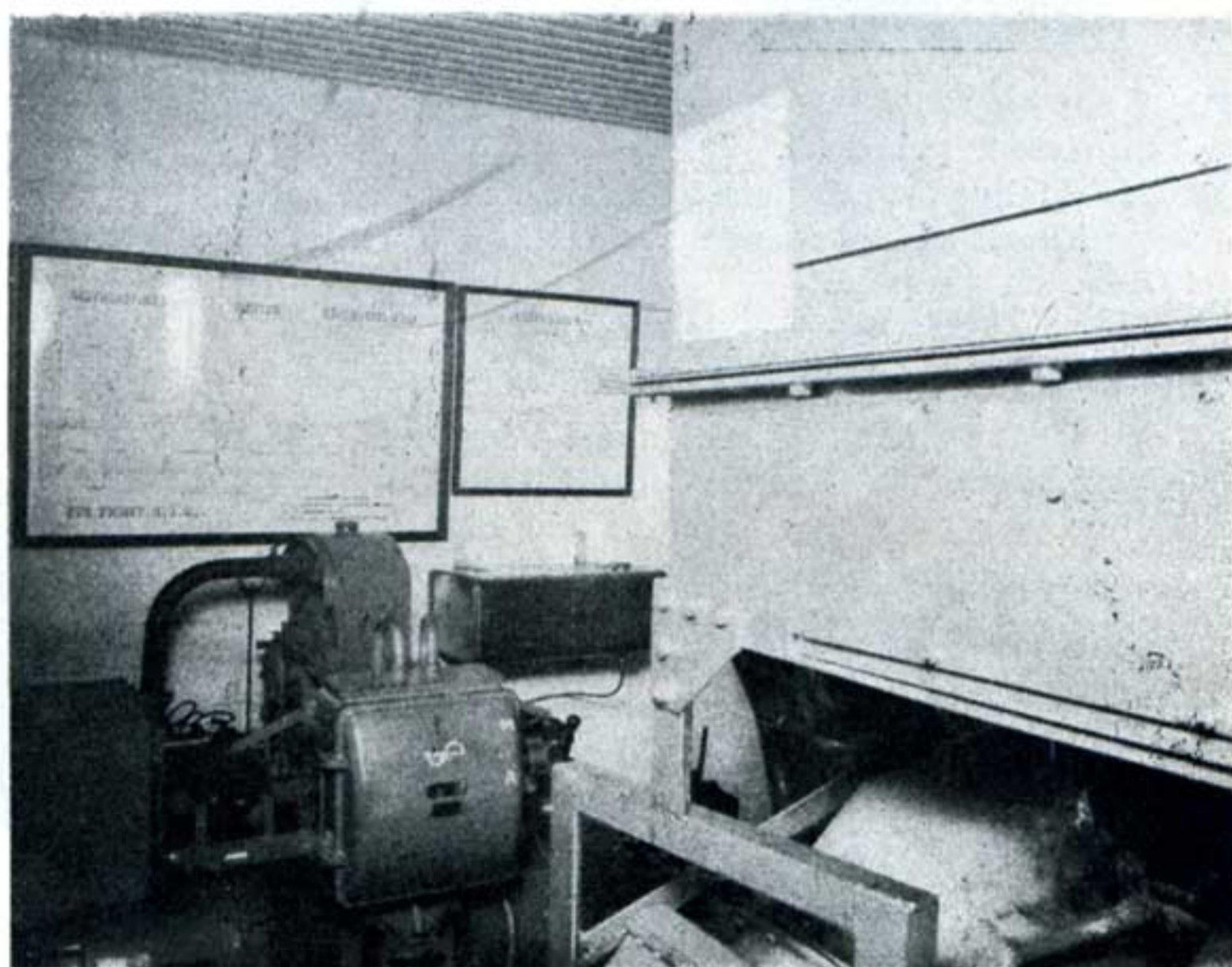


Salle de chirurgie

pompe à main à utiliser si le courant vient à manquer.

Comme on le voit par la description qui précède, toutes les précautions possibles ont été prises pour assurer de façon effective le secours aux blessés, quelles que soient les circonstances. Ce n'est vraiment qu'en cas de destruction totale de la cellule que son fonctionnement, tout au moins partiel, ne pourrait être assuré.

La Société Nationale a fait tout son devoir; le personnel peut avoir confiance.



Salle des machines

BIBLIOGRAPHIE

M. U. LAMALLE, Directeur Général Adjoint de la S. N. C. B., a bien voulu faire don à la bibliothèque de la Société des deux fascicules du cours d'Exploitation des Chemins de Fer qu'il professe à l'Université de Louvain et qui ont trait à la signalisation.

L'auteur y expose les principes de notre signalisation et passe en revue les divers modes d'exploitation des lignes.

A signaler les intéressants chapitres concernant le block-system par appareils enclenchés,

la signalisation lumineuse de jour et de nuit, la répétition des signaux sur les locomotives et le block automatique.

Le texte est abondamment illustré de figures dont la clarté est remarquable et qui facilitent grandement la lecture des exposés techniques.

Les deux fascicules, d'une lecture agréable et d'une rédaction soignée, sont susceptibles de rendre de grands services non seulement aux élèves de l'Enseignement supérieur, mais encore à nombre de techniciens du rail.

Ceux qui ont bien mérité du Rail

MAHY, A. H. J.

M. MAHY, A. H. J., est entré au chemin de fer en 1894 en qualité de commis. Au cours de sa carrière,



il fonctionna notamment à Tournai comme sous-chef de station, à Statte comme contrôleur et à Namur comme inspecteur du mouvement. En 1924, il fut placé comme directeur de service à la tête du groupe de l'Exploitation à Namur. Lors de la création de la Société en 1926, il fut confirmé dans ce poste avec le grade

d'inspecteur principal.

M. Mahy est titulaire de plusieurs distinctions honorifiques et notamment de la Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold.

D'HAZELEER, A. G.

M. D'HAZELEER, A. G., a été repris en 1898 de la Compagnie du Grand Central Belge où il était entré en 1891 en qualité de commissionnaire. Il fut nommé agréé en 1913, puis commis en 1918. Après avoir fonctionné à la remise de Lodelinesart et à celle de Charleroi, il fut transféré au bureau du groupe M de Charleroi en 1925, auquel il est resté attaché jusqu'à ce jour.



M. D'haezeleer est titulaire de la Croix Civique de 2^e classe et de la Médaille Civique 1914-1918.

TEUGELS, V. E. M.

M. TEUGELS, V. E. M., est entré à l'administration en mai 1893 en qualité de commis à Anvers-Est.



De 1895 à 1922, il a été attaché à l'Agence commerciale de Londres. Rentré à la Direction de l'Exploitation, il fut détaché, en 1928, au Congrès des Chemins de fer, où il termine sa carrière avec le grade de chef de bureau principal.

M. Teugels est titulaire de plusieurs distinctions honorifiques et notamment de la Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold.

RASPOET, J.

M. RASPOET, J., est entré en service comme nettoyeur de voitures en juillet 1896 à Bruxelles-Nord. En 1906, il passa comme lampiste à Denderleeuw. Il termine actuellement sa carrière à cette résidence en qualité d'appareilleurgazier.



M. Raspoet est titulaire de la Médaille Civique de 2^e classe.

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

Nous leur souhaitons une longue et agréable retraite.



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

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

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

de 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



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

1939

PREMIÈRE ANNÉE

NOTATIONS

Afin d'apporter de l'uniformité dans la présentation, nous adopterons les appellations suivantes :

1. « Voitures de chemin de fer » pour les véhicules à voyageurs.
2. « Wagons » pour les véhicules à marchandises.
3. « Ferry-boats » pour les bacs porte-trains, cette dernière appellation n'étant pas entrée dans le domaine courant.
4. « Containers » et non « lifts » ou « cadres » qu'on a tâché d'introduire.
5. « Empatement » suivant l'orthographe utilisée en France.
6. « Locomotive » à vapeur et non « moteur » ou « remorqueur » qu'on employait autrefois en Belgique mais pas en France.

TABLE DES MATIÈRES

- A nos lecteurs**, par M. N. Rulot, Directeur Général de la S. N. C. B., n° 1, p. 1.
- Abris économiques à voyageurs, n° 11, p. 18-19.
- Affiches, n° 1, p. 2.
- Anvers-Bruxelles — Service des trains omnibus, n° 1, p. 2; n° 7, p. 3; n° 9, p. 5.
- Assemblée générale des actionnaires de S. N. C. B., n° 2, p. 2; n° 3, p. 2.
- Autorails :**
 Nouveau type, n° 1, p. 2.
 Les lignes déficitaires et les autorails, n° 2, p. 17-19.
 Les autorails de la S. N. C. B. et les résultats d'exploitation auxquels ils ont donné lieu, par E. Hennig, n° 4, p. 7-12; n° 5, p. 16-22.
 Autorails légers avec moteur à gaz pauvre, n° 10, p. 3.
- Belgique (La).** Pays complet. Le rôle du Chemin de fer dans la révolution, par Jean de Villers, n° 5, p. 15-16.
 Belgique pittoresque (La), n° 1, p. 23-24.
 Bibliographie, n° 10, p. 21; n° 12, p. 24.
Bruges :
 Le transfert du Service des trains, n° 2, p. 2.
 La nouvelle gare, n° 3, p. 7-10.
Bruxelles-Anvers : Service des trains omnibus, n° 1, p. 2; n° 7, p. 3; n° 9, p. 5.
Bruxelles-Ostende en une heure, n° 1, p. 2.
Budget : Pourquoi la S. N. C. B. veut équilibrer son budget, n° 6, p. 1-2.
Bureau central de compensation (Le), par L. Mahy, n° 6, p. 11-13.
- Cabine de signalisation électrique** n° 2 de Bruxelles-Midi (La), n° 5, p. 9-14.
 Canal Albert (Les grands ponts du), n° 9, p. 15-17.
 Carnet (Le) de voyages touristique, n° 12, p. 3.
 Cellule (Une) sanitaire du chemin de fer, quelque part en Belgique, par A. Quoilin, n° 12, p. 21-23.
Chemins de fer :
 Les Chemins de fer belges, par Lionel Wiener, n° 1, p. 3-8.
 Le Grand Central Belge, par Lionel Wiener, n° 2; p. 5-10; n° 4, p. 3-6; n° 5, p. 6-8; n° 7, p. 6-9, n° 8, p. 5-9.
 Les Chemins de fer « Liégeois-Limbourgeois », par Lionel Wiener, n° 10, p. 9-13.
 La Société du chemin de fer de Liège à Maestricht, par Lionel Wiener, n° 12, p. 5.
 La Compagnie du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck, par Lionel Wiener, n° 12, p. 6.
 La Société des chemins de fer de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt, par Lionel Wiener, n° 12, p. 6.
 Carte des chemins de fer concédés en Belgique, par Lionel Wiener, n° 12, p. 12-13.
 Restrictions aux chemins de fer, n° 2, p. 1-2.
 Collaboration constructive de la part du personnel et des groupements représentés à la Commission paritaire, n° 11, p. 9.
- Colis poisson frais :** Le transport de la marée, par G. Wouters, n° 12, p. 17-20.
- Colis postal**, n° 2, p. 12-14.
- Compagnies de Chemins de fer**, (Les anciennes), par Lionel Wiener voir sous « Chemins de fer ».
- Compensation (Le bureau central de)**, par L. Mahy, n° 6, p. 11-13.
- Congés payés :** nombre de bénéficiaires, n° 7, p. 3.
- Congrès :**
 Congrès des chemins de fer (commission permanente de l'Association internationale), n° 6, p. 2.
 La saison bat son plein, n° 6, p. 3.
- Conseil d'Administration de la S.N.C.B. :**
 MM. Gillet, Paul, n° 3, p. 2.
 Ithier, n° 3, p. 2.
 Lambert, n° 3, p. 2.
 Parein, n° 3, p. 2.
 Richard, n° 2, p. 2.
- Contrôle à la sortie des gares (Suppression du)**, n° 11, p. 8; n° 12, p. 2.
- Coordination :**
 La coordination des transports en Belgique, n° 1, p. 12-15; n° 2, p. 3-4.
 Comment on éclaire l'opinion, n° 5, p. 3.
 Où en sommes-nous ? n° 3, p. 1.
 Coordination des transports... coordination des bonnes volontés d'abord, n° 4, p. 1-2.
 Et il ne s'agit pourtant encore que d'une commission..., n° 7, p. 1, 2 et 4.
 Armée de fonctionnaires (?), n° 7, p. 3-4.
 L'Essence, c'est de l'or, n° 8, p. 1-2.

Lettre de M. Lobbesthal, de Gand, à l'*Echo de la Bourse*, n° 8, p. 3; n° 9, p. 5.

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 ? n° 10, p. 1-2.

Perspectives : n° 11, p. 9.

Désordre : n° 10, p. 2.

La situation de la Batellerie, n° 5, p. 1-2.

Quand les taxes sur les carburants sont en hausse n° 11, p. 10-11.

A ceux qui ne veulent pas comprendre, n° 12, p. 1-2.

Explication, n° 12, p. 4.

Créosotage de Wondelgem (Gand) (Le chantier de), par E. Doutreligne, n° 11, p. 15-17; n° 12, p. 14-16.

Crise des transports par fer au cours de la guerre précédente (La), n° 10, p. 4-8.

Difficultés insoupçonnées, n° 11, p. 8.

Documentation économique, n° 1, p. 18-23; n° 2, p. 20-24; n° 3, p. 21-24; n° 4, p. 22-24; n° 5, p. 23-24; n° 6, p. 22-24; n° 7, p. 21-24; n° 8, p. 22-24; n° 9, p. 22-24; n° 10, p. 21-24; n° 11, p. 23-24.

Echange international des wagons à marchandises, par E. Fossoul, n° 7, p. 17-20; n° 8, p. 15-17.

Electrification : La petite étoile de Bruxelles, n° 10, p. 3.

Emballages :

Les Emballages, n° 7, p. 10-12.

La fermeture des caisses en carton, par A. Nizet, n° 9, p. 12-14.

Entr'aide des Cheminots (L'), n° 10, p. 2.

Exposition de Liège :

Chemin de fer miniature, n° 6, p. 3.

Trains spéciaux, n° 6, p. 3.

Ferry-Boat Zeebrugge-Harwich (Le), par H. Robyn, n° 4, p. 13-16.

Film : réparation de la locomotive 6567, n° 1, p. 2.

Freinage des trains de voyageurs (Le), par E. Vanderputte, n° 8, p. 10-15.

Gares :

Bruges — La nouvelle gare, n° 3, p. 7-10.

Namur — La modernisation de la gare, n° 7, p. 13-16.

Ostende — La fusion des deux gares, n° 8, p. 18-22.

La Décoration florale des Gares, n° 9, p. 10-11.

Modernisation des gares, n° 10, p. 17-18.

Gaz pauvre — Moteurs pour autorails, n° 10, p. 3.

Habitation : Les institutions créées par la S. N. C. B. en vue d'améliorer les conditions de logement du personnel et de lui faciliter l'achat ou la construction d'une habitation salubre, par Th. Roekens, n° 9, p. 18-21.

Jonction Nord-Midi :

Bruxelles-Nord — Travaux de relèvement de la gare, n° 1, p. 9-12.

Bruxelles-Midi — Travaux de relèvement de la gare, n° 2, p. 11-15 et 16.

Bruxelles-Midi — Surélévation d'un premier groupe de 7 voies, n° 6, p. 2.

Organisation du service par autorails, n° 1, p. 2.

Les travaux continuent, n° 12, p. 3.

Lignes déficitaires :

Exploitation mal comprise par l'opinion publique, n° 6, p. 3.

Les lignes déficitaires et les autorails, n° 2, p. 17-19; n° 7, p. 3.

Locomotive :

La nouvelle Atlantic n° 1201, n° 3, p. 3-6.

La locomotive type 12 gagne le Ruban bleu, n° 5, p. 4-5.

L'entretien et la réparation des locomotives à la S. N. C. B., par A. Chantrell, n° 6, p. 7-11.

La locomotive Pacific type 1 (caractéristiques essentielles), n° 9, p. 7-9.

Messageries : Le Service des Messageries, par L. Discry, n° 6, p. 14-17.

Mobilisation : Effort demandé au Chemin de fer, n° 8, p. 2.

Moteurs à gaz pauvre pour autorails, n° 10, p. 3.

Namur : La modernisation de la gare, n° 7, p. 13-16.

Organisation (L') commerciale de la S. N. C. B., par L. Antoine, n° 12, p. 7-11.
Ostende-Bruxelles en une heure, n° 1, p. 2.
Ostende — La fusion des deux gares, n° 8, p. 18-22.

Paix sur le Rhin (La), n° 3, p. 10-13.
Pays (Les) qui ont laissé dépérir leurs chemins de fer sont punis, n° 9, p. 1-4.
Personnel :
Cellule (Une) sanitaire du chemin de fer, quelque part en Belgique, par A. Quoilin, n° 12, p. 21-23.
Ceux qui ont bien mérité du Rail, n° 10, p. 19-20; n° 11, p. 20-22, n° 12, p. 24.
L'Entr'aide des cheminots, n° 10, p. 2.
Ponts du Canal Albert (Les grands), n° 9, p. 15-17.
Pont du Val-Benoît, n° 3, p. 2; n° 7, p. 5.
Prix de transport :
Le paiement des prix de transport, par F. Legros, n° 3, p. 14-17.
13 % de la population bénéficie de réductions, n° 7, p. 3.

Rails : Soudure des rails sur le réseau belge, par G. Masuy, n° 6, p. 18-21.
Réduction : 13 % de la population bénéficie de réductions, n° 7, p. 3.
Résultats d'exploitation des autorails, par E. Hennig, n° 4, p. 7-12; n° 5, p. 16-22.

Service de « Porte à Porte » (Le), n° 1, p. 16-18.
Service des Messageries (Le), par L. Discry, n° 6, p. 14-17.
Signalisation électrique n° 2 de Bruxelles-Midi (La Cabine de), n° 5, p. 9-14.
Soins aux voyageurs blessés et la protection des voyageurs (Les), par le Dr. Wautriche, n° 10, p. 14-16.
Soudure des rails sur le réseau belge (La), par G. Masuy, n° 6, p. 18-21.

Tarifs : Révision, n° 10, p. 2.
Nouveau tarif spécial 100, n° 12, p. 3.
Fusion des trois premières classes, n° 12, p. 3.
L'organisation commerciale de la S.N.C.B., par L. Antoine, n° 12, p. 7-11.
Tarification à la valeur (La), n° 7, p. 3.
Trafic des voyageurs (Contraction du), n° 11, p. 8.
Trains les plus rapides du monde (Les), par Lionel Wiener, n° 6, p. 4-6.
Trains supplémentaires du « pont » du 15 août, n° 7, p. 3.
Trains supprimés à partir du 16-4-39, n° 2, p. 2.
Transports :
Coordination des transports (voir coordination).
Droit de transporter (Le), par R. Henning, n° 11, p. 12-14.
Paiement des prix de transport, par F. Legros, n° 3, p. 14-17.
La Période des forts transports en 1939, par L. Ver Elst, n° 11, p. 2-7.
Le carnet de voyages touristique, n° 12, p. 3.
Le transport de la marée, par G. Wouters, n° 12, p. 17-20.

Val-Benoît :

La catastrophe du Val-Benoît, n° 7, p. 5.
La ligne Fexhe-le-Haut-Clocher - Kinkempois, n° 8, p. 3.
Mise en service des nouveaux ponts, n° 3, p. 2.
Violons d'Ingres, n° 6, p. 2.
Vitesse — Les trains les plus rapides du monde, par Lionel Wiener, n° 6, p. 4-6.
Voyageurs :
Les soins aux voyageurs blessés et la protection des voyageurs, par le Dr. Wautriche, n° 10, p. 14-16.
Le carnet de voyages touristique, n° 12, p. 3.
Suppression du contrôle à la sortie des gares, n° 11, p. 8; n° 12, p. 2.

Wagons :

Bataille des Wagons (La), n° 11, p. 1; n° 12, p. 4.
Echange international des wagons à marchandises, par E. Fossoul, n° 7, p. 17-20; n° 8, p. 15-17.
Répartition des wagons (La), par L. Ver Elst, n° 3, p. 18-20; n° 4, p. 17-21.

