



TRAINS

REVUE FERROVIAIRE BELGE BIMESTRIELLE

6^{me} ANNÉE
NOVEMBRE-DECEMBRE 1951

NUMEROS 5-6
Editée avec la collaboration
du Service de Presse de la S.N.C.B.

FRANCS
BELGES 40,-

AU FIL DU RAIL

par FERNAND LEBBE

ENCYCLOPEDIE FERROVIAIRE

éditée sur papier de luxe

Comportant 26 fascicules
qui comprennent chacun :

- a) UNE couverture en couleurs;
- b) TROIS hors-texte en couleurs;
- c) TRENTE-DEUX pages de texte abondamment illustré de photographies, de plans et de dessins originaux et inédits.

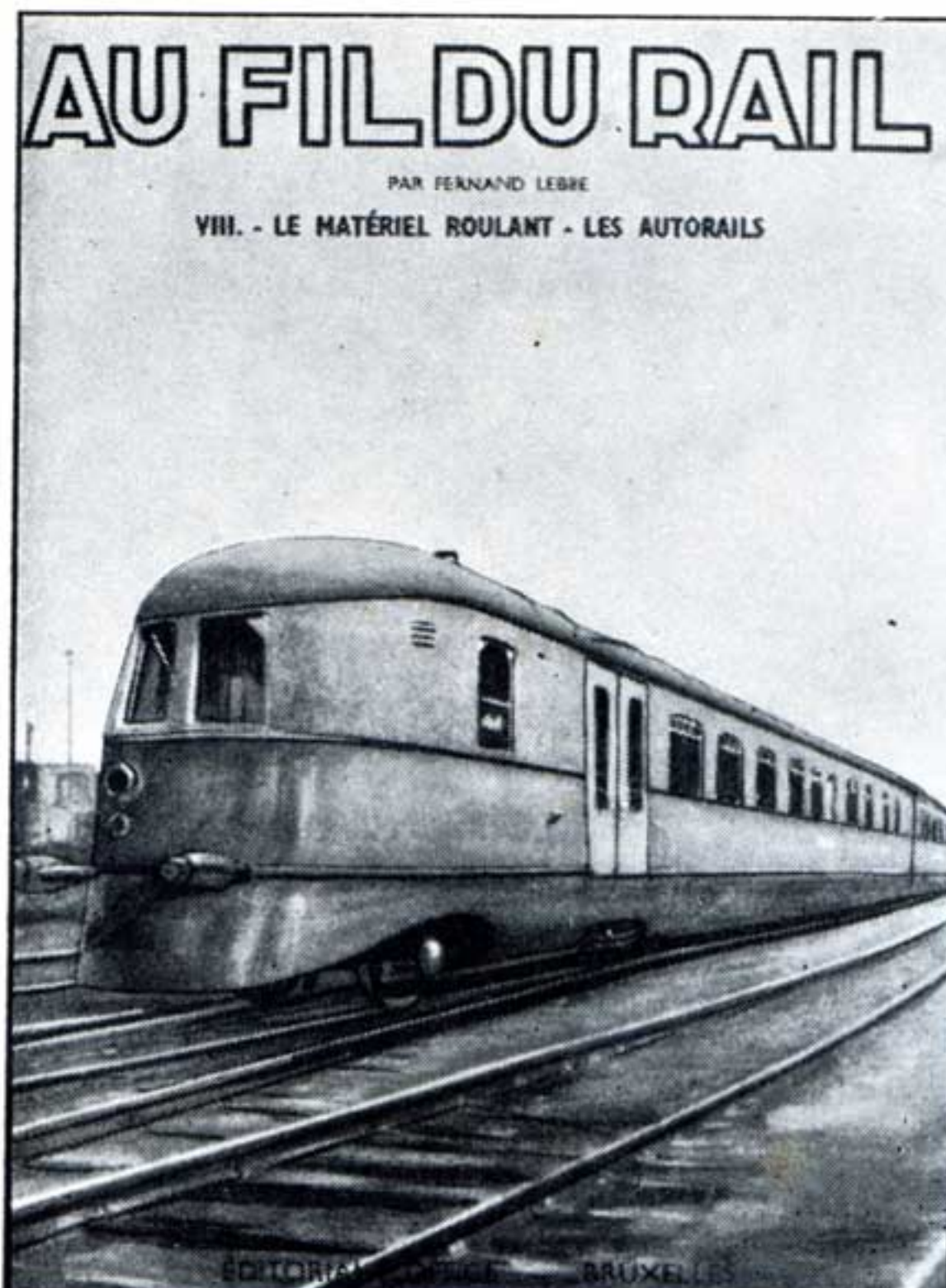
Soit plus de 110 gravures ferroviaires qui, à ELLES SEULES, forment une merveilleuse collection de documents originaux.

L'ensemble comprend plus de 832 pages de texte.

Présentation en grand format (21 cm x 30 cm).

Le prix comporte les fournitures GRATUITES lors de la livraison de deux emboîtages de luxe permettant la réunion de l'ouvrage en deux volumes.

Expédition franco contre versement de la somme de **2.860**— francs belges au C.C.P. 1922.29 de C.A.M. à Bruxelles



Liste des 26 fascicules :

1. L'Organisation des Chemins de fer.
2. La Voie ferrée . . . La Constitution.
3. . . . La Signalisation.
4. . . . Les Règles de Sécurité.
5. Le Matériel roulant . Les Locomotives à vapeur.
6. . . . Les Wagons.
7. . . . Les Voitures.
8. . . . Les Autorails.
9. . . . La Traction électrique.
10. . . . Les Remises.
11. . . . Les Ateliers de Réparations.
12. Notions spéciales . . Le Dessin ferroviaire.
13. . . . L'Electricité ferroviaire.
14. L'Exploitation Les Stations.
15. . . . Le Service des Trains.
16. . . . Le Service des Manœuvres.
17. La Jonction Nord-Midi. Les Gares du Nord et du Midi.
18. . . . L'O.N.J. et la Halte centrale.
19. . . . Historique et Urbanisation.
20. L'Industrie belge du Matériel de Chemins de fer.
21. Les Modèles ferroviaires.
22. Les Installations ferroviaires à l'échelle.
23. L'Exploitation des Installations ferroviaires à l'échelle.
24. L'Histoire des Chemins de fer en Belgique.
25. L'Histoire des Chemins de fer au Congo.
26. L'Avenir du Rail.

« TRAINS »

SOMMAIRE

NUMÉRO SPÉCIAL

(5 et 6)

Edité avec la collaboration du Service de Presse
et de Documentation de la S.N.C.B.

DÉCEMBRE 1951

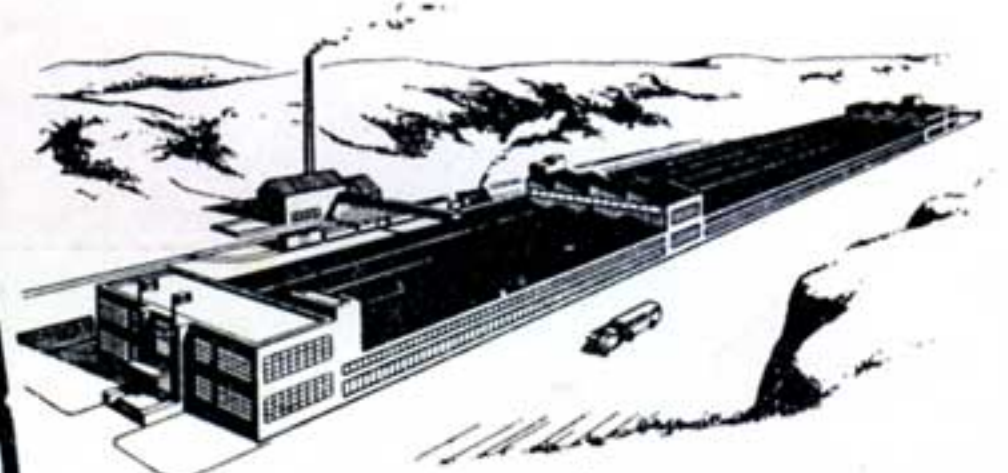
Notre numéro spécial	15
Inauguration de la maquette du Monument aux Morts	17
La séance académique solennelle	21
Une journée de l'apprentissage à la S.N.C.B.	28
La journée du Souvenir aux ateliers et dépôts de la Direction E.S.	29
L'inauguration du Musée des Chemins de Fer et la première traversée de la Jonction Nord-Midi	33
Une séance mémorable en l'honneur des Vétérans	41
Une visite de la Presse au Musée de la S.N.C.B.	46
La Commémoration du XXV ^{me} anniversaire dans les Groupes	49
Parmi les nôtres	71
Le LXXV ^{me} anniversaire de la Compagnie des Wagons-Lits et des Grands Express Européens.	73
Le contrôle de l'état des voies	76

A prix égal, kilométrage sans égal



LE NOUVEAU

HI-MILER RIB



CE NOUVEAU GÉANT GOODYEAR
est fabriqué maintenant par les nouvelles
usines de Colmar-Berg.

Le succès massif de ce nouveau géant Goodyear est concluant

Partout, techniciens et usagers
sont unanimes à affirmer qu'il
assure :

un coût minime par kilomètre
tant pour le service de camion-
nage normal que pour les trans-
ports routiers à grande vitesse

*une usure plus lente et toujours
uniforme*
même dans l'emploi des remor-
ques

*une traction plus puissante sans
dérapage*
quel que soit l'état des routes.

C'est le pneu qui répond à vos mots d'ordre d'économie.
Consultez votre stockiste Goodyear.

DANS LE MONDE ENTIER, PLUS DE TONNES
SONT TRANSPORTÉES SUR GOODYEAR QUE SUR TOUTE AUTRE MARQUE



THE BELGIAN TIRE CY
6-8, RUE DU PONT-NEUF, BRUXELLES - TÉL. 18.35.04 (4 l.)

L E S S O C I E T E S

SCE

Société Centrale
d'Entreprises

10, rue Lebeau, 10 • BRUXELLES

Téléphone : 11.12.67 • 12.14.47 • 12.36.46

AUXELTRA

Société Auxiliaire d'Electrification et de Travaux

51, rue du Trône, 51 • BRUXELLES

Téléphone :

12.99.31 • 12.99.32 • 12.51.71 • 12.51.72 • 12.51.73

ont exécuté l'équipement électrique

(fondations, supports, fils) des lignes

Bruxelles - Anvers et Bruxelles - Charleroi

grâce à leur gros outillage

et leur personnel spécialisé



A. G. B.

ANNUAIRE GÉNÉRAL DE BELGIQUE
Fondé en 1920

Industriel

Commercial

Maritime

62, RUE DE LA CASERNE, BRUXELLES
TÉLÉPHONE : 11.66.49

*Livre d'adresses
des meilleures
firmes belges*

SARMA

SUCCURSALES A

BRUXELLES - LIEGE - TOURNAI - COURTRAI
ANVERS - NAMUR - LA LOUVIERE - MALINES
GAND - CHARLEROI - LOUVAIN - MENIN
SAINT-NICOLAS

Votre distributeur idéal

- SES VINS DE QUALITE
APPRECIÉS DE TOUS
- SES CAFES FINS
RECLAME, MENAGE, EXTRA
- SON DEPARTEMENT TEXTILE
TOUTES LES NOUVEAUTES
- ALIMENTATION
ARTICLES DE PREMIER CHOIX
- POUR LE MENAGE
TOUS PRODUITS D'USAGE
- PARFUMERIE - TOILETTE
ARTICLES DE QUALITE

Express-Bar

« VITE ET BIEN SERVI »

RESTAURANTS RENOMMES
• VINS REPUTES •

**Meilleur et moins cher que
SARMA n'existe pas**

JEAN ANDRE

Ingénieur Electricien de l'Université de Grenoble,

Représentant pour la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et le Congo belge
de la

Compagnie Générale d'Electricité, S. A., Paris

au capital de 2.400.000.000 francs et de ses filiales

Téléph. 11.31,39 - 8, Boulevard de Waterloo, BRUXELLES (Porte de Namur) - R.C. Brux. 181.303

Les Ateliers de Constructions Electriques de DELLE	Appareillage Haute et Basse Tension.
La Société Savoisiennne de Constructions Electriques	Tous les transformateurs.
Les Ateliers d'Orléans	Tous les moteurs.
Les Câbles de Lyon	Tous les câbles et fils : Puissance et téléphonie.
Les Ateliers Sauter	Tout le matériel électrique de chauffage domestique.
La Compagnie Electro-Céramique	Tous les isolateurs porcelaine et stéatite.
La Manufacture d'Isolants	Tous les isolants et objets moulés.
La Fabrique d'Appareillage Electrique	Tout le petit matériel électrique.
Les Accumulateurs Saft	Tous les accus alcalins.
L'éclairage des Véhicules sur Rails	Equipements d'éclairage pour navires, postes de charge.
La Compagnie Générale du Duraluminium et du Cuivre	Tous les demi-produits cuivre-laiton, bronze et aluminium.
La Compagnie Industrielle des Téléphones	La téléphonie et les appareils de mesure et de sonorisation.

ETUDES, TRAVAUX ET ENTREPRISES ELECTRIQUES

ACTUELLEMENT



PLUS DE 3 0 0 0 VOITURES

ont été isolées en Belgique
par la Firme spécialisée

LES ETABLISSEMENTS

ERNEST LENDERS

traitement anti-vibratoire
anti-condensation
et thermique

Tél. : 47.30.76 - 47.65.13

78, RUE DU SCEPTRE - BRUXELLES IV



l'Isolation frigorifique

WANNER

A ETE ADOPTEE DANS LA CONSTRUCTION DE

175

WAGONS FRIGORIFIQUES
COMMANDÉS PAR L'INTERFRIGO
A DIFFERENTES USINES BELGES

WANNER
RUE DES BASSINS, 26-28
TELEPHONE : 21.00.74 (2 lignes)
BRUXELLES



INDICATEUR DES PRODUITS BELGES ET DU CONGO BELGE

ÉDITION 1952

Format : 18 x 27 cm. — 1.500 pages
Texte en trois langues : français, flamand, anglais.

DOCUMENTATION :

Partie Belgique : 40.000 adresses de fabricants classées sous 3.600 rubriques et 1.600 sous-rubriques. La liste des principaux exportateurs et importateurs belges, la nomenclature de toutes les Chambres de commerce et un ensemble de renseignements et d'adresses de la plus grande utilité pour les industriels et commerçants.

Partie Congo Belge : 8.000 adresses d'industriels et de commerçants établis au Congo belge classés sous 250 rubriques et 100 sous-rubriques. La liste détaillée de toutes les sociétés coloniales (600) avec leurs sièges au Congo, capital, activités, etc...

EN VENTE AUX ANNUAIRES LESIGNE S.A.

27, RUE DE LA CHARITE, — BRUXELLES 4
Téléphone : 18.54.33 - 18.59.18 C. C. P. 494.10

Prix : Belgique 314 fr. ● Etranger et Congo Belge 375 fr.

The Timken Roller Bearing Company of Canton, Ohio, U. S. A.

... communique que, par jugement du tribunal départemental des Etats-Unis pour le district Nord de l'Ohio, Division Est, dans l'affaire opposant les Etats-Unis d'Amérique à la Timken Roller Bearing Company, notre accord avec la British Timken Ltd de Birmingham, Angleterre, et avec la S. A. Française Timken de Asnières, France, octroyant à ces sociétés le droit exclusif de vente des roulements

à billes coniques pour première installation et nous imposant certaines conditions de vente de roulements de remplacement dans ces régions a pris fin, et que le renouvellement de cet accord est interdit. Nous pouvons, en conséquence, libres des restrictions imposées auparavant en vertu dudit accord, vendre les roulements à billes coniques dans n'importe quelle région.

THE TIMKEN ROLLER BEARING Co, CANTON 6, OHIO, U. S. A.



**SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE
DE LIAISONS ÉLECTRIQUES**

SILEC

Société Anonyme au Capital de 259.000.000 de Frs
64 bis, rue de Monceau, PARIS (8^e) — Tél. : LABorde 67-53 +
USINES A MONTEREAU, ALENÇON, LA GARENNE-BEZONS

**APPAREILS DE SIGNALISATION
CABLES DE SIGNALISATION
DE TÉLÉPHONE, D'ÉNERGIE HT. ET BT.**

PÉDALES ELECTROMÉCANIQUES
PÉDALES MAGNÉTIQUES
SIGNALISATION URBAINE
SIGNALISATION DES PASSAGES A NIVEAU
RELAIS DE SÉCURITÉ
TURBO - ALTERNATEURS
PARAFODRES ET SELFS DE CHOIX

*Sur demande, la SILEC peut fournir
des notices détaillées concernant les divers
Appareils mentionnés ci-dessus.*

PUBLICITÉ Y.-CH. LAMBERT
SIG. 301

Société belge des Peintures



ANCIENNEMENT

LES FILS LEVY-FINGER

Tél. 26.39.60.
26.43.07,

BRUXELLES
RUE TOLLENAERE, 32

C E L L U X

F E R R I L I N E

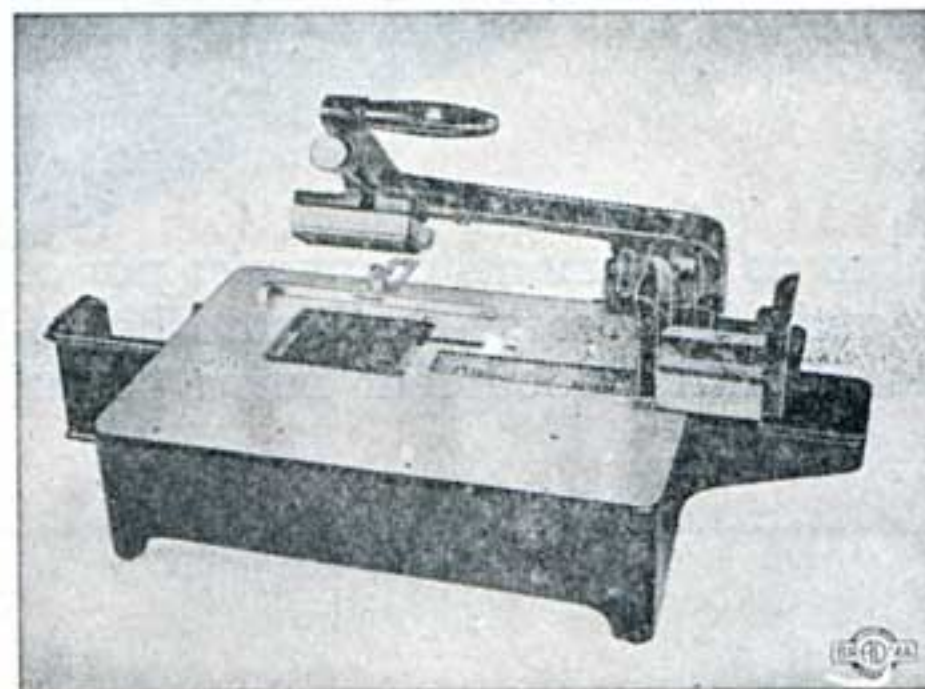
M A T A S T R A L

Ne courez pas de risque...
Garantissez la protection de vos installations par l'emploi
des coupe-circuit à haut pouvoir de coupure portant la
marque



Usine Belge de Matériel Electrique
VYNCKIER FRERES & C^o S. A.
11, Nieuwe Vaart, 11 • GAND

Machines d'organisation et à adresser
Bradma à main et électrique



Notre Modèle WHB

Fabriqué par les importantes usines
Adrema Ltd, London

Agent exclusif pour la Belgique
et le Grand-Duché de Luxembourg :

Burma

BRUXELLES, rue d'Assaut, 20-22 Tél 18.23.95
GAND - ANVERS - CHARLEROI - OSTENDE

Avez-vous déjà renouvelé votre
abonnement à notre revue ?

ATTENTION !

Celui-ci est le dernier numéro
pour 1951.

C.C.P. 67.250 Revue "TRAINS",
à Bruxelles



CONCOURS INTERNATIONAL de photographie

Le Centre Belgo-Luxembourgeois d'Information de l'Acier, éditeur de « L'Ossature Métallique », revue mensuelle des applications de l'acier, organise un concours photographique international. Ce concours est ouvert à tout photographe, professionnel ou amateur, belge ou étranger, aux conditions suivantes :

- a) **Sujet :** Tous travaux métalliques, charpentes, ponts, hangars, pylônes, appareils de manutention, matériel et installations de tous genres.
- b) **Epreuves :** Sur papier brillant, noir et blanc, format 13 × 18 cm, non montées.
- c) **Date de clôture :** 1^{er} mai 1952.
- d) **Prix :**

1 ^{er} prix : francs belges 2.500,—.	}	Les envois primés deviennent propriété du C. B. L. I. A.
2 ^e prix : francs belges 1.500,—.		
3 ^e prix : francs belges 1.000,—.		
- e) **Jury :** Le jury appréciera tant la valeur artistique que l'intérêt technique des documents soumis. Le jury est composé comme suit : un photographe professionnel; un photographe amateur; un architecte; un constructeur; un représentant du C. B. L. I. A.

Le nombre de documents à envoyer par concurrent n'est pas limité. Les envois doivent être faits sous pli recommandé à l'adresse du **Centre Belgo-Luxembourgeois d'Information de l'Acier**, 154, avenue Louise, Bruxelles. Chaque document devra porter, au verso, le nom et l'adresse du concurrent.

Déchets de coton

PERFECT PACKING



Enfin!

USINES
J. PIQUET
S. A.
Gand • T. 514.02

Adres. télégraph. :
PIQUET GAND
Codes : Bentley's
Second phrase
A.B.C. 5^e et 6^e édit.

Le patron l'a trouvé...

Fournisseur des Chemins de fer belges
Expositions : Rio de Janeiro, Liège 1930 : Grands Prix.

S.A. AVIALAC

186, Chaussée Bara. Waterloo • T. 54.70.89

fabrique pour votre industrie
les couleurs, vernis, émaux, cel-
lulosiques synthétiques et gras,

que vous cherchez!

Echantillons et spécifications sur demande.

SUCRES DE TIRLEMONT

LES EQUIPEMENTS
Matisa
pour l'entretien des
VOIES FERRÉES...



...augmentent de
1000%
la productivité des
équipes de la VOIE

42

RESEAUX, les plus importants du monde, qui, ensemble, possèdent bien plus de la moitié des voies ferrées du monde entier, utilisent, pour l'entretien et le renouvellement de leurs voies, les machines à **HAUTE PUISSANCE** et de **GRANDE PRECISION** qui portent la marque

Matisa

Le fait même que les réseaux dirigeants des Amériques et d'Europe, aussi bien que d'Afrique et d'Australie ont recours, pour la mécanisation de leurs travaux, à ces machines, démontre qu'elles sont d'une efficacité sans concurrence.

La **CRIBLEUSE** reproduite ci-dessus dégarnit le ballast sale sous les traverses, le crible, le remet en voie. La voie devient ainsi comme neuve; un drainage parfait étant assuré, l'entretien subséquent de la voie est aisé et économique. On évite ainsi le remplacement coûteux du ballast:

un important réseau européen déclare avoir économisé en 4 mois du ballast d'une valeur supérieure au prix d'achat de la machine.

Celle-ci travaille en effet à la cadence de 120 m. à l'heure (en dégarnissant le ballast à une profondeur de 30 cms). Sa capacité de travail représente le criblage de 120 m³ à l'heure environ.

Elle peut être utilisée aussi bien pour le criblage que pour la récupération du ballast d'anciennes voies au cas de modification du tracé. Le ballast peut alors être chargé directement sur wagons.

La cribleuse est habituellement suivie de la célèbre **BOURREUSE AUTOMATIQUE « MATISA »** dont la rapidité (facilement 1.000 m. par jour) alliée à une précision inconnue jusqu'ici sur les voies ferrées, fait un outil unique au cas de renouvellement des voies aussi bien que pour l'entretien courant.

Pour plus de détails, demandez notre ouvrage : « Méthodes Modernes de l'Entretien des Voies Ferrées. »

MATÉRIEL INDUSTRIEL S.A.
GRAND PONT 2 - LAUSANNE - SUISSE
BUREAU A PARIS - 30, r. Mogador - PARIS-9^e

Dans le monde entier...
Spécialistes
de l'entretien des VOIES



BOURREUSES AUTOMATIQUES - CRIBLEUSES - MATÉRIEL D'ENTRETIEN ET DE CONTROLE

" QUI PEUT LE PLUS PEUT LE MOINS "



*Dernier type de VOITURE-LITS fournie
à la Compagnie Internationale des
Wagons-Lits par nos Ateliers
Innovation de la 3e classe.*

**CHACUN SAIT LE HAUT DEGRE DE PERFECTION TECHNIQUE
ATTEINT PAR LES ATELIERS METALLURGIQUES DE NIVELLES
DANS LA CONSTRUCTION DES**

WAGONS-LITS

**C'EST DIRE LES POSSIBILITES QU'OFFRENT LEURS INSTALLATIONS
UNIQUES EN EUROPE**

*WAGONS • VOITURES • LOCOMOTIVES
AUTOBUS • TROLLEYBUS
PONTS ET CHARPENTES • EMBOUTIS LOURDS ET MOYENS*

*ELEMENTS DE CONDUITES FORCEES • APPAREILS SOUDES POUR HAUTES PRESSIONS
RESSORTS • PIECES DE FORGE • BRIDES POUR TUYAUTERIES A HAUTES PRESSIONS
TOLES GALVANISEES*

LES ATELIERS METALLURGIQUES



*SOCIETE
ANONYME*

NIVELLES

BELGIQUE

*SIEGE SOCIAL ET
DIRECTION GENERALE
NIVELLES*

*USINES A
NIVELLES • TUBIZE
LA SAMBRE ET MANAGE*

Telephone : Nivelles 22 • Teleg. : Metal-Nivelles

PLASTIFER

Mastic pour vitrages sur métaux et béton

HUILERIES DESMIT & STERCKX, RUYSBROEK (BRUXELLES) TEL. 43.00.44/45

Brevet belge n° 491.096 — Brevet français n° 998.373 — Brevet suisse n° 65.323

Le Plastifer a été utilisé ces dernières années pour tous les grands travaux de la S.N.C.B.

Le Plastifer est également fabriqué en France et agréé par la S.N.C.F. pour ses travaux sur métaux

TRAINS

Revue ferroviaire
bimestrielle

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je
Nous
soussigné... déclare(ons) souscrire abonnement(s)
de 6 numéros à la revue au prix de 120 francs l'abonnement.

Ces
Cet
abonnement(s) prendra(ont) cours à partir du n°

Je
Nous
désire(ons) recevoir l'édition française
flamande

Je
Nous
verse(ons) ce jour au C. C. P. n° 67.250 de la revue

« Trains » « Treinen » à Bruxelles le montant de cet
ces
abonnement(s), soit fr

A délivrer à :

Nom et prénoms :

Profession :

Rue : N°

Localité :

N° de téléphone :

....., le 195...

Signature :

Eventuellement cachet :

NOTA. — Ces bulletins doivent être renvoyés 96, rue de la Croix de Fer, à Bruxelles. L'on peut souscrire directement en s'adressant : à la Rédaction, 96, rue de la Croix de Fer, Bruxelles (Place Madou) ou à l'Imprimerie et Publicité du Marais, S.A., 99-103, rue du Marais, Bruxelles (Nord).

" COLUMETA "

Comptoir Métallurgique Luxembourgeois, S.A., Luxembourg

Monopole de vente des A. R. B. E. D.
TOUS LES ACIERS

Spécialités : Poutrelles à larges ailes
à faces parallèles

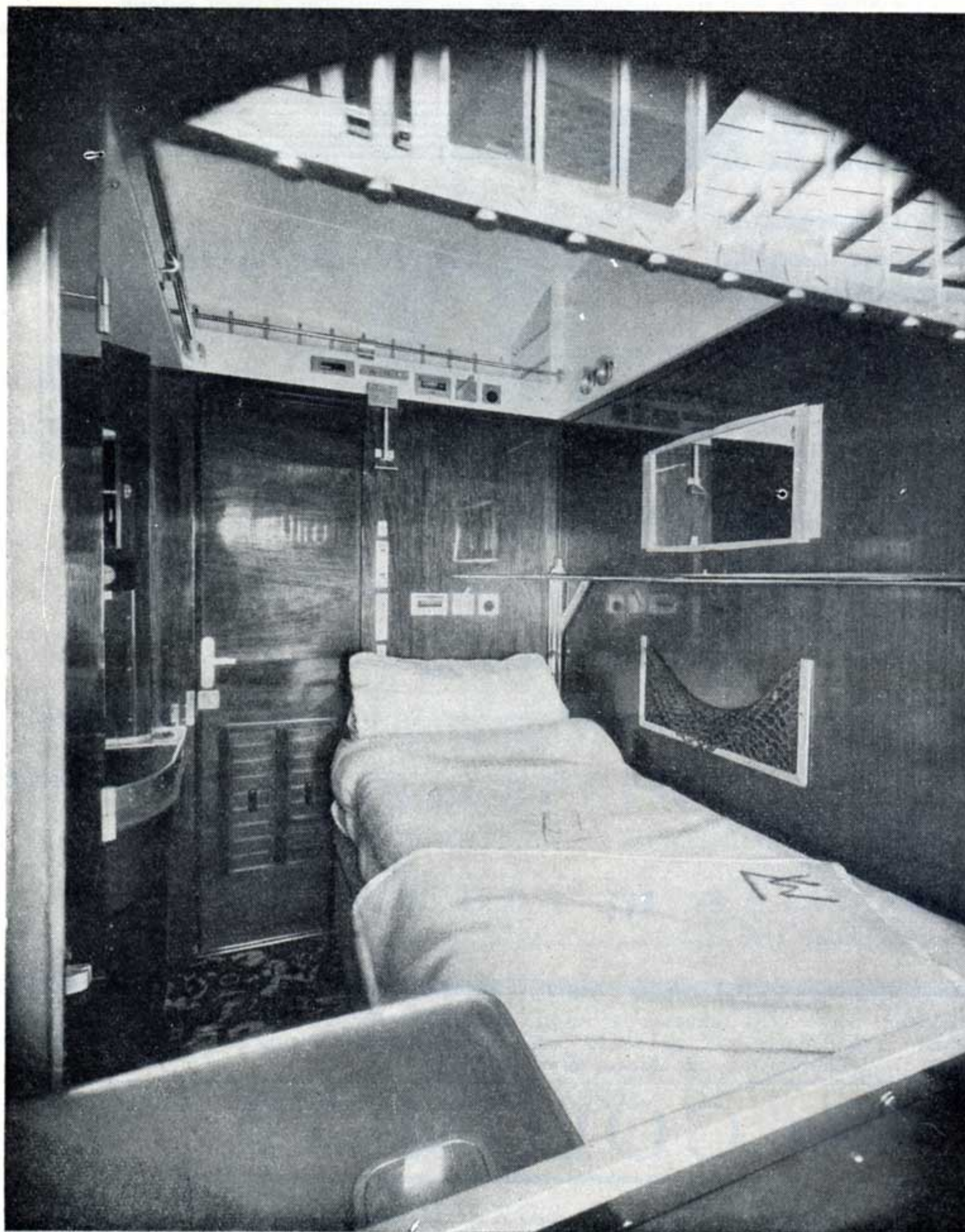
P A L P L A N C H E S

Pour la Belgique et le Congo belge, s'adresser à : LA BELGO-LUXEMBOURGEOISE, S. A.
11, quai du Commerce, Bruxelles • Tél. 17.22.45 - 17.22.46

Un voyage ne doit pas empiéter
sur vos heures d'activité

Un voyage ne doit pas compter
dans l'emploi de votre temps

Voyagez la nuit en wagons-lits



Le WAGON-LITS est TOUJOURS
une ECONOMIE de temps, de soucis, d'argent

TRAINS

SOCIÉTÉ DE PERSONNES À RESPONSABILITÉ LIMITÉE

REVUE FERROVIAIRE BELGE

éditée avec la collaboration du Service de Presse et de Documentation de la S.N.C.B.

Rédacteur en chef : F. LEBBE

Chèques postaux Bruxelles n° 67.250



Bruxelles 18.75.42



96, rue de la Croix de Fer, Bruxelles

NOTRE NUMÉRO SPÉCIAL.

Le numéro spécial de « Trains », consacré au XXV^e anniversaire de la création de la S.N.C.B., a retracé, sous la plume de hautes personnalités et des autorités les plus compétentes, l'évolution et les activités complexes de la plus puissante de nos entreprises nationales.

La presse a accueilli très favorablement cette publication et, de toutes parts, tant de Belgique que de l'étranger (Ministères, Parlement, Ambassades, dirigeants de la Finance, de l'Industrie, du Commerce, etc.) nous sont venus les encouragements les plus précieux, les éloges les plus flatteurs.

Beaucoup de personnalités ont bien voulu nous écrire que le numéro spécial constitue « un panorama complet du rail belge », « un effort méritoire dont la rédaction peut être fière », « une véritable encyclopédie, un document de la plus haute importance qui sera toujours consulté avec profit dans l'avenir », « un ouvrage du plus haut intérêt que les spécialistes et les bibliothèques conserveront précieusement »...

Cet accueil, ces témoignages de sympathie nous touchent profondément et nous prions tous ceux qui nous prêtent leur appui moral de trouver ici l'expression de notre vive gratitude.

Désireux de compléter la documentation relative à la célébration des noces d'argent de la S.N.C.B., nous publions, dans ce nouveau numéro spécial, la relation des principales cérémonies et manifestations qui ont entouré ce remarquable événement.

Nous avons l'espoir que ce volume-souvenir obtiendra la même audience que le précédent.

LA DIRECTION ET LA REDACTION
DE « TRAINS ».





POUR VOS ÉTUDES ET PROJETS

**CENTRALES ÉLECTRIQUES, POSTES DE TRANSFORMATION
TRANSPORT D'ÉNERGIE À TRÈS HAUTE TENSION...**

adressez-vous au

**BUREAU D'ÉTUDES INDUSTRIELLES
FERNAND COURTOY S.A.**

43, RUE DES COLONIES • BRUXELLES • TÉLÉPHONE: 12.30.85

**ELECTRICITÉ • MÉCANIQUE • THERMIQUE • GÉNIE CIVIL
EXPERTISES • CONTROLES • RÉCEPTIONS**

Inauguration de la maquette du Monument aux Morts

LA maquette du Monument aux Cheminots morts pour la Patrie a été inaugurée, le 10 octobre 1951, à la gare de Bruxelles-Midi, en présence de MM. Segers, ministre des Communications, F. Brunfaut, vice-président de la Chambre des Représentants et président de l'Office national de la Jonction, le comte de la Barre d'Erquelines, questeur du Sénat, Fernand Desbonnaires et Maxime Brunfaut, respectivement statuaire et architecte du monument, Kuypers chef de cabinet, Bertrand, chef de cabinet adjoint du ministère des Communications, ainsi que de nombreux membres du Conseil d'Administration, du Comité Permanent, du Collège des Commissaires et de la Direction de la S.N.C.B. On notait aussi la présence de membres de la Commission Paritaire Nationale et du Conseil d'Administration de l'Association Nationale des Résistants du Chemin de Fer.

Voilée d'un grand drapeau aux couleurs nationales et entourée des emblèmes d'associations patriotiques, la maquette se dressait dans la vaste salle de la rotonde où les invités étaient réunis.

Au nom des résistants du rail, M. Jean Denis, président, prit le premier la parole et dit notamment :

Discours de M. J. Denis, Président de l'A.N.R.C.F.

L'hommage d'admiration et de reconnaissance des cheminots à ceux des leurs qui ont consenti le sacrifice suprême devait être apporté ici par M. Lelarge, vice-Président du Conseil d'Administration et représentant de l'ensemble du personnel au sein du Comité Permanent de la Société.

Eprouvé par la maladie, M. Lelarge est dans l'impossibilité de prendre la parole et les autorités de la Société ont bien voulu, à sa demande, charger le Président de l'Association Nationale des Résistants du Chemin de Fer de l'honneur de le remplacer.

Dans quelques instants sera solennellement consacré un geste émouvant d'hommage et de gratitude de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges à la mémoire de ceux de ses agents qui, au cours de deux guerres mondiales, ont prouvé leur attachement profond et sincère à la Belgique.

Dans quelques instants, l'ébauche d'un monument témoignera de la part héroïque que des milliers d'enfants de la grande famille du Rail ont prise dans les luttes sanglantes d'une Nation indomptée dont le libre épanouissement paraissait à jamais compromis.

De 1914 à 1918, après avoir défendu farouchement chaque pouce de terrain de Liège à l'Yser, de nombreux cheminots vécurent les années infernales de la défense à outrance d'un petit pays

dont les grands soldats, accrochés désespérément sur la rive d'un fleuve déchiré, gardaient victorieusement le dernier refuge de notre Indépendance.

En terre occupée, beaucoup de leurs collègues payaient de la déportation et de la mort leur refus de se plier aux réquisitions de l'occupant ou leur participation éclairée, audacieuse et combien efficace à l'action souterraine des services clandestins. La victoire, pendant 20 ans tout au moins, rendit leur sacrifice fécond.

Et lorsque en 1940, pour la deuxième fois, le feu terrifiant de la guerre s'alluma à nos fron-



tières, les cheminots donnèrent de nouveau l'éclatante mesure de leur courage et de leur amour du sol natal.

À l'aube du 10 mai déjà, des bombardiers ennemis surprirent certains de nos camarades cheminots vaquant paisiblement à leurs devoirs professionnels.

Puis ce furent les journées de retraite au cours desquelles les soldats du rail reçurent la périlleuse et meurtrière mission d'assurer aux endroits les plus menacés, l'acheminement des transports militaires et l'évacuation du matériel roulant.

Et la mort frappa durement les centres ferroviaires dont la paralysie apparaissait à l'ennemi comme une première condition de la réussite de la guerre éclair.

Ce furent alors les journées d'exode et les dernières heures de lutte virent des cheminots militarisés creusant, sous les bombes et obus, les tranchées sur lesquelles devait s'appuyer l'ultime résistance à la marche sur Paris et à la victoire temporaire des armées allemandes.

Pour des milliers d'hommes, parmi lesquels beaucoup de nos camarades, après les brefs et meurtriers combats sur la terre natale, allait commencer le dur calvaire des prisonniers dans un exil qui devait durer cinq ans en terre ennemie.

Beaucoup dorment là-bas de leur dernier sommeil.

Une Belgique durement meurtrie gémissait sous un joug odieux.

La rage au cœur, sur l'ordre formel de ses chefs, le cheminot dut reprendre le chemin menant à sa gare, à son bureau ou à son atelier, mais un formidable combat opposa bientôt et pendant quatre longues années l'asservant et l'asservi.

Les exemples de 14-18 et de 40 et l'espoir renaissant, grâce à la lutte qui avait repris par delà la mer, allaient animer la plus tenace des résistances et faire lever sur le rail une moisson féconde d'héroïsme.

Une lutte multiforme s'alluma dans l'ombre et une armée de soldats sans uniforme, au prix de mille périls transforma le chemin de fer en un vaste réseau d'espionnage et de sabotage.

Dans l'immense usine ferroviaire, des courages, souvent surhumains, forgeaient les armes dont la victoire finale avait besoin.

Et lorsque l'ennemi voulut réquisitionner les cheminots pour le travail obligatoire en Allemagne, le rail eut ses centaines de réfractaires dont beaucoup trouvèrent la mort en déportation ou dans le maquis où ils s'étaient farouchement réfugiés.

Après le débarquement des forces alliées sur les plages normandes, les installations ferroviaires devinrent des objectifs militaires essentiels et des cheminots tombèrent sous les bombes et les balles amies, alors que sonnait toute proche l'heure de la libération.

Sur les champs de bataille, dans les bagnes, dans les prisons et sur les lieux de leur travail des centaines de nos camarades ont fait simplement et sans calcul pour défendre notre idéal de vie, le sacrifice de leur propre vie et de leur bonheur.

Et lorsque les acclamations délirantes saluèrent la venue des armées libératrices, les plus hautes autorités civiles et militaires rendirent officielle-



Discours de M. J. Denis.

ment un juste hommage à la part importante qui revenait aux cheminots dans la victoire.

Une somme aussi grande d'héroïsme reste aujourd'hui pour tous ceux du Rail, une raison profonde de légitime fierté que le mémorial, qui va être inauguré concrétise désormais.

La cérémonie de ce jour ne peut cependant se borner à un hommage platonique de reconnaissance à la mémoire de tous ceux qui donnèrent leur vie, sacrifice sans prix dont bénéficient aujourd'hui les vivants qui ont retrouvé la liberté, renoué avec le bonheur, la quiétude et la prospérité.

Ces hommes ont lutté, ont souffert et sont morts pour une juste cause et pour assurer l'existence d'un monde digne de leur combat.

Nous ne pouvons nous contenter de nous incliner aujourd'hui devant leur glorieuse mémoire; il nous incombe de nous montrer dignes d'eux, de ne point démeriter de l'héritage qu'ils nous ont conservé, en servant nous-mêmes avec honneur, générosité et persévérance, la cause de la civilisation humaine inséparable de la notion de Patrie.

Nous devons honorer les morts et faire respecter les droits des vivants; compagnons de combat, victimes meurtries de la guerre, veuves et orphelins de nos camarades.

Nous devons aussi veiller à ce que les traîtres et les collaborateurs de l'ennemi, bénéficiaires d'une mansuétude sans doute excessive, ne s'emparent pas par surcroît des moyens de pervertir et d'avilir jusqu'à leur niveau, cette Société dont ils se sont définitivement montrés indignes.

Puisse l'avenir ne jamais nous rappeler que la faiblesse et la fausse pitié engendrent de nouveaux crimes.

Ceux qui sont sortis l'honneur sauf de la tourmente, s'ils ont un esprit assez large pour tolérer chez les autres certaines faiblesses, gardent pour eux une intransigeance morale qui les autorise à vouloir que les souffrances et le sacrifice de leurs camarades servent exclusivement à assurer la grandeur de la Patrie.

Le réarmement moral de la Nation n'est pas pour nous un vain mot mais restera à nos yeux une mission sacrée que nos grands morts nous ont léguée.

Les hommes du rail, pour leur part, n'y failliront pas.



**M. Delory, Directeur Général,
prononçant son discours.**

Les cheminots se recueillent pieusement devant ce monument glorieux qui sera dans l'Histoire la preuve éclatante du courage sans limite avec lequel ils sont prêts à lutter — même dans les circonstances les plus périlleuses — pour les principes de liberté et de justice sociale qui font la grandeur des peuples.

Discours de M. F. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B.

M. F. Delory, directeur général de la Société Nationale, s'exprima ensuite en ces termes :

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges n'a pas voulu célébrer le XXV^e anniversaire de sa création sans rendre un éclatant hommage à ses nombreux fonctionnaires et agents qui, au cours des deux guerres que nous avons subies, ont donné leur vie afin que la Belgique demeure libre.

Nous ne pouvons oublier leur sacrifice car, ainsi que l'a dit Paul Deschanel, « L'oubli n'est pas seulement une insulte au passé, c'est une menace pour l'avenir, c'est une immoralité et une dépravation »...

Pendant les années tragiques de 1914 à 1918, beaucoup de cheminots ont trouvé une mort glorieuse dans les rangs de l'armée de campagne, d'autres sont tombés héroïquement sous les balles des pelotons d'exécution ou sont décédés dans les camps et prisons de l'Allemagne impériale, pour avoir bravement mené la lutte contre l'envahisseur. Ici, je ne puis ne pas évoquer le souvenir des ardents patriotes inculpés dans ce que nos ennemis appelaient « Eisenbahnsespionage », l'espionnage des chemins de fer, et arrêtés fin 1915.

Leur mission s'étendait à la surveillance d'une grande partie de notre réseau ferré et englobait surtout la Flandre orientale, les provinces de Brabant et de Hainaut. Leur procès eut lieu à Mons et dura deux jours seulement, les 23 février et 1^{er} mars 1916.

Ce fut une scandaleuse parodie de justice car, pendant que se déroulaient les audiences, sept cercueils avaient été déposés à la prison de Mons. Sept de ces braves furent donc exécutés et une trentaine d'autres condamnés à une cruelle déportation dont beaucoup ne revinrent jamais.

Je ne puis ne pas rappeler d'autres affaires de ce genre qui eurent leur tragique épilogue à Hasselt, à Anvers, à Charleroi et ailleurs encore...

La liste de tous ces hommes du rail tombés au front, en Belgique envahie ou en Allemagne est longue, très longue, hélas!...

Il n'est pas possible, actuellement, d'en faire une fidèle énumération car nos archives ont été, en grande partie, détruites ou emportées par l'ennemi, au cours de la deuxième occupation.

Nos services reconstituent patiemment ce martyrologe; avec celui de la deuxième guerre, il sera gravé en un livre d'or, déposé dans une châsse votive au pied du Monument aux Morts : ce sera le « Liber Memorialis » des Chemins de Fer Belges.

Ces derniers, pendant la période terrible de 1940 à 1945, ont payé, en vies humaines, un nouveau et très lourd tribut à la Patrie...

Le nombre de nos soldats et agents C.F.T. tués ou morts par faits de guerre au cours de la campagne des 18 jours ou du repli de 1940, de nos fusillés, de nos résistants tombés les armes à la main, de nos prisonniers politiques et de nos réfractaires au travail morts dans les camps de concentration, de nos prisonniers de guerre décédés en captivité, ce nombre impressionnant est de 513 victimes. Il faut y ajouter les noms de 385 agents tués en service par faits de guerre et de travailleurs obligatoires décédés en Allemagne ainsi que 322 noms de victimes accidentelles de la guerre.

Mille deux cent vingt fonctionnaires et agents de la S.N.C.B. ont succombé tragiquement, entre le 10 mai 1940 et le 8 mai 1945,... parce que les armées d'Hitler voulaient asservir l'Europe...

Pieusement, effeuillons sur ces noms les fleurs du souvenir...

Dans le Musée des Chemins de fer, qui sera ouvert très prochainement on a voulu perpétuer, dans une section spéciale, divers aspects de la farouche résistance de nos cheminots et de leur activité, si utile et si dangereuse à la fois, pour saboter et détruire la lourde machine du militarisme germanique.

Aujourd'hui, nous sommes réunis pour inaugurer la maquette du Monument à nos Morts des deux guerres.

Le monument définitif occupera la place d'honneur à la halte centrale quand celle-ci sera entièrement terminée.

Cette œuvre est due aux talents conjugués de l'architecte Maxime Brunfaut et du sculpteur Fernand Debonnaires; je tiens à les féliciter chaleureusement de leur réalisation artistique si évocatrice. Le motif central représente un cheminot dans une attitude calme et décidée, portant une mitraillette et s'appuyant sur une clef d'éclisse; les panneaux latéraux rappellent le martyre de nos prisonniers politiques, le deuil et la douleur des familles mutilées, des actes de résistance et de sabotage accomplis dans l'ombre par nos héros dont la tâche obscure, qui a suscité la reconnaissance et l'admiration de nos Alliés, a puissamment contribué à la Libération et à la Victoire.

Ce monument restera comme le constant témoignage de notre infinie gratitude aux fiers hommes du rail qui, dans la Paix, consacreront leur travail



**L'hommage
de M. le Ministre P. W. Segers.**

à la grandeur du Pays et, dans la Guerre, surent mourir pour défendre la Liberté et le Droit odieusement violés.

Au nom de la Société Nationale, je salue respectueusement leur mémoire, je m'incline devant leur sacrifice suprême et j'assure les familles de ces victimes du devoir de notre déferente et agissante sympathie.

Le sacrifice de ceux qu'ils pleurent n'aura pas été vain.

Après une émouvante improvisation prononcée dans les deux langues par M. G. Claeys, président du Comité Permanent de la S.N.C.B., on entendit une allocution de M. P. W. Segers, ministre des Communications, dont voici les passages essentiels :

Discours de M. P. W. Segers, Ministre des Communications.

Vous nous avez conviés à nous recueillir devant la maquette du Monument aux Cheminots morts pour la Patrie, au cours des deux grandes guerres qui ont ravagé notre pays.

Nous partageons l'émotion de tous au souvenir de ces braves qui ont fait le sacrifice de leur vie pour le bien commun et dont l'héroïque abnégation fait l'honneur des travailleurs du rail.

Il est juste que ce monument s'élève bientôt à la Halte Centrale, au cœur même de la Belgique.

C'est le lieu prédestiné pour cet hommage à nos héros des Chemins de Fer.

Vous l'avez bien compris, Messieurs, et vous avez voulu que les cérémonies du XXV^e anniversaire de la S.N.C.B. soient marquées par l'expression durable de notre fidélité à la mémoire de ceux qui nous ont donné l'exemple du total dévouement.

Dans votre pensée, il n'existe pas de différence entre ceux qui sont morts comme agents de l'Etat et ceux qui sont tombés au service de la Société Nationale; Tous ils appartiennent à la grande famille des Cheminots; le sacrifice est identique; il n'y a pas de solution de continuité entre nos héros de 14-18 et ceux de 40-45.

Laissez-moi vous dire combien je partage les sentiments si éloquemment exprimés par M. le représentant du Personnel, par M. le Directeur Général, au nom de la Société Nationale et par M.G. Claeys, au nom du Comité Permanent.

« Le vrai tombeau des morts est l'oubli des vivants ».

Jamais nous n'oublierons, Messieurs. Je vous en apporte l'assurance au nom du Gouvernement et du pays dont il est l'émanation.

La communauté nationale incarne, dans un caractère de pérennité, la solidarité du passé, des temps présents et de l'avenir. En elle réside le gage de notre profond attachement à la mémoire de nos grands disparus.

Le monument que vous avez voulu édifier à vos héroïques collègues témoignera à jamais du respect que vous leur gardez.

Son message sera d'autant plus émouvant qu'il exprime l'unanimité que vous avez mise à élever en commun ce bel ensemble architectural. Sa réalisation sera l'œuvre, à la fois du personnel qui y contribuera par ses souscriptions, et de la Société Nationale qui y participera par l'octroi d'un subside.

Qu'il me soit permis, en terminant, d'insister sur la leçon que nos glorieux morts nous ont transmise.

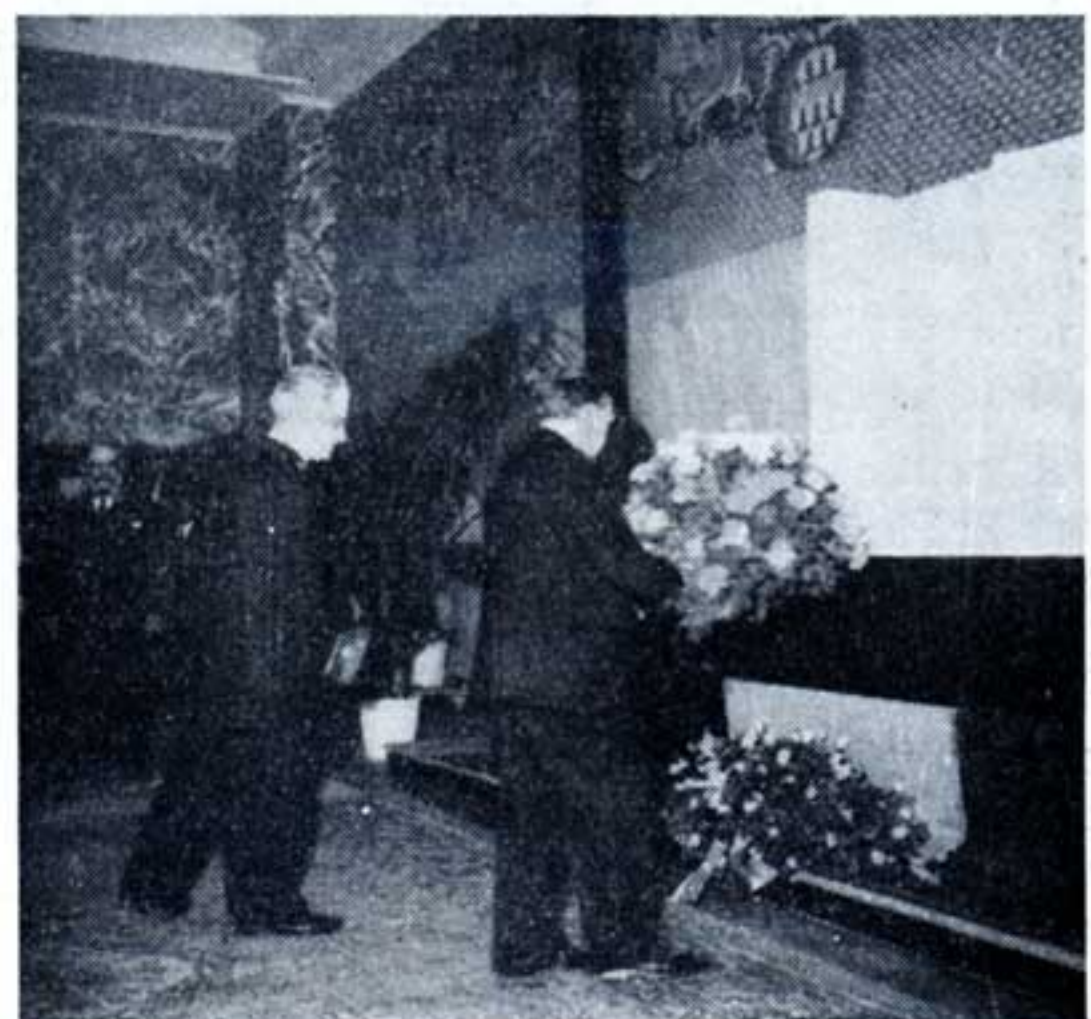
Si nous ne voulons pas que leur sacrifice soit vain, il faut que, par notre travail acharné, par notre esprit de concorde et d'entraide, par notre attachement inébranlable aux vertus civiques, nous donnions au pays, qu'ils ont contribué à libérer, une grandeur à la mesure de leurs mérites.

Messieurs, c'est dans cet esprit et dans cet espoir, qu'au nom du Gouvernement, j'ai l'honneur de dévoiler le monument aux vaillants Cheminots belges des deux guerres mondiales.

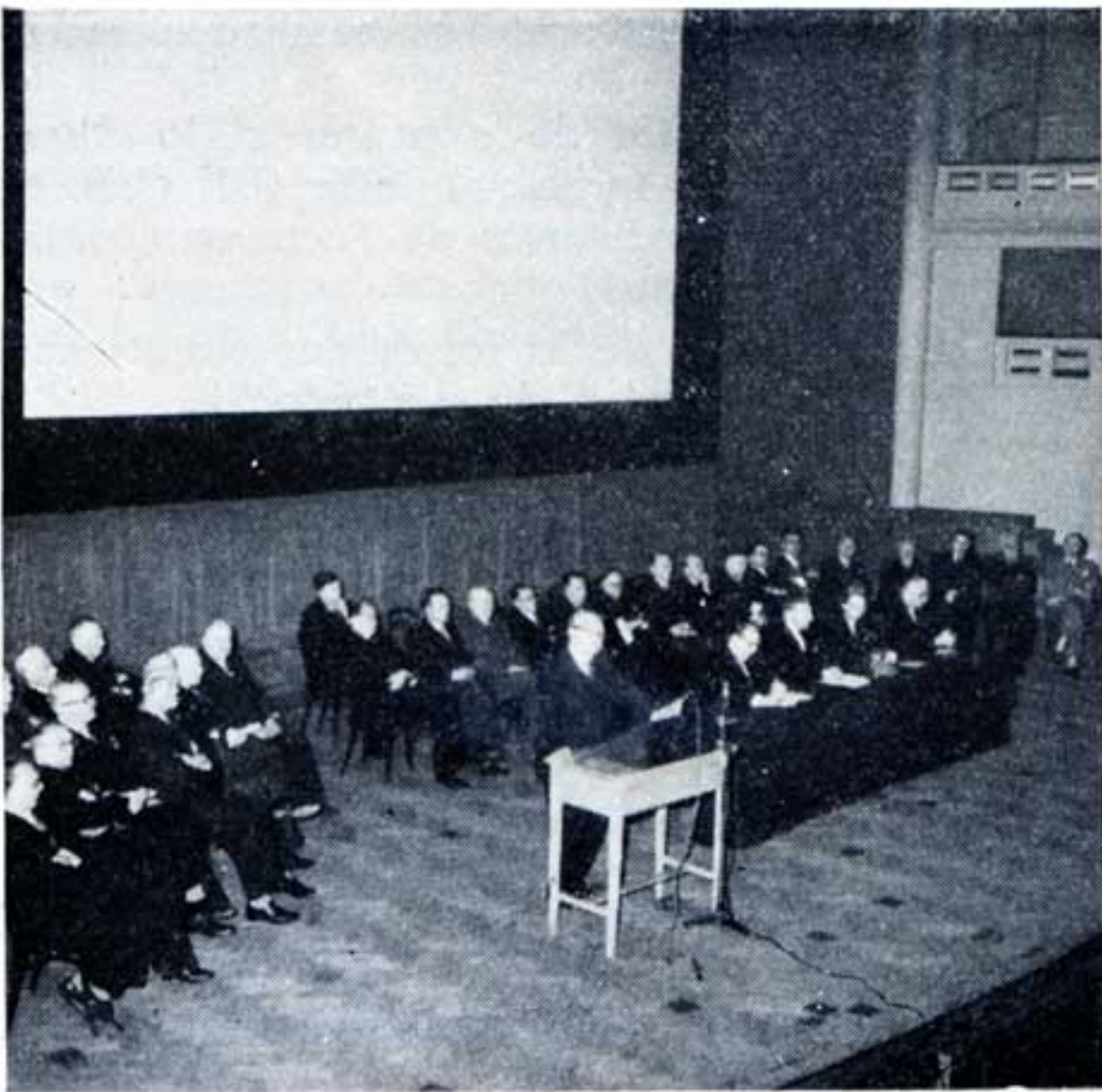
Pendant que Monsieur le Ministre dévoile la maquette du monument, les clairons sonnent « Aux Champs ».

Le « Last Post » résonne, la « Brabançonne » est jouée en sourdine, les drapeaux s'inclinent et l'assemblée observe une minute de profond silence.

Quatre couronnes sont ensuite déposées au pied du mémorial par MM. le Ministre Segers, Delory, Claeys et Denis.



Le dépôt de fleurs.



M. Delory, Directeur Général
prononçant son discours

LE lundi 22 octobre 1951, une séance académique solennelle s'est tenue dans la grande salle du Palais des Beaux-Arts, de Bruxelles, pour commémorer le vingt-cinquième anniversaire de la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Le Roi s'était fait représenter par le Général Gierts.

Sur la scène avaient pris place : M. P. W. Segers, Ministre des Communications; M. G. Claeys, Président du Comité Permanent; MM. Lelarge, Osterrieth et Vercleyen, membres du Comité Permanent de la S.N.C.B.; tous les membres du Conseil d'Administration de la S.N.C.B., M. Macharis, Président du Collège des Commissaires de la S.N.C.B. et tous les membres de ce Collège; M. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B., ainsi que tous les membres de la Direction.

Parmi les principales personnalités qui se trouvaient dans la salle, citons :

MM. Van Cauwelaert, président de la Chambre des Représentants; Behogne, Ministre des Travaux Publics; du Bus de Warnaffe, Rongvaux Marck, anciens ministres des Communications; Comte de la Barre d'Erquelines, ancien ministre, sénateur, questeur du Sénat; Brunfaut, Vice-Président de la Chambre des Représentants, Président de l'Office National de la Jonction; ir. den Hollander, Président des Chemins de Fer Néerlandais; Barrington-Ward, Président des Chemins de Fer Britanniques; Dr Gschwind, Président de la Direction Générale des Chemins de Fer Fédéraux Suisses; Metzdorf, Président des Chemins de Fer Luxembourgeois; Porchez, Directeur Général adjoint de la S.N.C.F.; F.L. Lehtinen, Directeur en Chef des Chemins de Fer Finlandais; Hess, Président de la Bundesbahn (District de Francfort); J. Tuja, Secrétaire Général de l'Union Internationale des Chemins de Fer; Widhof, Directeur Général adjoint et Van Dievoet, Directeur de la Compagnie des Wagons-Lits; Blum, Bourgmestre de Schaerbeek; Alles, Président du Conseil Provincial du Brabant; Wauters,

La Séance Académique Solennelle

Président de la Cour de Cassation; Pineux, Directeur Général des Postes; Haemers, Directeur Général des T.T.; Kuypers, Chef de Cabinet et Bertrand, Chef de Cabinet adjoint du Ministre des Communications; Malderez, Secrétaire Général et Vrebos, Directeur Général du Ministère des Communications; Van Hecke, Président honoraire du Comité Permanent de la S.N.C.B.; les Généraux-Majors Michiels, Foulon, Flameng, Cornette; les hauts fonctionnaires dirigeants de la S.N.C.B.; de nombreux membres des Commissions des Communications de la Chambre et du Sénat, etc...

Après que M. Charles Hens eut exécuté « Vers l'Avenir », aux grandes orgues, on procéda à la présentation de l'excellent film du cinéaste belge Charles De Keukeleire, « Voyage au Pays du Rail », un documentaire de choix, réalisé avec le concours de nos cheminots, et qui constitue à la fois une rétrospective et une vivante évocation du rail belge. De caractère attrayant, car il nous conduit, par voie ferrée, à travers les Ardennes et les Flandres, il est aussi instructif au plus haut point et initie au jeu complexe du dispatching, de la signalisation et des gares de triage, au travail extrêmement varié des agents de la S.N.C.B., à la réfection des voies, au trafic intense des trains de voyageurs et de marchandises, aux Services sociaux, etc...

Il montre aussi les sites industriels du pays et révèle, en quelques images comment sont organisés les voyages d'agrément combinés par le rail et la route.

Mais la véritable portée du film est de souligner éloquemment les extraordinaires progrès accomplis au lendemain du deuxième conflit mondial qui, une nouvelle fois, avait sérieusement touché notre réseau dans ses œuvres vives.

Discours de M. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B.

Ouvrant la série des discours, M. F. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B., salua et remercia d'abord le représentant du Roi et les autres

personnalités présentes. De son exposé très fouillé, détachons les quelques passages suivants :

La S.N.C.B. constitue incontestablement la plus forte entreprise du pays.

La valeur du réseau est estimée à 53 milliards de francs, son budget d'exploitation est d'environ 11 milliards de francs.

Les commandes qu'elle passe annuellement sont de l'ordre de 3,5 milliards de francs.

Les transports qui lui ont été confiés, en 1950, représentaient 7 milliards de voyageurs-km et 5,5 milliards de tonnes-km.

Son effectif de personnel est d'environ 87.000 agents.

* * *

A l'occasion de ce jubilé, diverses cérémonies ont été organisées dans tout le pays.

Une brochure spéciale retracera l'Histoire des Chemins de fer pendant ce dernier quart de siècle.

Une médaille commémorative a été frappée.

Un timbre spécial a été émis.

On a filmé le « Voyage au Pays du Rail » qui vient d'être projeté pour la première fois.

La maquette du mémorial qui sera érigé à la Halte Centrale, en hommage aux victimes des deux guerres, a été inaugurée, il y a quelques jours.

Enfin, la semaine prochaine aura lieu l'inauguration du Musée des Chemins de fer et le premier passage, en autorail, à travers la Jonction Nord-Midi.

La Société Nationale tient à remercier publiquement tous ceux qui ont collaboré à la réussite de ces manifestations.

Elle félicite chaleureusement :

M. Marcel Rau, sculpteur, auteur de la médaille et du timbre;

M. De Keukeleire, cinéaste, qui a réalisé le film;

MM. Desbonnaire et Maxime Brunfaut, sculpteur et architecte, chargés de l'exécution du mémorial.

* * *

La S.N.C.B. est née, en 1926, dans les convulsions qui ont suivi la première guerre mondiale.

Faut-il rappeler que sa création trouva sa cause déterminante dans les difficultés financières? Il fallait consolider une dette flottante considérable.

On mobilisa partiellement l'actif que représentait le réseau ferré.

Sans doute, l'industrialisation de nos chemins de fer était à l'ordre du jour depuis longtemps déjà. Depuis le début du siècle, études et projets de loi tendant à doter notre railway d'une autonomie financière et administrative, s'étaient succédés.

En 1924, un projet avait même été voté par la Chambre des Représentants; il ne fut pas voté par le Sénat à la suite de la dissolution des Chambres.

On était sur le point d'aboutir.

En 1926, on alla beaucoup plus loin sous la pression des événements.

Lorsqu'on relit les travaux préparatoires de la loi du 23 juillet 1926, créant la Société Nationale, on est frappé par deux préoccupations :

— doter le nouvel organisme d'une indépendance compatible avec l'obligation d'exploiter

le réseau suivant les méthodes industrielles;

— permettre à l'Etat de s'assurer si la disposition statutaire imposant à la S.N.C.B. de sauvegarder les intérêts de l'économie nationale, est respectée.

Les prescriptions de la loi et des statuts concourent à la réalisation de ces objectifs.

* * *

Les caractéristiques de la loi du 23 juillet 1926 créant la Société Nationale sont connues :

l'Etat reste propriétaire du réseau;

l'Etat a apporté à la Société le droit d'exploiter le réseau pendant 75 ans.

Ce droit a été évalué à 11 milliards.

L'Etat a la majorité des actions.

Le Conseil d'Administration, composé de 21 membres, a des pouvoirs très étendus.

Le Ministre des Communications préside le Conseil lorsqu'il y assiste.

Les comptes de la Société sont contrôlés par un Collège de 6 commissaires, dont 3 sont nommés par la Chambre des Représentants et 3 par le Sénat.

Le Bilan, le Compte des Profits et Pertes et le Rapport sont communiqués aux Chambres.

Comment caractériser l'activité de la Société Nationale pendant ce premier quart de siècle?

Unification du réseau.

Progrès techniques.

Electrification.

Amélioration de l'exploitation.

Amélioration des méthodes commerciales.

Progrès social

et aussi lourdes difficultés financières, telles sont les caractéristiques essentielles.

En 1926, 282 km de lignes étaient encore exploitées par des compagnies privées.

A l'heure actuelle, toutes ces lignes sont exploitées par la Société Nationale.

Nous ne pourrions évidemment passer en revue tous les progrès techniques réalisés dans les divers domaines.

Ils seront exposés, en détail, dans la brochure dont nous venons de parler.

Le matériel roulant, matériel de traction, de transport à voyageurs, de transport à marchandises a été sans cesse amélioré depuis 1930.

Les installations du matériel ont été modernisées et rationalisées.

Les ateliers centraux ont été spécialisés.

L'organisation des ateliers a été perfectionnée.

Le charroi automobile a été considérablement étendu.

Le confort, la sécurité et la rapidité des transports ont été fortement accrus par les améliorations apportées à la voie.

D'énormes progrès sont à signaler dans le domaine de la sécurité.

En 1935, on célébra le centenaire du premier chemin de fer en Belgique en inaugurant l'électrification de la ligne de Bruxelles à Anvers.

Le succès de cette modernisation, qui fut considérable, incita les dirigeants à étendre l'électrification.

En 1939, on s'appretait à équiper la Petite Etoile qui groupait 5 tronçons de lignes autour de Bruxelles.

Après la libération, des projets plus vastes furent conçus et précisés par la Commission Nationale d'Electrification; elle a préconisé l'établissement de la traction électrique sur 1.500 km de lignes représentant 70 % du trafic belge.

De ce programme, les lignes de Bruxelles à Charleroi et de Linkebeek à Anvers (Nord), soit 126 km, ont été équipées et sont mises en service respectivement depuis le 19 novembre 1949 et le 11 mars 1950.

Les travaux d'une nouvelle tranche, qui viennent d'être entrepris et qui comprennent les lignes de Bruxelles à Liège, de Bruxelles à Ostende et de Bruxelles à Namur, témoignent du désir de la Société Nationale de pousser activement l'équipement des artères principales.

Nous sommes tous convaincus que l'électrification répond à un besoin profond de modernisation et constituera un facteur important de son assainissement financier.

Depuis sa création, la Société Nationale n'a cessé de se préoccuper d'améliorer ses méthodes d'exploitation.

- **Pour les voyageurs**, conditions meilleures de sécurité et de confort; accélération et fréquence plus grande des relations.
- **Pour les marchandises**, équipement en moyens les plus modernes de la technique ferroviaire; modernisation des grands chantiers de triage des wagons.
- Application des progrès techniques à la manutention des envois, par l'utilisation d'engins nouveaux : chariots élévateurs, palettes, petits et grands containers.
- Création de centres routiers élargissant le champ d'action de la prise et de la remise à domicile par camions; 94 % de la population bénéficient des avantages incontestables de ces services.

Dans le cadre de la modernisation de ses méthodes d'exploitation, la Société Nationale a mis à l'étude la simplification des services sur 2.000 km de lignes. Chaque ligne est examinée dans le but de lui donner le régime qui lui convient en ayant comme objectif la desserte de la clientèle, les possibilités d'accroissement du trafic et la réduction des dépenses. Substitution des autorails aux trains-vapeur; recours à l'autobus en lieu et place de trains ou d'autorails.

Les études sont terminées pour 1.550 km.

Des décisions sont prises pour 1.200 km.

Elles sont appliquées à l'essai pour 460 km.

La Société Nationale compte retirer de ces mesures des économies de l'ordre de 180 millions par an.

Tout a été mis en œuvre pour développer dans le personnel l'esprit commercial.

On s'est efforcé de donner aux tarifs la souplesse nécessaire pour défendre les trafics vitaux et pour donner au commerce et à l'industrie de nouvelles activités.

La politique commerciale s'est aussi manifestée dans la réalisation de la meilleure organisation des divers trafics : célérité et choix du matériel le mieux adapté.

Enfin, des contacts étroits et permanents ont été établis avec la clientèle par la création et le

développement d'agences commerciales en Belgique et à l'étranger.

Le régime du personnel du Chemin de fer a été profondément modifié par la création de la Société Nationale.

La loi de 1926 prévoit la création d'une Commission Paritaire Nationale et de Commissions Paritaires régionales. La Commission Paritaire Nationale devait établir le statut du personnel.

Ce statut entra en vigueur en 1929.

Il porte la marque d'une grande hardiesse de conception et l'on peut dire qu'il plaça la Société Nationale, à cette époque, à la pointe du progrès social.

Les dispositions régissant le personnel de la Société dans les domaines des barèmes, des pensions, des assurances sociales, du statut syndical, etc., diffèrent essentiellement du régime en vigueur à l'Etat.

En 1950, la charge des pensions qui sera près de 2,1 milliards, représente 35 % de la masse des salaires.

Cette charge des pensions est excessive principalement parce que la Société Nationale doit supporter les dépenses en pensions afférentes aux services rendus à l'Etat avant 1926. Il y eut après la guerre une intervention partielle et insuffisante de l'Etat, mais indépendamment de cette intervention, la charge supplémentaire représente actuellement de 800 à 900 millions de francs.

En ce qui concerne les assurances sociales dont le régime a été amélioré après la guerre, les dépenses de 1951 atteindront 580 millions, se répartissant approximativement par moitié entre les salaires de maladies et les dépenses médico-pharmaceutiques ou autres interventions sociales (solidarité, loisirs, enseignement professionnel, apprentissage).

Le personnel intervient dans ces dépenses pour le tiers environ.

La vie de la Société Nationale a été conditionnée pendant la majeure partie de ce quart de siècle par le problème financier.

De 1926 à 1930, elle réalisa des bénéfices :

1.115 millions de dividendes furent distribués à l'Etat

385 millions aux actionnaires privés

81 millions au personnel.

De 1931 à 1939, période au cours de laquelle les pertes cumulées atteignirent 1.267 millions.

De 1940 à 1944, la guerre qui augmentait les pertes de près de 6 milliards.

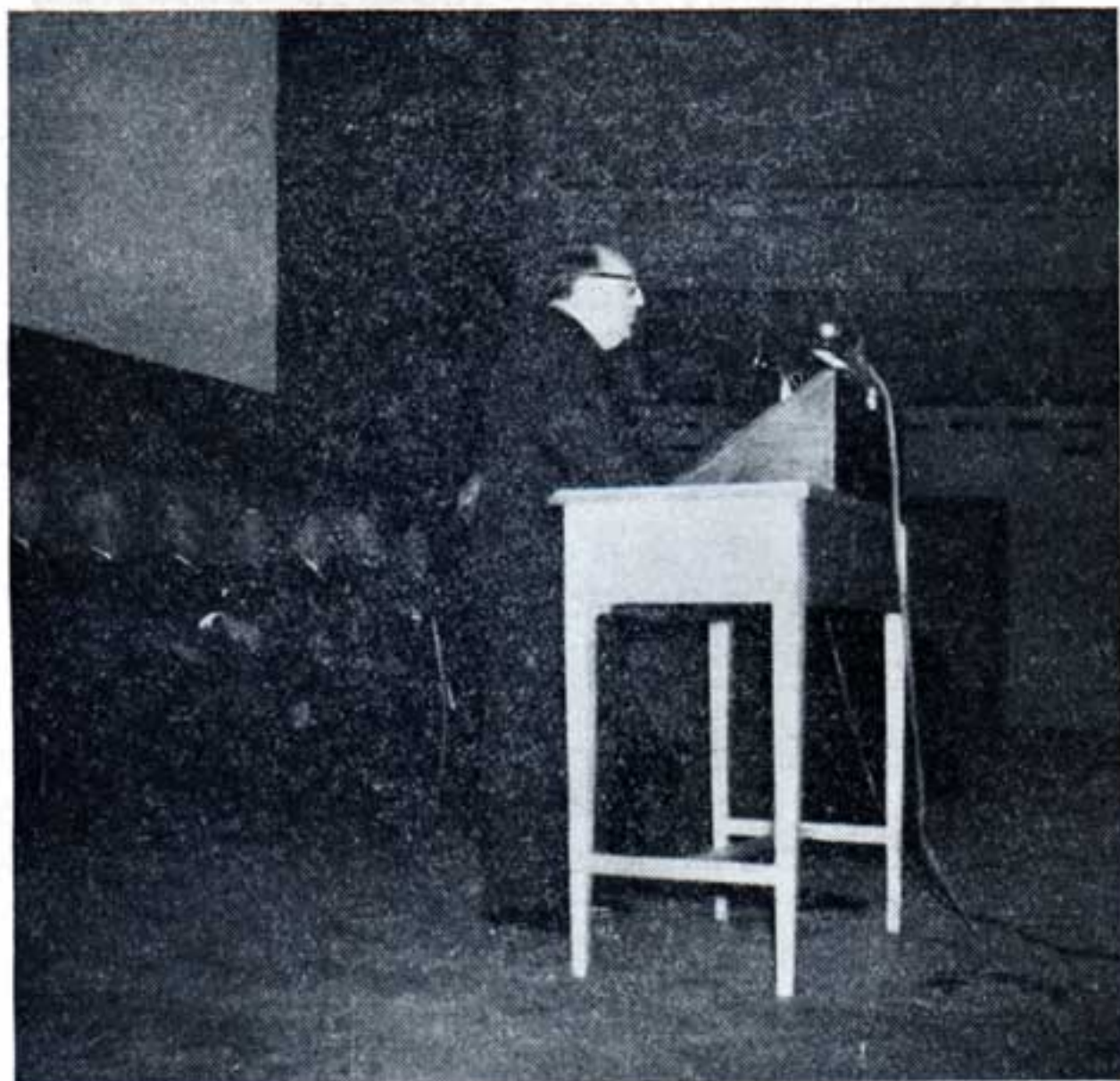
De 1945 à 1950, nouveau mali de 2.900 millions.

Grâce à l'intervention partielle de l'Etat en matière de pensions ainsi que dans les dommages de guerre, la perte globale à la fin de 1950 était ramenée à 790 millions.

Signalons encore que depuis 1926, la Société Nationale a dépensé en investissement 5.800 millions.

Ces investissements qui se sont élevés en moyenne à 210 millions par an, ont, par la force des choses, dû être modérés; les amortissements industriels, effectués à l'intervention du Fonds de renouvellement, ont atteint 14,5 milliards.

Quoique importants, ces amortissements n'ont pas été suffisants, principalement en raison du décalage entre les dotations et les prix.



M. G. Claeys, premier vice-président à la tribune.

Ce problème qui fait l'objet depuis longtemps des préoccupations de la Société est à l'étude avec les instances compétentes de l'Etat.

Signalons encore que les dommages attribuables à la guerre atteignent près de 23 milliards, dont 16 1/2 milliards à charge de l'Etat et 6 1/2 milliards à charge de la Société Nationale.

A quelles causes faut-il attribuer les difficultés financières des Chemins de fer ?

Tout d'abord, il importe de souligner que ce mal n'existe pas seulement en Belgique. Dans un mémoire publié récemment et qui eut un grand retentissement, l'Union Internationale des Chemins de fer, qui groupe 36 administrations de Chemins de fer, la plupart européens, représentant 310.000 km de lignes, un personnel de 3.900.000 agents, un trafic de 237 milliards de voyageurs-km et 266 milliards de tonnes-km, a analysé les causes du mal dont souffrent, en général, les réseaux ferrés.

Les causes de semblable situation sont multiples :

- Tarifs insuffisants.
- Crises économiques.
- Disparition du monopole, mais maintien des sujétions de service public.
- Charges excessives (pensions, prestations gratuites et à prix réduits).
- Conséquences de la guerre.
- Absence de coordination des divers moyens de transport.

L'examen de ces diverses causes nécessiterait de trop longs développements.

Nous nous bornerons à souligner que : à l'heure actuelle, à la S.N.C.B., le multiplicateur des dépenses par rapport à l'avant-guerre est d'environ 4, coefficient normal, et celui des tarifs de 2,97.

La différence entre ces deux coefficients représente 3,5 milliards.

Le montant de la subvention de l'Etat en 1951 est de 1.100 millions.

Certes, on ne pourrait envisager dans les circonstances présentes de porter le multiplicateur des tarifs au niveau de celui des dépenses.

Pareille mesure serait préjudiciable à l'économie du pays et aussi à la Société Nationale par une aggravation de la concurrence.

Mais il importe que l'on sache que les recettes ne sont pas à la hauteur des dépenses, non pas parce que le trafic est insuffisant ou parce que les dépenses sont excessives, mais parce que les prix de vente ne sont pas au niveau des prix de revient.

L'écart entre les recettes et les dépenses devait être comblé par un autre moyen.

On a adopté le régime des subventions.

Nous n'en contesterons pas le bien-fondé, mais il place la Société, psychologiquement, dans une position défavorable.

Ce régime est en voie de résorption, sous l'impulsion de M. le Ministre Segers.

De 2.600 en 1949, la subvention sera ramenée à 750 millions en 1952.

On a comblé la différence par certaines majorations tarifaires, par le paiement de prestations et de nouvelles économies.

Depuis 1946, la Société Nationale a réalisé des économies atteignant 2 milliards par an.

Le budget actuel est de l'ordre de 10 1/2 à 11 milliards.

La Société Nationale souhaite qu'il soit mis fin dans le plus bref délai à la politique des subventions.

On peut affirmer que si la Société Nationale était mise en mesure d'exploiter suivant les méthodes industrielles comme ses statuts le prescrivent, c'est-à-dire si tous les services qu'elle rend lui étaient payés et si elle était exonérée de la charge des pensions qui ne lui incombent pas, elle pourrait avec ses tarifs actuels faire face à ses dépenses, y compris la fixation à un niveau normal de sa dotation de Renouvellement, et constituer le Fonds de réserve statutaire en prévision des mauvaises années.

Nous avons exposé les réalisations essentielles de ce premier quart de siècle.

Nous voudrions avant tout exprimer la gratitude de la Société Nationale aux Ministres qui, à toutes les époques, se sont efforcés dans la mesure de leurs moyens, de pallier les difficultés qu'elle a connues.

La Société Nationale doit ces réalisations aux efforts de tous : Conseil d'Administration, Comité Permanent, Collège des Commissaires, Direction, Personnel, à tous les degrés de la hiérarchie.

Nous ne pourrions évidemment pas citer tous ceux qui le méritent.

Qu'il nous soit cependant permis de citer le Premier Président du Comité Permanent, M. Jules JADOT, qui avait participé aux travaux préparatoires du nouveau régime et qui pendant 12 ans de 1926 à 1938, assumait avec autorité et compétence cette tâche délicate et difficile.

Nous voudrions aussi évoquer les noms de deux disparus :

M. GALOPIN, lâchement assassiné pendant la guerre et qui, membre du Comité Permanent, dès la création de la Société, joua un rôle primordial dans l'élaboration du statut du personnel.

M. Antoine LESSINNES, membre du Comité Permanent, après la guerre, et Rapporteur de la Commission Nationale d'Electrification, rendit des services exceptionnels à la Société Nationale et fut l'animateur incomparable de l'électrification du réseau.

La Société Nationale se doit de rendre un émouvant hommage à la mémoire de ces deux personnalités.

En ce qui concerne le personnel, tout le monde sait que les Cheminots constituent un corps d'élite auquel on n'a jamais fait appel en vain.

Il en a fourni de nombreuses preuves, dont la plus éclatante a été la remise en état du réseau à la libération et l'aide apportée aux armées dans la terminaison de la guerre.

La Société Nationale tient à lui rendre cet hommage.

Elle tient aussi à rendre hommage aux 1220 victimes de la guerre auxquelles le monument de la Halte Centrale, dont nous avons parlé, sera érigé avec la participation de notre personnel.

Et maintenant, portons nos regards vers l'avenir.

Nous sommes persuadés que l'avenir peut être envisagé avec confiance.

- Que la Société continue à réduire ses prix de revient au strict minimum compatible avec une exploitation rationnelle;
- qu'elle continue à moderniser son matériel et son exploitation;
- que les charges et prestations qui lui sont imposées dans l'intérêt de la collectivité lui soient payées;
- que les divers modes de transports soient coordonnés dans l'intérêt général, tant sur le plan national qu'international, alors, l'ère des difficultés de la Société Nationale sera définitivement close.

Après que M. Charles Hens eut fait entendre « Toccata et fugue en ré mineur » de J.S. Bach, M. G. Claeys prit la parole en ces termes :

**Discours de M. G. Claeys,
Premier Vice-Président
du Conseil d'Administration,
Président du Comité Permanent
de la S.N.C.B.**

Les Sociétés comme les individus, dit notamment l'orateur, aiment de se réjouir avec leurs amis et relations, des événements heureux qui jalonnent leur vie.

La Société Nationale fête aujourd'hui le 25^{me} anniversaire de sa création. A cette occasion, elle a voulu réunir dans cette salle tous ceux qui lui ont témoigné de l'intérêt et de la sympathie.

Si nous regardons en arrière, nous ne pouvons pas dire que la Société Nationale est née coiffée Loin de là Elle vit le jour à un moment particulièrement difficile de l'histoire financière de la Belgique et les médecins qui l'ont aidée à la mettre au monde et les parrains qui l'ont tenue sur les fonts baptismaux avaient surtout en vue la guérison du franc belge, la santé de l'enfant délicat qui venait de voir le jour ne venant qu'après.



**M. Segers, Ministre des Communications,
prend la parole**

Cet enfant devait hélas ! conserver dans ses flancs quelques hérédités tellement enracinées, qu'après 25 ans nous les retrouvons toujours aussi vivaces.

Je fais allusion au cahier des charges de 1866 et à la loi de 1891, qui gênent la Société Nationale dans toutes ses entournures et dont les dispositions remontent à plus de 60 et de 90 ans, c'est-à-dire à un moment où seule la traction chevaline le long de la route et de la voie fluviale concurrençait le chemin de fer.

Je fais allusion également à l'état de l'outil qui a été remis à la Société en 1926.

Je fais allusion également...

Mais à quoi cela peut-il servir d'énumérer les griefs du passé ?

Il faut se tourner courageusement vers l'avenir.

De profondes réformes doivent intervenir dans tous les domaines : commerciaux, exploitation électrique, exploitation des lignes secondaires, matériel, financement et rentabilité, etc.

Le programme de travail du nouveau Conseil d'Administration est copieux. De la clairvoyance des administrateurs, de leur esprit d'initiative, de leur travail et de l'appui qu'ils trouveront auprès des Pouvoirs Publics, dépend l'avenir même de la Société.

Le nouveau Conseil d'Administration devra aussi pouvoir compter sur une collaboration toujours plus active du personnel. Il peut espérer cette collaboration, d'hommes qui ont fait l'admiration des armées alliées par leur esprit de résistance, d'une part, et par leurs grandes capacités professionnelles et leur attachement au rail, d'autre part.

Je témoigne la profonde gratitude du Conseil à Sa Majesté le Roi qui a daigné se faire représenter à cette séance académique.

Je remercie toutes les hautes personnalités qui ont accepté de se rendre à l'invitation de la Société.

Je remercie Messieurs les Ministres et leurs collaborateurs. Je leur demande de nous conti-

nuer leur précieux concours, de nous rendre attentifs aux erreurs que nous sommes tentés de commettre et de nous aider dans la tâche d'intérêt national qui pèse sur nos épaules.

Je remercie enfin les éminentes personnalités des réseaux étrangers, qui se sont imposés des déplacements fatigants pour venir commémorer avec leurs amis belges le XXV^{me} anniversaire de la constitution de la Société Nationale.

Je me tourne maintenant vers la Direction et tout le personnel aux divers degrés de l'échelle hiérarchique pour leur exprimer à tous les remerciements du Conseil d'Administration.

Je rends aussi un vibrant hommage à tous ceux qui nous ont précédés et qui ont bien mérité de la Nation.

Discours de M. P.W. Segers, Ministre des Communications

M. le Ministre P.W. Segers, pour terminer, prononça ce discours que nous sommes heureux de reproduire in-extenso :

En célébrant le XXV^{me} anniversaire de la création de la Société Nationale des Chemins de Fer, nous rappelons, sans conteste, une date marquante dans l'histoire de notre pays.

Il y a vingt-cinq ans, en effet, le Parlement et le Gouvernement assuraient aux Chemins de Fer l'autonomie à laquelle ils aspiraient depuis plusieurs années et qui apparaissait indispensable à leur gestion rationnelle.

L'Etat restant propriétaire du réseau, en cédait la jouissance à la Société Nationale, à des conditions témoignant, à la fois, d'une judicieuse conception de l'intérêt national et des avantages à retirer d'une gestion vraiment industrielle.

C'est ainsi que le Gouvernement et la Société Nationale se trouvent associés à des tâches qui, souvent, s'interpénètrent dans le but d'assurer à l'économie belge un instrument de caractère indispensable.

Car, si le rail ne manque pas de détracteurs et de concurrents, il remplit toujours — et continuera à assurer — des fonctions auxquelles les autres moyens de transport ne sauraient se substituer.

Dès que le trafic atteint une importance déterminée, le rail s'impose inéluctablement : parce qu'il est le seul adéquat.

Je n'en veux à preuve qu'un exemple : lorsque la Jonction Nord-Midi sera enfin achevée, savez-vous que plus de 250.000 voyageurs débarqueront chaque matin dans les trois gares de Bruxelles ?

Nul n'oserait imaginer pareil afflux, desservi, dans le même temps, par d'autres moyens que le rail.

Pensons, de surplus, aux dizaines de milliers de travailleurs qui, chaque jour, empruntent le réseau pour se rendre à leur besogne.

Si le chemin de fer n'existait pas, la paralysie de nos industries en résulterait immédiatement.

Le rail est donc nécessaire, et par surcroît, de remarquables conditions de technique et de discipline lui assurent, dans notre pays, un coefficient exceptionnel de sécurité.

A l'occasion du XXV^{me} anniversaire de la S.N.C.B. soulignons donc la nécessité du rail pour

le plus grand bien de notre prospérité économique.

Nous savons quels efforts gigantesques ont dû être accomplis après la libération pour rendre à nos chemins de fer, dans un minimum de temps, l'efficacité dont la guerre et ses dévastations les avaient privés.

Ces réalisations, qui contribuèrent largement à la victoire alliée en Europe, ont aussi permis à la Belgique de reprendre place, la première, dans la renaissance économique des nations occidentales.

Je me plais à souligner qu'en ce domaine, la Société Nationale a fait preuve d'initiatives fécondes.

Outre la mise au point de son système de sécurité, elle a su, notamment, perfectionner sa technique de modernisation et d'entretien des voies; rationaliser l'équipement des gares de triage et des ateliers de réparation.

Les moyens de traction ont, eux aussi, remarquablement évolué. Dois-je rappeler que les efforts se portent de plus en plus sur l'électrification des lignes axiales, et que le recours aux locomotives Diesel est aussi à l'ordre du jour ?

Le confort et la sécurité des voyageurs sont manifestement en tête des préoccupations des dirigeants ainsi qu'en témoigne, depuis 1931, la constitution du parc des voitures métalliques.

Dans un autre ordre d'idées, j'aimerais citer les heureuses réalisations de la S.N.C.B. en matière d'urbanisme, se greffant sur des aménagements spécifiquement ferroviaires : gares, passages à niveau, ouvrages d'art — autant d'exemples d'un fructueux concours avec les pouvoirs publics, à des fins d'utilité générale.

Ce même souci de déceler les nécessités de l'heure et d'y conformer sa gestion, nous le retrouvons dans la part prépondérante prise par la Société dans l'organisation des relations internationales.

L'organisation des transports terminaux par la création de centres routiers, la mise en service de containers, de wagons frigorifiques, et d'autres mesures du même ordre, caractérisent aussi le souci d'adaptation de la S.N.C.B., aux exigences accrues de la clientèle.

Ce relevé, manifestement incomplet, montre à quel point la Société Nationale des Chemins de fer belges contribue à la réussite des efforts inlassables déployés par notre industrie et notre commerce pour maintenir et améliorer la position de notre pays dans la compétition internationale.

S'il est vrai que la Belgique est le carrefour de l'Europe occidentale, notre réseau ferré y est pour beaucoup.

A mon sens, en regard des résultats financiers de la S.N.C.B., il convient de considérer la façon dont elle s'acquitta de sa mission de service public.

Dès 1926, le législateur a fait acte de prescience des nécessités d'aujourd'hui en édictant le principe de co-gestion à la S.N.C.B.

L'expérience a prouvé que les mandataires du personnel, confrontés avec les problèmes d'ordre économique et technique — dont la solution n'était pas sans incidence sur le plan social — ont su faire preuve de compréhension.

Cet esprit de coopération réaliste doit permettre de résoudre, dans l'équité, et avec le souci constant du bien public, toutes les questions que soulèvent les transports par rail.

Il importe que la Société Nationale continue sans désespérer sa politique de réformes de structure, aux fins d'adapter ses rouages aux nécessités effectives du trafic, et de réduire, parallèlement, ses dépenses d'exploitation.

C'est dans ces conditions qu'elle peut être assurée, comme par le passé, du concours de l'État pour surmonter les difficultés qui seraient au-dessus de ses moyens.

Au nom de la Nation, je rends hommage aux Conseils d'Administration successifs, où tant de personnalités éminentes ont apporté le fruit de leur expérience, de leur savoir et de leur autorité, pour mener à bien une tâche difficile et souvent ingrate.

Ma pensée va spécialement au personnel, tant aux dirigeants qu'aux plus humbles travailleurs, en passant par tous les grades de la hiérarchie. Leur dévouement, leur abnégation même, font honneur au pays.

Leur attitude durant la dernière guerre porte le sceau d'un courage indomptable.

Je salue, avec un profond recueillement, la mémoire de ceux qui sont tombés pour leur idéal — qui est aussi le nôtre.

Vingt-cinq ans se sont écoulés depuis que la S.N.C.B. a pris en charge le réseau belge.

A l'heure présente, lorsque je vois glisser sur nos rails les puissantes locomotives — à vapeur et électriques — ainsi que les rapides michelines; lorsque je me figure le jeu complexe du dispatching et de la signalisation, je ne puis me cacher, à moi-même, mon admiration.

Mais — ce que j'apprécie, par dessus tout ce progrès purement matériel — c'est qu'en cinq fois cinq ans, nous avons été les témoins de l'effort solidaire d'une communauté d'hommes dont la plus noble ambition est de coopérer à la régularité d'un service, auquel se mesure l'ordre intérieur des nations.

Je ne sais plus quel homme d'Etat britannique a déclaré qu'un pays où les trains partent et arrivent à l'heure est un pays civilisé — un pays où la vie est normale.

Monsieur le Représentant du Roi,
Messieurs les Présidents de la Chambre et du Sénat,

Mes chers Collègues,
Mesdames, Messieurs,

En Belgique, les trains partent et arrivent à l'heure...

C'est le plus bel hommage qu'en cette journée jubilaire, je puisse rendre à la S.N.C.B.

Cette grande séance académique se termine par quelques pages de César Franck, de Louis Vierne et par le « Chant National », exécutés avec un art consommé, aux grandes orgues, par M. Charles Hens.

**QUELQUES VUES EXTRAITES DU « VOYAGE AU PAYS DU RAIL »
REALISE PAR CHARLES DE KEUKELEIRE.**



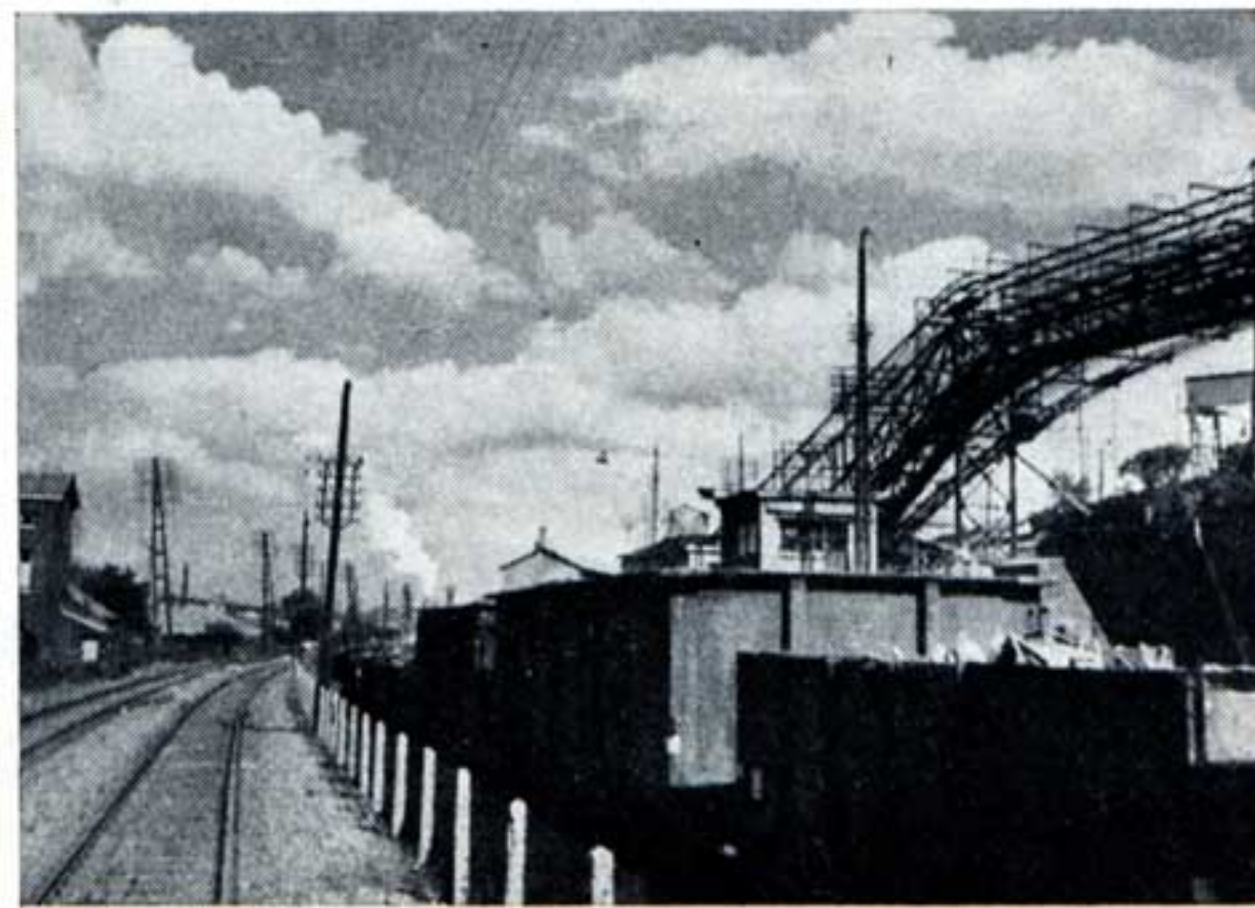
Le dispatching.



Dans la cabine d'un autorail.



Le déverrouillage des wagons.



Au service de l'industrie.



Une Journée de l'Apprentissage à la S. N. C. B.



La Société Nationale des Chemins de Fer Belges a organisé, le 26 octobre 1951, une Journée de l'Apprentissage, consacrée au problème de la formation professionnelle des agents du Service de l'Electricité et de la Signalisation.

Les séances étaient présidées par M. Derijckere, Directeur de ce service.

Y assistaient notamment MM. Huyberegts, Directeur Général Adjoint, Nolet de Brauwere, Secrétaire Général, Scheerens, Conseiller et de nombreux fonctionnaires des Chemins de fer français, néerlandais et belges.

On entendit d'abord, à la séance du matin, les délégués de la S.N.C.F.

M. Baurel parla de l'organisation générale de l'apprentissage à la S.N.C.F. qui possède, par région, une école de formation d'ouvriers électromécaniciens, où les études ont une durée de trois ans et où les travaux pratiques sont orientés vers les applications des sciences au chemin de fer en signalisation, téléphonie, électricité.

M. Surzur exposa ensuite les méthodes pratiques d'enseignement de l'électricité, enseignement limité aux problèmes que rencontrera le futur agent, tandis que M. Devaux montra l'utilité de l'emploi des maquettes d'appareils et d'installations pour habituer l'esprit des élèves à traduire les schémas en réalités.

Avec M. Schonfeld, on apprit que la progressivité de l'enseignement de la téléphonie demeure en corrélation avec des montages effectués par les apprentis.

MM. Bousquet et Chatelard dirent comment l'exécution de travaux utiles par les apprentis, à l'école même et sur le réseau, réduit les dépenses d'apprentissage.

Les Chemins de fer néerlandais se préoccupent du même problème de la formation de ses agents, affirmèrent MM. de Vos Nederveen tot Cappel, Ingénieur en chef, et Goudberg, Inspecteur technique à ce réseau. L'enseignement du personnel technique au moyen de leçons données par intermittence dans un wagon-école itinérant a ramené de dix à six ans le temps nécessaire pour la formation parfaite des hommes de métier de la signalisation et de la téléphonie.

Puis, MM. Monnoye et Pauwels, de la S.N.C.B., exposèrent le problème de la formation des signaleurs dont l'effectif est de quelque 5.500 unités au réseau belge.

Des moniteurs spécialement préparés à cet enseignement donnent des cycles de leçons de six semaines dans un train-école équipé d'appareils de signalisation et de téléphonie. Ces leçons sont suivies d'un entraînement en cabine. Le très grand avantage de la méthode réside dans l'unité des matières enseignées.

La première partie de l'après-midi de la Journée de l'Apprentissage fut consacrée à la visite du train-école de signalisation de la S.N.C.B., qui contient une synthèse des différentes installations de signalisation du réseau.

Puis, M. Guillaumet, de la S.N.C.F., montra, à l'aide d'un film, l'emploi à l'école de Moulin Neuf (Région Nord) de la méthode de l'ambidextrie qui permet à un ajusteur de se servir indifféremment de la main droite et de la main gauche dans le limage, le sciage, le burinage.

La mise en contact avec le réseau des élèves sortant des écoles constitue un point délicat : leur maintien en groupements séparés et leur collaboration aux travaux sont les sujets traités par MM. Donon, Villetard et Grossin, également de la S.N.C.F.

La S.N.C.B. possède aussi, depuis cinq ans, une école de formation d'électromécaniciens du service de l'Electricité et de la Signalisation, avec cours d'une durée de trois ans.

MM. Pauwels et Monnoye en définirent les méthodes d'enseignement et le programme, qui comporte des cours généraux et une spécialisation aussi complète que possible vers les différentes branches du service E.S., avec exécution de nombreux travaux pratiques.

Enfin, la projection d'un film consacré au train-école de signalisation, à l'école de formation des apprentis E.S. d'Etterbeek et à un voyage de vacances en France d'un certain nombre d'entre eux clôtura cette journée fertile en leçons du plus haut intérêt. Dans notre prochain numéro, nous reviendrons sur certaines parties de cette importante réunion.



Les personnalités dans la tribune d'honneur érigée face au monument

DANS le cadre des installations des Ateliers et Dépôts de la Direction de l'Electricité et de la Signalisation s'est déroulée le 27 octobre 1951 une journée du Souvenir.

Les cérémonies comprenaient deux parties principales, à savoir :

- L'inauguration d'un mémorial dédié aux victimes de la guerre 1940-1945 et érigé grâce aux souscriptions du personnel.
- La consécration de la salle des machines-outils à Fr. Pardaens, mort à Buchenwald.

La première partie, qui s'est déroulée en plein air, fut favorisée par un temps froid mais clair comme si le ciel avait voulu rendre un dernier hommage aux disparus, en ce matin d'automne.

Groupées dans une tribune, un grand nombre de personnalités honoraient de leur présence cette manifestation poignante. Nombreux étaient les membres du Conseil d'Administration et du Collège des commissaires de la S.N.C.B. Les autorités civiles et militaires s'étaient fait représenter. On notait entre autres plusieurs hauts fonctionnaires de la S.N.C.B.

La cérémonie débuta par une allocution que prononça M. M. Nicaise, Ingénieur principal, dirigeant les ateliers; il dit notamment :

Au nom du comité qui s'est chargé de l'érection d'un mémorial dédié aux agents des Ateliers et Dépôts du service de l'Electricité et de la Signalisation victimes de la guerre 1940-1945;

Au nom de tous ceux qui se sont associés pour célébrer leur mémoire le plus dignement possible, je vous remercie d'avoir répondu affirmativement à l'invitation qui vous a été adressée et d'être venus à Etterbeek.

Je remercie tout spécialement Monsieur le Directeur Général et les hautes autorités de la Société, les hautes autorités civiles et militaires, Monsieur le Président de l'A.I.R.R., Messieurs les délégués des associations patriotiques et de la Résistance, Messieurs les délégués de la presse et de la Radiodiffusion Nationale Belge qui ont bien voulu

Journée du Souvenir aux Ateliers et Dépôts de la Direction E. S.

laisser en suspens leur lourde tâche quotidienne. Leur présence en ce lieu donne à cette fête du souvenir un éclat particulier.

Par ce geste, les membres présents des familles des victimes sentiront mieux l'hommage dédié à leurs chers disparus.

Je remercie également les autorités et les personnes qui, dans l'impossibilité de se joindre à l'invitation du comité, ont bien voulu s'excuser et exprimer avec émotion des sentiments qui les honorent.

Devant ce mémorial voilé, la pensée de beaucoup d'entre vous fait un retour en arrière; vous revoyez : le bateau de la mission se dirigeant vers la région fréquentée par les sous-marins, lors de l'exode; le local où s'élaboraient les plans de résistance à l'ennemi; le poste émetteur branché sur les câbles de l'occupant; le trajet parcouru avec des objets compromettants; d'autres se souviennent du claquement sec des balles autour d'eux, au coup de départ de l'obus dans le lointain, de son sifflement grandissant jusqu'à l'explosion toute proche pendant l'avance. En un mot vous évoquez les actes que vous avez accomplis en toute lucidité et qui pouvaient entraîner la mort.

Pendant ces moments pathétiques, qu'on est intimement si fier d'avoir vécu, les êtres les plus chers n'étaient plus présents à l'esprit : vous faisiez mieux que d'y penser, vous leur consacriez le meilleur de vous-même.

D'où vient que des hommes défiaient ainsi la mort alors qu'une piqûre d'épingle bouleverse jusqu'au tréfonds de l'être. C'est qu'une même conviction les animait, qu'un impératif identique galvanisait la conduite de chacun : le salut du foyer, de tous les foyers belges.

La tourmente passée, coïncidence étrange, les symboles nationaux avaient acquis une signification nouvelle :

L'ancien ne peut plus voir sans émotion, l'étendard de son unité.

La « Brabançonne » chantée par la voix des orgues a des accents inconnus.

La devise nationale s'impose comme une nécessité vitale pour la Nation.

L'habitude masquait en effet, les liens qui unissent l'homme à son foyer et à son entourage. Par la séparation ou par l'inquiétude, il a compris qu'il ne fait qu'un avec les hommes qui partagent son labeur, que le lieu où il travaille est son lieu, que le pays dans lequel il vit est son pays. Peut-être faut-il ces circonstances pour que la réalité concrète de la Patrie apparaisse dans toute sa grandeur : Le Foyer de nos Foyers.

Quand la Patrie est en danger, sonne l'heure de la bravoure et aussi celle de la faiblesse tant regrettée plus tard quand l'erreur ou la faute est comprise.



**M. Nicaise, Ingénieur principal,
prononce son discours.**

Quand la Patrie est en danger sonne aussi l'heure des basses vengeances d'un ennemi ne pouvant imposer sa loi.

C'est l'heure des souffrances.

Il y a des victimes, des héros qui meurent en braves.

Il y a ceux qui restent, qui les ont perdus. Que ceux-là se souviennent qu'à l'instant suprême, leur cher disparu a concentré sur les êtres aimés ses dernières pensées. Ils sont entrés dans l'éternité l'âme sereine, l'âme de ceux qui peuvent penser : j'ai tout donné pour les miens et pour le bien des autres hommes.

C'est aussi pourquoi les hommes inscrivent sur d'humbles croix de bois ou gravent dans la pierre le nom de ceux qui sont morts pour la Patrie, en signe de respect, de reconnaissance et pour perpétuer leur souvenir.

Ce fut ensuite M. Deryckere, Directeur de la Direction E.S. qui prononça les paroles suivantes :

Aujourd'hui m'échoit le grand privilège de pouvoir évoquer devant vous la mémoire des quatre agents des Ateliers et Dépôts d'Etterbeek, victimes et héros de la guerre de 1940-1945.

Le monument qui vient d'être dévoilé a été élevé par les fonctionnaires et agents du service ES non seulement pour conserver journalièrement parmi eux le souvenir de leurs camarades disparus, mais aussi et surtout pour apprendre leurs noms aux générations futures et leur servir d'exemple :

BOLEN, Arthur;
PARDAENS François;
RAYMACKERS, Frans;
TRIANGLE, Joseph.

BOLEN, Arthur,

Né le 17 mai 1906, entré aux chemins de fer en 1925 comme ajusteur aux ateliers d'Etterbeek. Après un court passage au groupe de Namur en 1935 il revint aux ateliers d'Etterbeek.

Le 20 mai 1940, se dirigeant vers le sud de la France sur ordre de repli, il fut grièvement blessé

dans un accident de roulage. Transporté à l'hôpital de Rouen, il y expira.

PARDAENS, François.

Né le 20 avril 1897, entré aux chemins de fer en 1919 comme ajusteur aux ateliers d'Etterbeek. Il y fut nommé chef ajusteur en 1941.

Membre actif du groupement de résistance : « Front de l'Indépendance », il fut arrêté par les Allemands le 24 mars 1944 et immédiatement déporté en Allemagne. Enfermé au camp de concentration de Buchenwald, il y subit les privations et les traitements ignobles des nazis. Il succomba le 10 octobre 1944.

RAYMACKERS, Frans.

Né le 3 janvier 1900, entré aux chemins de fer en 1920 comme piocheur au groupe de Charleroi. En 1930 il fut nommé homme d'équipe aux ateliers d'Etterbeek.

Mobilisé en 1940 au Corps spécial des Chemins de fer, Télégraphes et Téléphones, il se trouvait le 11 mai 1940 sur le quai de la gare de Tirlemont et fut surpris par un bombardement aérien et tué au cours de celui-ci.

TRIANGLE, Joseph.

Né le 18 février 1902, entré aux chemins de fer en 1920 comme ajusteur aux ateliers de Schaerbeek. Après quelques mutations de service, il fonctionna de 1934 à 1939 comme chauffeur d'auto au garage de l'Allée Verte. Il passa ensuite à l'atelier de réparations des machines à écrire et à calculer qui entretemps avait été repris par les ateliers d'Etterbeek.

Le 4 novembre 1943 il eut en gare de Louvain une vive altercation avec un garde flamand au service de l'ennemi, au sujet d'un acte patriotique que Triangle venait d'accomplir. Le soir, il fut abattu par des inconnus au service de la Gestapo.

Messieurs,

Les noms des quatre agents qui ont donné leur vie pour la Belgique et pour la continuation de la civilisation, ont été encadrés par deux simples mots : Honneur et Patrie.



**M. Deryckere, Directeur du Service E.S.
à la tribune.**



M. Delory, Directeur général
clôture la série des allocutions.

Quels symboles pouvaient mieux glorifier le sacrifice de ces hommes ? Aimer sa patrie, la servir avec honneur, n'est-ce pas là la plus pure et la plus noble des vertus civiques ?

Que cette pensée serve de réconfort aux familles des morts, qu'elles se disent que la perte des leurs n'a pas été vaine mais a été la rançon de cette chose magnifique qui s'appelle la Victoire. Saluons tous leur souvenir qui ne s'éteindra jamais dans nos cœurs !

Monsieur Delory, Directeur Général de la S.N.C.B. clôture la série des allocutions de la première partie de cette journée en prononçant d'une voix émue les paroles suivantes qui retentirent dans tous les cœurs :

Quatre de vos compagnons de travail ont tragiquement perdu la vie au service du Pays.

Vous gardez pieusement leur souvenir dans vos cœurs. Mais vous avez voulu que ceux qui



Le monument.

ne les ont pas connus apprennent leur sacrifice et tirent de leur exemple la haute leçon qui s'en dégage.

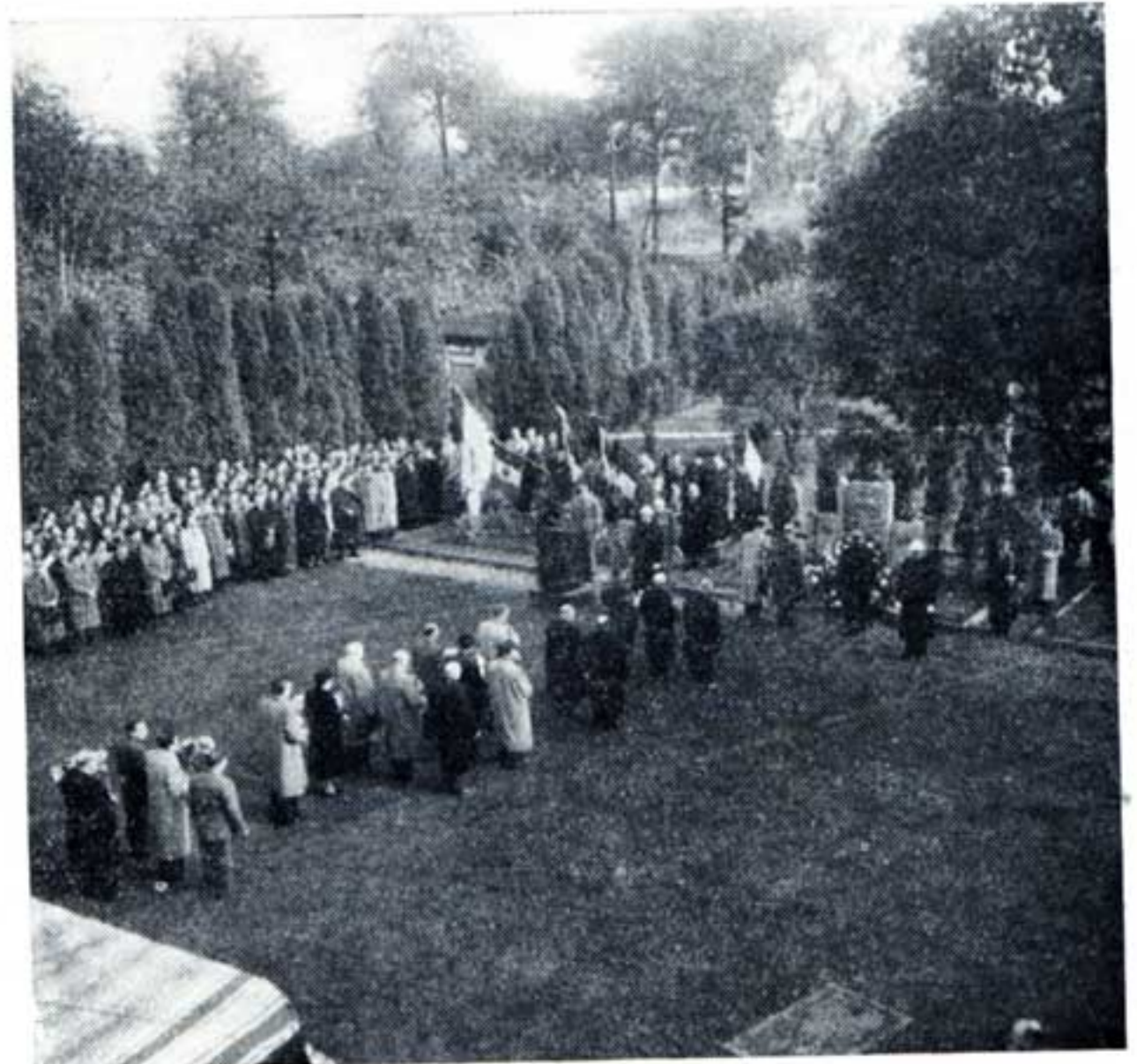
Vous avez pensé, pour réaliser ce dessein, qu'une plaque commémorative devait être placée à l'endroit même où vous les avez côtoyés dans le coude à coude du travail journalier et que cette plaque devait être offerte et par le personnel et par la Société, marquant ainsi que la grande famille des travailleurs du rail, dirigeants et exécutants communités dans un même sentiment.

Je vous en félicite, et je m'associe à toute l'assistance pour rendre à leur mémoire un hommage ému.

M. le Directeur Général continua en flamand :

En inaugurant la plaque commémorative dédiée à Bolen, Parckaens, Raymakers et Triangle, nous avons conscience, Messieurs, de la portée du geste que vous accomplissez.

Chaque jour, lorsque vous passerez ici, vous verrez ces quatre noms et vous vous rappellerez



Le dépôt des fleurs.

la figure de vos frères disparus. Ils assisteront ainsi à votre travail et continueront à y participer d'une manière symbolique.

Par ce rappel constant, les jeunes comprendront que la fidélité au Pays doit être totale; par leur zèle et leur discipline, ils s'attacheront à se montrer dignes de leurs précurseurs et montreront que, si notre Patrie était une nouvelle fois envahie, ils sont inébranlablement attachés à la Belgique, même au prix de leur vie.

En faisant le sacrifice de leur vie, les quatre martyrs tombés au champ d'honneur ont légué à leurs frères un sublime exemple, mais à la Société aussi un devoir sacré : veiller au sort de ceux qu'ils durent sacrifier en accomplissant leur devoir.

M. Delory reprend en français :

Aux veuves, aux enfants, aux familles de nos héros, je donne l'assurance que cette sollicitude, animée de toute la reconnaissance que nous leur devons pour les souffrances qu'ils se sont imposées avec tant d'abnégation, ne faillira pas.



Le défilé des jeunes
rendant hommage aux héros.

Je salue avec respect les noms de Bolen, Par-
daens, Raynackers et Triangle, tombés au champ
d'honneur.

Il dévoile alors le monument dont la sobriété
révèle toute la grandeur.

Cette allocution, — les clairons ayant sonné
« Aux Champs » et les drapeaux s'étant inclinés
—, fut suivie d'une minute de recueillement pen-
dant laquelle chacun sentit revivre en soi le sou-
venir des disparus.

Ensuite, Autorités, Parents, amis et collègues
se pressèrent en foule pour fleurir le monument.
Défilant, précédés des apprentis, les agents ren-
dirent ensuite un hommage ému à leurs anciens
camarades, victimes de la guerre 1940-1945.

Les personnalités suivies de la foule se ren-
drent alors à la salle des machines-outils où en
bonne place se trouvait placée une plaque por-



M. Monnoye prononce son allocution.

tant en biais les couleurs nationales ainsi que
cette inscription :

Salle - Zaal
PARDAENS Fr.
† Buchenwald
10-10-1944

Des discours furent prononcés par :

MM. MONNOYE, Ingénieur en chef, BALLEZ
et VOLCKAERTS, le premier au nom du person-
nel, les autres au nom de la Résistance.

Ces discours magnifièrent l'esprit de dévoue-
ment de François PARDAENS, homme paisible
mais courageux, que les malheurs de ses compa-
triotes ont porté à agir contre l'ennemi.

M. MONNOYE, parlant en français et en fla-
mand, a dit en outre les sentiments qui s'empa-
rèrent des agents, dont beaucoup sont encore en
service, lorsqu'ils apprirent l'arrestation, puis le
décès, de François PARDAENS.

Prenant la parole en français, au nom de la
Résistance, M. BALLEZ évoqua le passage dans



M. Ballez parle au nom du personnel.

celle-ci de François PARDAENS, dont il dit les
mérites personnels et la parfaite connaissance
des dangers qu'il courut. Il parla du sort tragique
de ceux qui moururent dans les bagnes allemands
sans connaître la libération et la confusion des
serviteurs des nazis. Il fit appel à tous les hom-
mes pour que, se rappelant des sacrifices des
victimes des guerres, ils s'engagent résolument
dans la voie de la paix.

Au nom de la Résistance également, M. VOL-
CKAERTS rappela, en langue flamande, les ser-
vices rendus par PARDAENS et l'accomplisse-
ment de son sacrifice, et exprima le vœu que
la jeunesse s'inspire de pareils exemples pour
défendre le droit de l'homme à la liberté et à
l'idéal.

Puis la foule émue se dispersa, mais sur les
visages pouvaient encore se lire les traces des
profondes émotions qu'avait suscitées l'évocation
des heures tragiques qui venaient de surgir du
passé.



M. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B. prononce le discours inaugural.

LE mardi 30 octobre 1951, eut lieu une double manifestation qui laissera, à tous ceux qui y participèrent, un durable souvenir.

Le Musée

Ce fut d'abord, à dix heures, l'inauguration du Musée des Chemins de Fer dans les anciens locaux de la gare du Nord, à front de la rue du Progrès.

Parmi les nombreuses personnalités figuraient notamment M. le Ministre Segers, MM. Brunfaut, vice-président de la Chambre des Représentants et président du Comité Permanent de l'Office National de la Jonction Nord-Midi; E. Demuyter, député, le Comte de la Barre d'Erquelines, sénateur, Claeys, Président du Comité Permanent et vice-Président du Conseil d'Administration, Lelarge, vice-Président du Comité Permanent et membre du Conseil d'Administration, Vercleyen, membre du Comité Permanent et du C.A., Macharis, Président du Collège des Commissaires, les membres du Conseil d'Administration et du Comité Permanent, de nombreux journalistes, les hauts fonctionnaires dirigeants de la S.N.C.B., etc.

M. Delory, Directeur-Général, en français, et M. le Dr Huyberechts, Directeur-Général adjoint, en flamand, prononcèrent un discours dont nous extrayons ces quelques passages :

Le musée des Chemins de fer, que nous inaugurons aujourd'hui, restera un témoin marquant de la célébration du XXV^{me} anniversaire de la Société Nationale.

Il comble une lacune car il était assez paradoxal pour notre pays — le premier en date sur le continent, à instaurer le chemin de fer — de ne point avoir un musée de ce genre alors que la plupart des pays d'Europe possèdent le leur depuis longtemps.

Certes, ce ne fut pas chose facile que de réaliser celui-ci ! Trouver un immeuble convenable et assez vaste, pour abriter et présenter les collections variées, fut un problème qui exigea des démarches nombreuses qui n'eurent pas de

L'inauguration du Musée des Chemins de Fer et la première traversée de la Jonction Nord-Midi

résultats définitifs. La solution intervenue n'est que temporaire car l'ancienne gare du Nord devra disparaître dans un avenir qui n'est peut-être pas lointain.

Je forme le souhait que, considérant l'importance et l'intérêt que présente cette création, les pouvoirs publics nous aideront à trouver des locaux qui, définitivement, pourront s'appeler « Musée des Chemins de Fer ».

Une autre difficulté fut de rassembler tout ce que vous verrez dans quelques instants.

Nous avons bénéficié du concours de personnes et de firmes de tous les coins du pays et nous sommes persuadés que d'autres collaborations nous seront bientôt assurées.

Il me plait de remercier tous les donateurs — du plus humble au plus généreux — dont je ne puis malheureusement citer tous les noms, car



Le Dr Huyberechts, Directeur Général-adjoint prononce le discours en flamand.



M. le Ministre Segers devant le réseau animé exposé dans la troisième salle du musée.

ils sont trop nombreux, et qui, de façon très diverse, ont voulu compléter notre documentation; je tiens aussi à féliciter les artistes qui nous ont apporté le solide appui de leur talent et de leur savoir.

Il est bien évident que ce Musée, tel qu'il se présente aujourd'hui, en est à son premier stade; nous le perfectionnerons et l'augmenterons sans cesse au fur et à mesure du succès de nos recherches et de nos possibilités financières.

L'idée maîtresse qui a présidé à son organisation a été de retracer l'histoire de notre réseau ferré, sous ses différents aspects, et d'en faire un instrument didactique de premier ordre. Les techniciens, les étudiants des grandes écoles, pourront confronter aux sources mêmes, les étapes parcourues depuis 1835 et constater les énormes progrès ferroviaires qui ont été accomplis en cette période plus que séculaire. Le public y trouvera matière à s'instruire en se distrayant; cela lui permettra de connaître ou de mieux comprendre maints aspects, qu'il ignore ou discerne mal, de la plus puissante de nos entreprises industrielles et commerciales.

Les pièces exécutées par les élèves de nos ateliers d'apprentissage seront, pour la plupart, une révélation et prouveront à suffisance la haute qualité de notre enseignement professionnel et la valeur de nos ingénieurs et techniciens qui forment une appréciable pépinière d'artisans pour l'avenir.

Il n'entre point dans mes intentions de vous faire une énumération, même condensée de ce que l'on a pu réunir ici : mécanique, statistique, iconographie, philatélie, numismatique, etc..., mais je dois vous dire que ce Musée ne sera pas un ensemble dépourvu de vie et de mouvement.

Des maquettes animées retiendront l'attention des visiteurs — petits et grands — par leur souci de perfection et leurs jeux de lumière; elles inciteront certains à en produire de semblables et à grossir les rangs de ceux qui, comme on a pu le voir à l'exposition internationale de la gare du Midi, s'occupent, non sans mérite, des chemins de fer en miniature.

A côté de ce royaume de Lilliput, nos grandes firmes industrielles exposent quelques-unes de leurs productions utilisées par les chemins de fer.

Plus tard, lorsque nous disposerons de locaux suffisants, cette section deviendra une exposition permanente qui sera visitée avec fruit par tous ceux qui s'intéressent au domaine de la technique. Ce projet a été accueilli avec faveur par les dirigeants de nos principaux ateliers et usines; tous nous ont promis leur entière collaboration.

Le culte du souvenir n'a pas été oublié car la Résistance des Hommes du rail occupe une place de choix dans ce Musée vraiment national.

Les objets rassemblés dans cette section rappelleront l'effort magnifique des cheminots belges

pendant la guerre et diront combien fut grande, efficace et dangereuse l'action de ces artisans fiers et obscurs de la Libération et de la Victoire.

Je dois, avant de terminer, faire part d'une ambition que vous jugerez certainement légitime : celle d'adjoindre à cet ensemble une salle de conférences et de projections avec une bibliothèque technique spécialisée.

Ce Musée doit devenir un Centre documentaire dont la nécessité n'est plus à démontrer.

Il sera une preuve nouvelle que la Société Nationale veut toujours être en tête du progrès et marquer sa foi inébranlable en l'avenir.

Nous ne pourrions malheureusement pas consacrer tout le temps qu'il faudrait à faire une visite détaillée de nos collections; je formule le vœu, Monsieur le Ministre, que vous-même et tous les assistants ayez à cœur d'y revenir bientôt : ce sera pour nous un précieux encouragement.

En sortant de ces locaux, nous effectuerons la traversée de la Jonction Nord-Midi.

On vous donnera des indications précises à ce sujet.

Les autorités de l'Office National de la Jonction Nord-Midi nous ont aimablement autorisés à faire ce premier parcours à l'occasion du XXV^{ème} anniversaire de la S.N.C.B.

Nous tenons à les en remercier cordialement.

En cours de route, des explications et des commentaires seront fournis par des ingénieurs spécialistes de l'O.N.J. et préalablement, M. Brunfaut, Président du Comité Permanent de l'O.N.J. vous dira quelques mots.

Pour beaucoup de participants à ce voyage de baptême, le voile sera levé sur ce qu'on a parfois appelé « le mystère de la Jonction »; ils pourront apprécier, dans toute son ampleur, ce travail gigantesque réalisé par l'O.N.J. et dont on aperçoit l'achèvement prochain.

Je prie Monsieur le Ministre des Communications de déclarer officiellement ouvert le Musée des Chemins de Fer Belges.



Bruxelles-Nord. — Les travaux de surélévation.

Puis les invités, sous la conduite de MM. Piérard et Empain, purent admirer les collections exposées dont nous donnons un très bref aperçu.

1ère SALLE.

Signalons, dans cette salle, la grande peinture de J.A. NEUHUYS : « L'Inauguration du 1er train à Malines en 1835 », et la locomotive authentique dénommée « Pays de Waes » de l'ancienne compagnie à voie étroite, d'Anvers à Gand à travers le pays de Waes. Cette locomotive pèse, vide, 13 1/2 tonnes, en ordre de marche, 17 1/2 tonnes.

Les nombreuses maquettes, reproduisant au dixième, différents types de locomotives, auto-rails, voitures, fourgons et wagons, etc... utilisés depuis 1835 sur le réseau belge jusqu'à nos jours, ont été construites par les apprentis des ateliers centraux de la S.N.C.B. (Malines, Salzinnes, Cuesmes, Louvain, Luttre, Gentbrugge). Cette collection de maquettes sera complétée chaque année par de nouveaux modèles réalisés dans les écoles d'apprentissage de la S.N.C.B.

La 1ère salle comporte en outre de nombreux graphiques, plans, estampes, etc..., relatifs à l'histoire des chemins de fer belges et à leur exploitation.

2ème SALLE.

Cette salle est spécialement réservée à la numismatique (204 médailles) et à la philatélie. Elle présente une collection complète de tous les timbres ferroviaires émis de 1879 à nos jours.

Notons, en outre, une série de planches de James Thiriar montrant les uniformes de service, de 1838 à nos jours; des lithographies, des brochures anciennes, une collection d'anciens titres de transport, etc...

3ème SALLE.

La troisième salle contient de nombreux objets et documents intéressants sur la Résistance

des cheminots pendant la dernière guerre.

De plus, on y voit des pièces et maquettes de matériel ferroviaire fabriquées par l'industrie belge, un aperçu du matériel de voie et de signalisation employé dans notre pays depuis 1835 et une grande maquette animée qui fait la joie des petits... et des grands.

La Jonction Nord-Midi.

A l'issue de cette intéressante visite, les nombreuses personnalités furent conviées à une sorte d'inauguration, avant la date, de la fameuse ligne de la Jonction Nord-Midi.

M. Brunfaut, Président du Comité Permanent de l'O.N.J., fit un préambule à ce voyage historique.

Mon exposé sera bref, dit-il.

J'entends aussitôt la réplique d'esprits facétieux.

Est-ce possible pour quelqu'un de la Jonction ? celle-ci a tellement sollicité l'indulgence et promis d'en finir.

Hélas, ce n'est pas fini, et la terrible confrérie de la presse, qui fait peur et incite à la prudence, nous en remerciera, car pendant des mois encore, à défaut de crise politique et de nouvelle découverte atomique, en période de chômage en matière d'information, elle se rabattra avec délice sur la Jonction Nord-Midi.

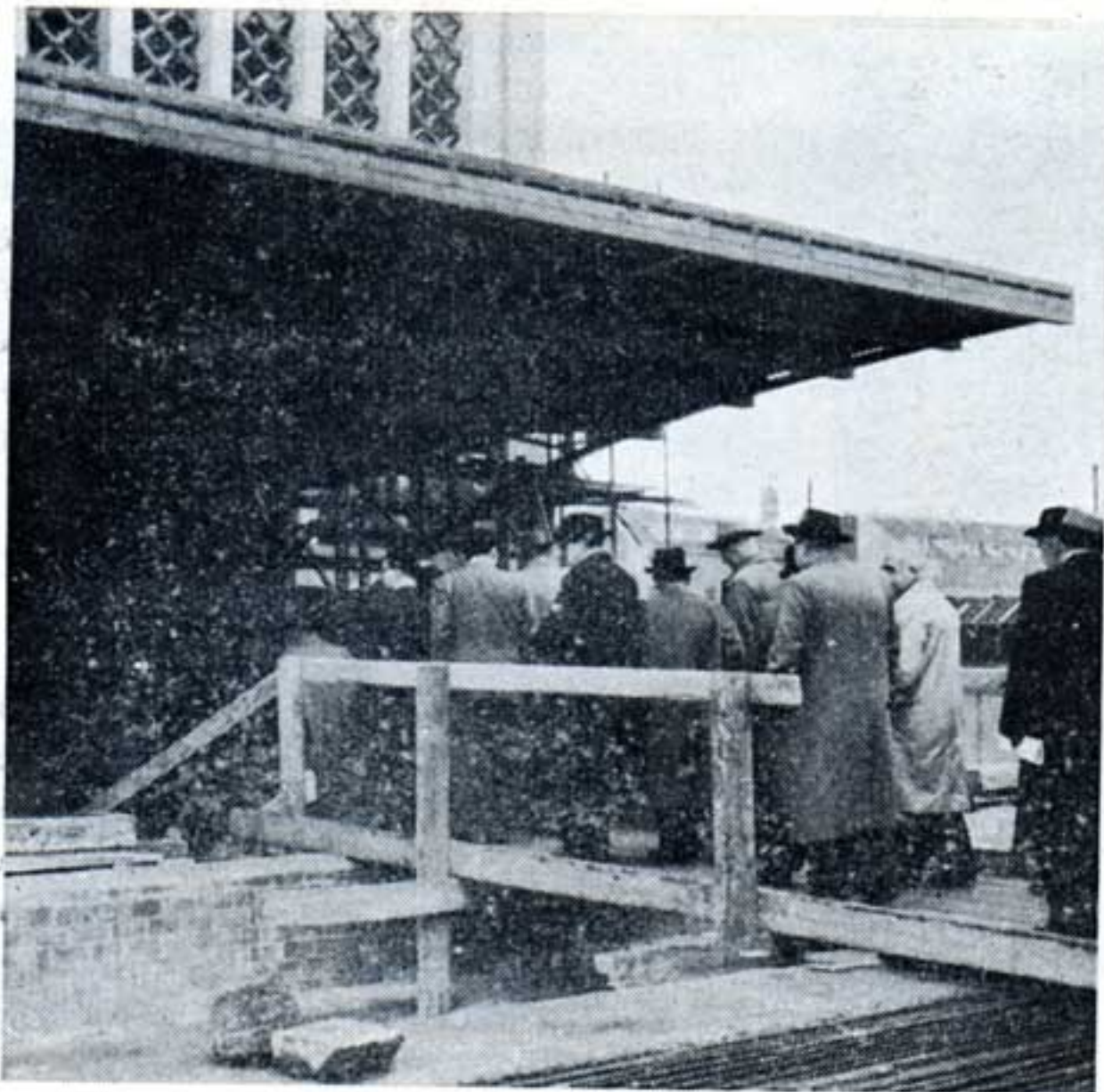
Mais elle le fera avec son brio habituel et l'objectivité coutumière.

Grâce lui sera rendue, encore et toujours.

Qu'il me soit donc permis de la remercier, ainsi que vous tous, d'être venue si nombreuse et si affectueuse en ce 30 octobre 1951, assister à la première traversée en auto-rail, de la Jonction Nord-Midi.



Bruxelles-Nord. — La tête nord du tunnel.



Les visiteurs entrent dans la tour de ventilation de la Halte du Congrès.

La rédaction de votre invitation ne prête à aucune confusion, Messieurs.

On n'a pas coupé le ruban symbolique pas plus que le cordon ombilical, car ce n'est même pas une naissance avant terme.

Je laisse aux humoristes méchants le choix d'une autre appréciation, car j'aurai le plaisir de questionner au hasard quelques-uns des invités, tantôt, à midi, quand nous serons arrivés à l'autre extrémité de ce voyage historique.

Nous ne réclamerons ni louanges, ni mea culpa des contempteurs.

Bien sûr qu'il y aura encore des critiques, pensez-vous que nous-mêmes, nous n'en émettions pas d'importantes; mais tout de même, puis-je espérer que chacun se souviendra que, malgré les deux guerres mondiales et les interruptions successives et forcées des entreprises, nous touchons à la phase finale.

Chacun voudra bien se rappeler que le but principal de la Jonction est la soudure des réseaux ferroviaires par une liaison directe, rapide, qui permettra de faire passer par le centre de Bruxelles un millier de trains de voyageurs par jour et des trains de marchandises la nuit.

Chacun se remémorera les discussions et les luttes avant d'aboutir à la solution actuelle, et qu'il me soit permis de saluer en passant, M. Victor Wauquez, un des plus ardents promoteurs de la Jonction et que la maladie a regrettamment écarté de nos travaux depuis 4 ans.

Je lui souhaite retour à complète bonne santé.

Oui, Messieurs, la Jonction fera ressentir à la capitale ses bien-faisants effets par le réseau

d'électrification formant un véritable métropolitain urbain autour de Bruxelles.

Au cours du voyage de ce jour, en passant non loin des églises et monuments historiques, on vous dira que nous avons œuvré à quelque 60 mètres de Sainte-Gudule, à 16 mètres de la Chapelle, en tranchée de 35 mètres de largeur, de quelque 20 mètres de profondeur, descendant à plus de 12 mètres sous la nappe aquifère et ce, dans les terrains particulièrement dangereux.

On vous dira aussi le grand travail d'urbanisation qui est l'indispensable complément de la Jonction.

On vous parlera de la liaison vers Melsbroeck, de la percée sous le carrefour elliptique et vers le Marché aux Herbes.

On vous racontera...

Non! Je m'arrête.

L'histoire de la Jonction, de ses réalisations, de celles en cours est, serait forcément incomplète.

Certes, le plus important travail ferroviaire effectué en Belgique mérite qu'on s'y arrête plus amplement.

Mais j'ai promis d'être bref.

L'horaire sera respecté, le trajet réel se fera aujourd'hui en 14 minutes, pour le réaliser plus tard en 11 minutes.

Oui, sans doute, on parle de la Jonction depuis 100 ans.

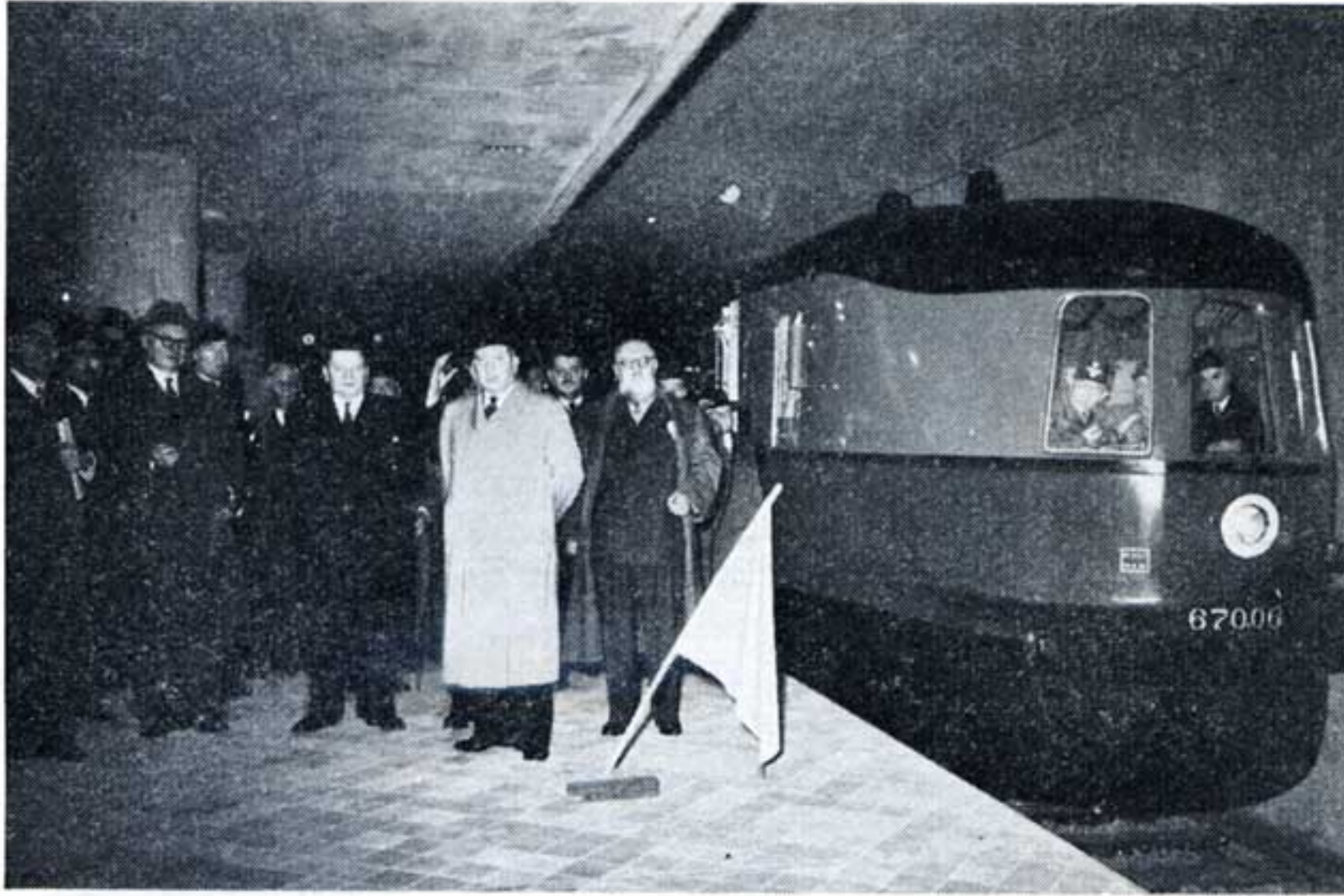
Oui, sans doute les travaux durent d'une façon intrinsèque et pratiquement depuis 15 ans.

Mais on en parlera encore dans cent ans, comme d'un travail gigantesque qui fait honneur à la science, au dévouement de nos ingénieurs, professeurs d'université, architectes, entrepreneurs, ouvriers et travailleurs de toutes catégories dont nous pouvons être fiers.

Je sais gré, à Monsieur le Directeur Général Delory d'avoir, d'une façon assez impromptue, fait coïncider l'inauguration du Musée des chemins de fer, avec cet aperçu d'une grande œuvre qui fait l'admiration de tous les meilleurs techniciens étrangers.



Du Boulevard de Belgique, le Ministre Segers, contemple l'aspect esthétique de la tour de ventilation de la halte du Congrès.



L'autorail transportant les personnalités est arrivé à la Halte centrale.

M. le Directeur Général Delory m'a donné aussi l'occasion de remercier le Département ministériel des Communications, le Conseil d'Administration, les dirigeants, fonctionnaires et agents de tous grades de la S.N.C.B. de la part qu'ils ont prise dans la solution d'un problème, naguère si controversé, aujourd'hui encore discuté, demain admiré par tous.

En ce XXV^{me} anniversaire de la S.N.C.B. puis-je encore, mandataire de la capitale, dire quelle est notre satisfaction que ce soit Bruxelles, cœur du pays, qui, aussi par la Jonction, cimentera mieux encore nos deux grandes familles culturelles Wallonie et Flandre.

Gardant la foi dans l'avenir du rail par l'électrification, la Jonction a l'ambition d'assurer le plus grand profit intellectuel et matériel de la Nation.

Le parcours en automotrice parut trop court aux voyageurs et, sans les haltes, il n'aurait guère excédé une dizaine de minutes.

En cours de route et aux arrêts prévus, des explications du plus haut intérêt furent données par M. Brunfaut et des ingénieurs de la Jonction.

Nos lecteurs nous sauront gré de leur en donner ce résumé.

La Jonction Nord-Midi

1°) Gare du Nord

a) La gare

Voies relevées de 8 m - 12 voies quais de 300 m de longueur.

Bâtiment de recettes latéral aux voies. Plate-forme devant la gare à 4 m de hauteur, avec rampes d'accès pour les tramways et taxis.

Salle des guichets au niveau de la plate-forme.

Bâtiment des recettes secondaire, pour la ligne d'Anvers, à la rue d'Aerschot.

Trafic prévu après mise en service de la Jonction : 80.000 voyageurs à l'entrée et à la sortie.

b) Voirie nouvelle aux abords de la gare.

Elargissement des rues du Progrès et de Brabant après démolition des anciens bâtiments de la gare.

Six passages intérieurs nouveaux (P.I.) entre la rue d'Aerschot et la rue du Progrès.

Projet de nouvelle artère devant le nouveau bâtiment des recettes en direction de l'Allée Verte.

2°) Viaduc Nord :

a) **Le viaduc :** Longueur 300 m. de l'extrémité des quais à la tête Nord du tunnel.

Raccord en courbe des 12 voies à quai aux 6 voies de la Jonction.

b) Voirie nouvelle.

Passage inférieur rue de Brabant (voirie sous le pont de 30 m de largeur en 2 travées).

Garage pour voitures automobiles à double étage, superficie totale 5.000 m² — Entrée et sortie rue de Brabant et rue des Plantes.

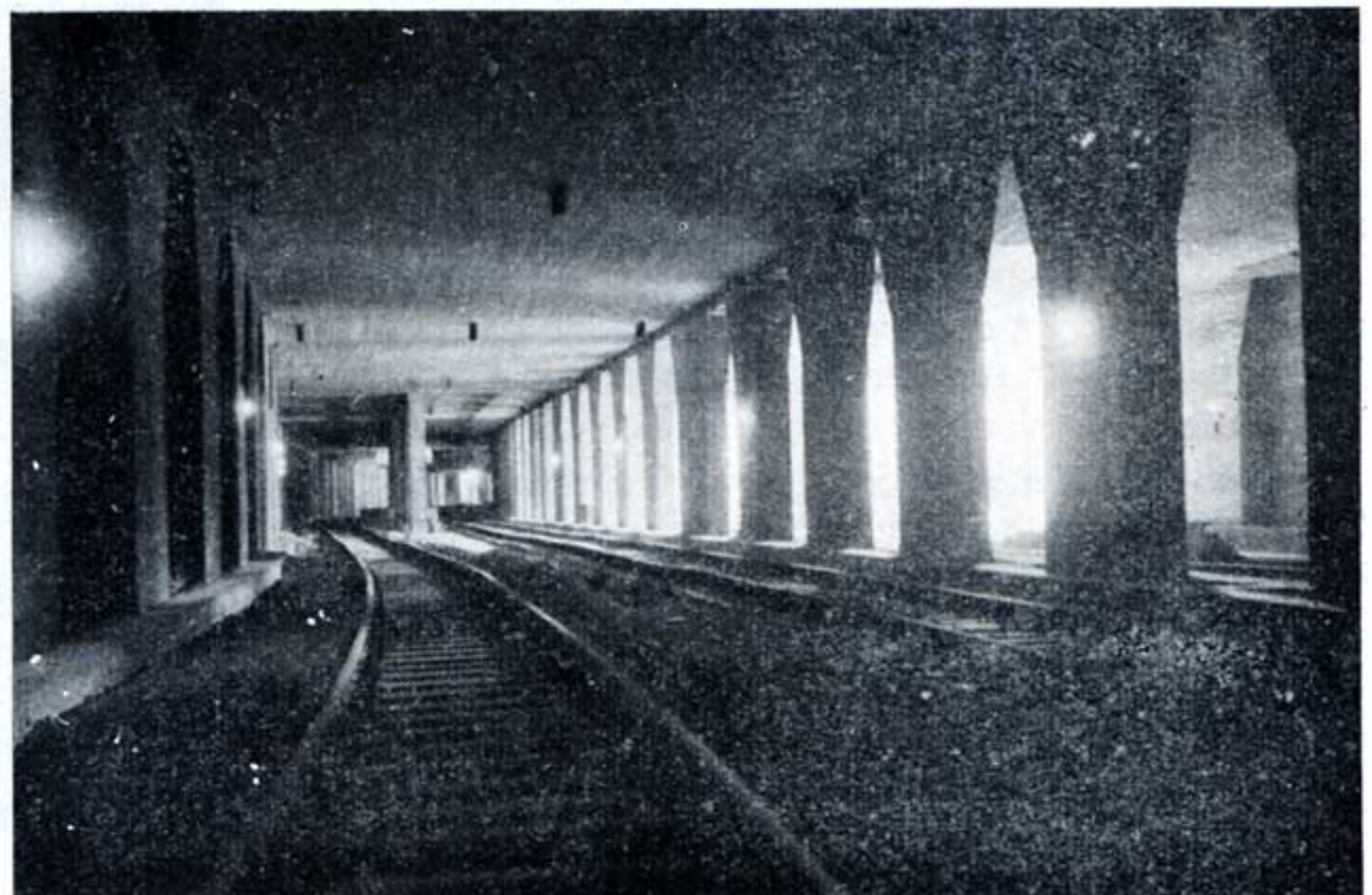
Passage inférieur rue des Plantes (voirie sous le pont de 22 m de largeur en 2 travées) Raccord du boulevard de la Jonction à la rue de Brabant en travers le Jardin Botanique et le territoire de Saint-Josse.

3°) De la tête sud du tunnel à la halte du Congrès :

Longueur 500 m.

Section à 2 travées à 3 voies sur 100 m de longueur et, ensuite, à 3 travées à 2 voies. Dimensions du tunnel : hauteur 5,40 m au-dessus du rail; largeur intérieure, de 30 m environ.

Constitution : caisse de section rectangulaire en béton armé ou en charpente métallique enro-



Les pertuis du tunnel.



L'autorail inaugural sort de la tête sud du tunnel.

bée, conditionnée pour pouvoir supporter les surcharges de la voirie ou le poids d'immeubles de 8 étages; la section normale allant de 50 m au droit des haltes souterraines pour permettre l'intercalation de 2 ou 3 quais.

Voirie : Passage du boulevard du Jardin Botanique — Elargissement de la rue Gineste (de 12 à 22 m).

Aménagement du Jardin Botanique en parc public.

4°) Halte du Congrès

Halte souterraine à quais de 200 m de long pour 4 voies. Arrêt des trains omnibus et services directs. Prévision de trafic journalier : 10.000 à 15.000 voyageurs.

Un escalier fixe et un escalator par quai.

Salle des guichets à l'entresol (niveau intermédiaire entre les quais et la rue).

Trois accès possibles : vers la rue de la Blanchisserie prolongée; à front du boulevard de la Jonction; vers la rue de Schaarbeek.

Ventilation :

a) Longitudinale séparée pour les quais avec insufflation d'air frais au milieu des quais et aspiration aux extrémités des quais;

b) Longitudinale en voie courante (prise d'air par tête du tunnel et par ouverture latérale rue des Comédiens).

Accès de la Halte combinés avec centrale de ventilation (tour de 25 m de haut) — Etude architecturale : Max. Brunfaut.

Caractéristiques : Habillage par claustras en terre cuite et panneaux en pierre de taille. Bas-

reliefs sculptés rappelant le tracé de la Jonction et l'électrification du réseau ferroviaire — Escalier de service apparent en façade avec panneau sculpté (motifs folkloriques, jardinets latéraux avec fontaines et sculptures).

5°) De la Halte du Congrès à la Halte Centrale

(longueur : 500 m)

Trois pertuis de largeur normale. Quai de service au droit de l'imprimerie de la Banque Nationale. Prise d'air au droit de la rue des Comédiens.

Nouveau bâtiment de la Banque Nationale construit sur le tunnel.

Boulevard de la Jonction de 29 m de largeur sur le tunnel.

Galerie de communication entre la Banque et l'Imprimerie sous le tunnel.

Distance de la collégiale Saints-Michel-et-Gudule au tunnel : 60 m.

L'observation scientifique de la collégiale et de la Banque au cours des travaux a permis de constater qu'aucun mouvement appréciable de ces édifices ne s'était manifesté.

6°) Halte Centrale

Halte souterraine à 3 quais en courbe, de 300 m de long, pour les 6 voies — arrêt de 1 minute pour tous les trains — Prévision de trafic journalier : 50.000 voyageurs.

Par quai : 1 escalier fixe pour voyageurs au départ; 2 escalators, 1 escalier fixe (secours), et 1 ascenseur pour voyageurs à l'arrivée.

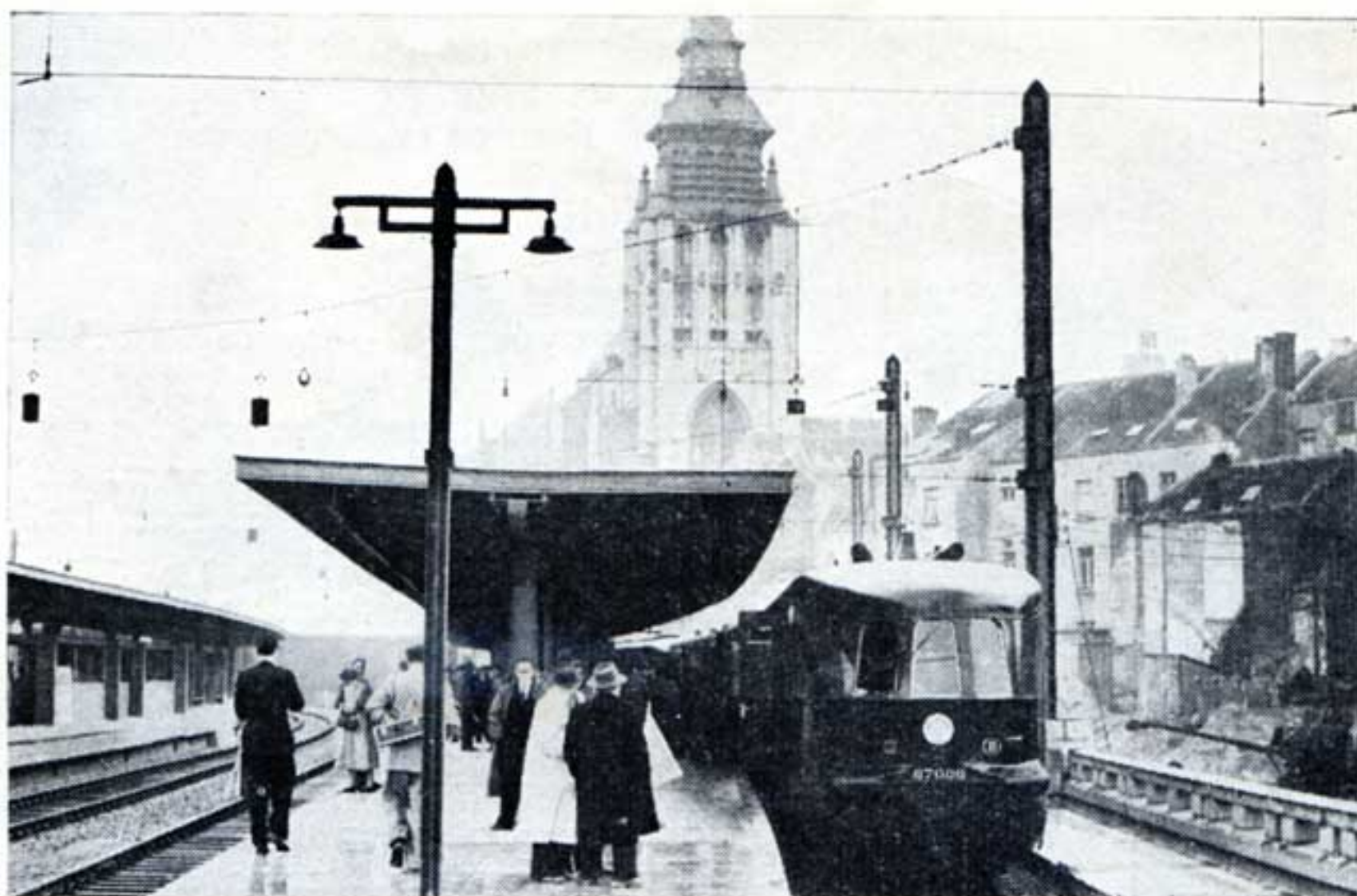
Trois niveaux à considérer :

- 1) quai;
- 2) 5 m. plus haut : entresol (étage de circulation);
- 3) 3,5 m plus haut : salle des guichets avec entrée secondaire au Cantersteen.

Sortie : dans rue Privée reliant rue de la Putterie au Cantersteen.



Sur les quais de la Halte de la Chapelle.



L'autorail inaugural est à quai à la halte de la Chapelle.

Sortie complémentaire en direction du Centre de la ville au niveau de l'entresol, passant sous le carrefour elliptique et se prolongeant par une galerie couverte à travers le bloc d'immeubles situé devant la gare, pour aboutir au Marché aux-Herbes.

Quai supplémentaire pour une septième voie réservée à la Sabena et devant assurer une liaison directe avec Melsbroeck par automotrice (durée du trajet : 17 min).

Relation verticale entre le quai et le bâtiment Sabena à construire dans le terrain triangulaire situé près de la Halte Centrale — (1 immeuble avec terrasse conçue pour l'atterrissage d'hélicoptères).

Caractéristiques de la Halte : Pas de portes à l'entrée de la salle des guichets : obturation par rideau d'air chaud. Chauffage des locaux à usage ferroviaire par rayonnement (plafonds et planchers chauffants). Quatre étages au-dessus du rez-de-chaussée, à destination de bureaux administratifs ou commerciaux.

Ventilation transversale dans le tunnel : 2 tours d'aspiration de 25 m de haut à camoufler dans des blocs d'immeubles, 2 tours d'aspiration d'air frais pour soufflage sous les quais.

7°) De la Halte Centrale à la tête sud du tunnel (distance 600 m)

Au dessus du tunnel : garage à double étage de 5.000 m² de superficie, de la rue de l'Hôpital à la rue des Alexiens. Boulevard de la Jonction de 22 m de largeur, jusqu'à l'église de la Chapelle, et se prolongeant par 2 rues de 16 m de largeur encadrant le viaduc de la Jonction. Distance de la tour de l'église de la Chapelle au tunnel : 14 m. Distance verticale entre le niveau des fonda-

tions de la tour et le niveau inférieur du tunnel : 9 m.

Largeur de la tranchée du tunnel 35 m — Hauteur de la tranchée 12 m.

Niveau de la nappe aquifère au dessus du fond de la tranchée : maximum 8 m.

8°) Halte de la Chapelle

Deux quais de 225 m de long à ciel ouvert, pour 4 voies. Arrêt des trains omnibus et semi-directs.

Bâtiment des recettes directement sous les voies, avec 2 accès latéraux au niveau de la voirie (vers la place Rouppe et vers la place de la Chapelle). Un escalier fixe et un escalator par quai.

Prévision du trafic journalier : 10.000 à 15.000 voyageurs.

Ensemble de locaux sous voies contigus à la Halte, à usage de magasins ou de dépôts.

Aménagement des voies d'accès à la Halte par création de rues nouvelles et élargissement de rues existantes.

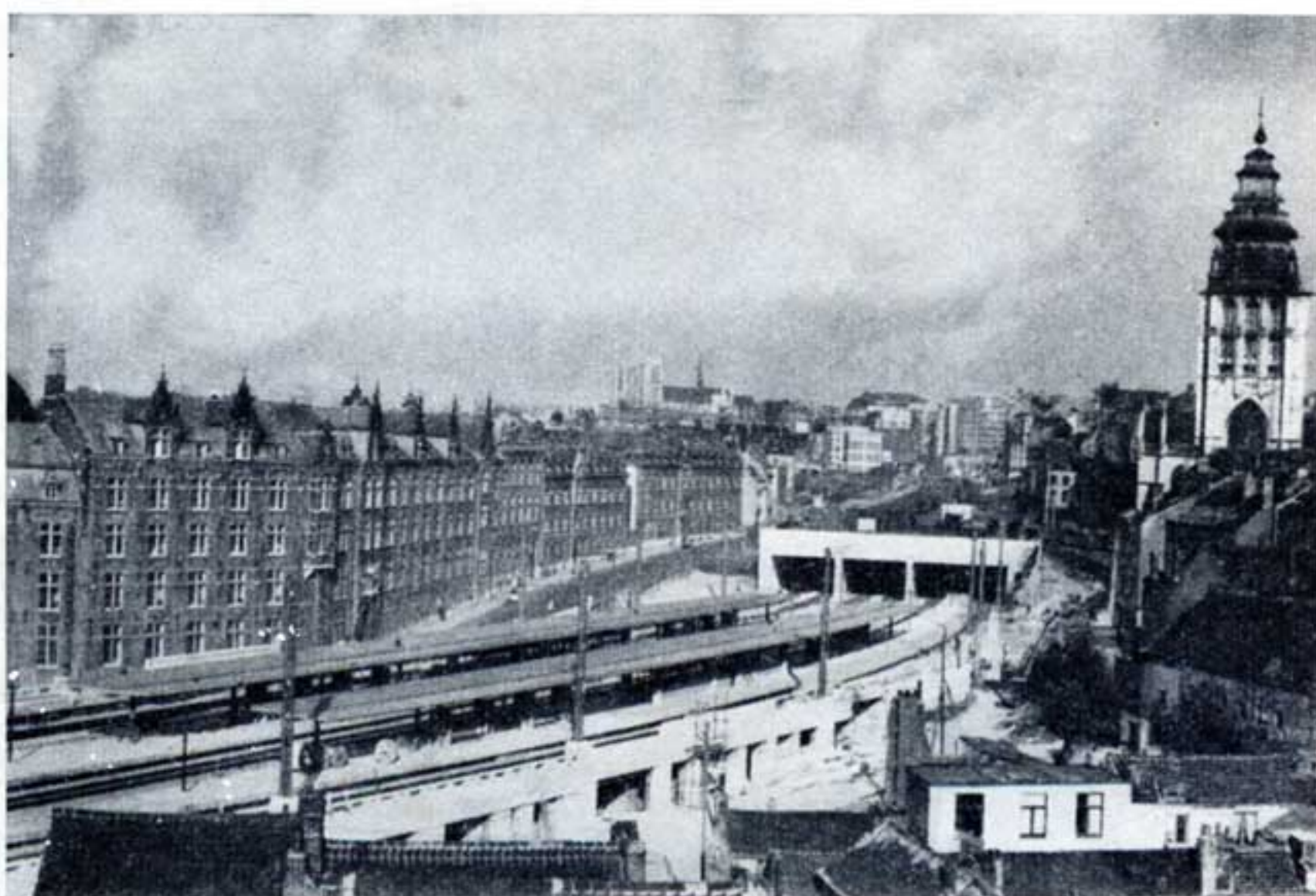
9°) Viaduc sud, de la Halte de la Chapelle à la Gare du Midi

(Distance 1.100 m)

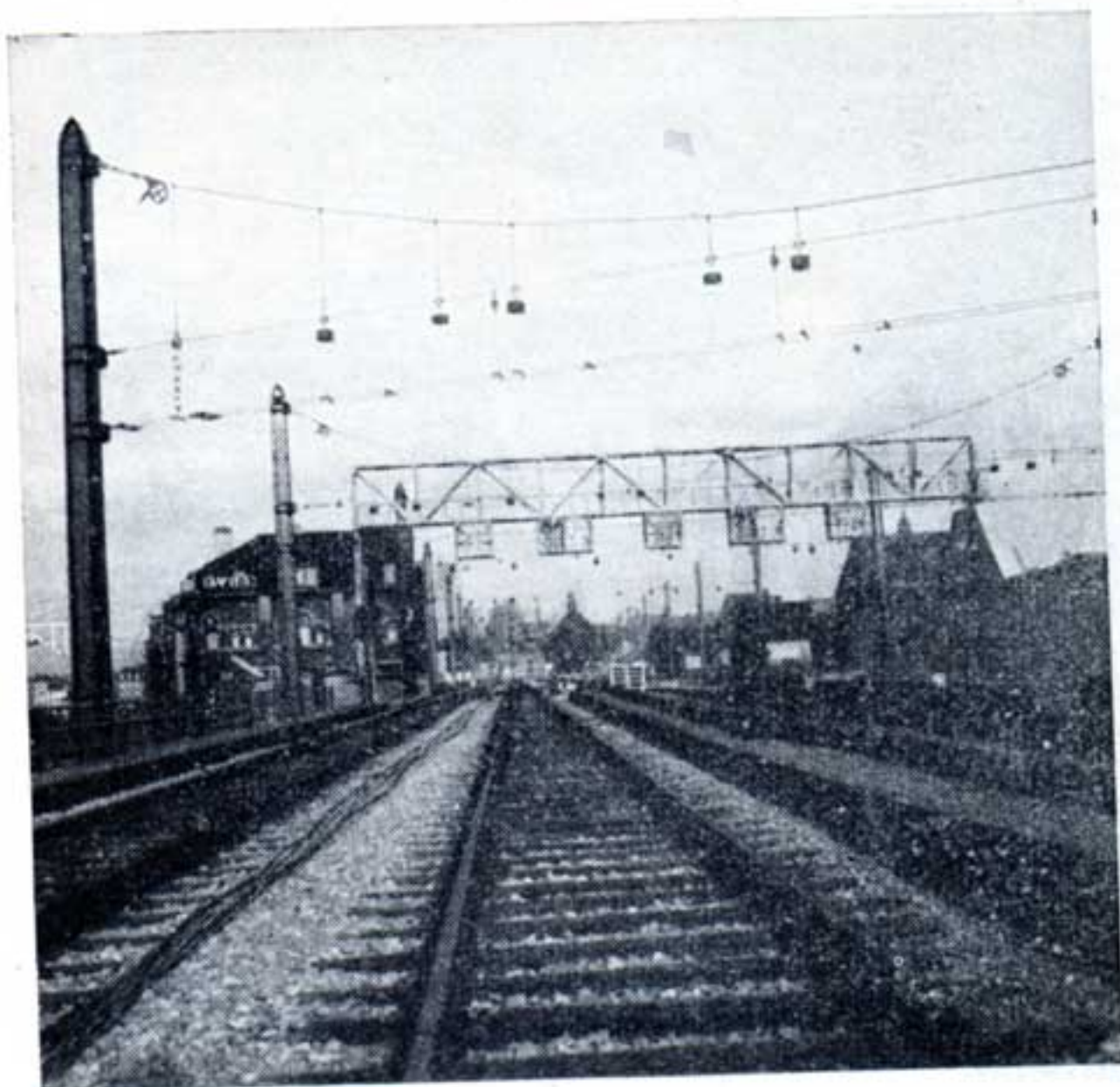
Nombreux passages inférieurs au droit des rues recoupées. Au droit de la rue Roger Vander Weyden, 6 tabliers expérimentaux en béton armé, de conception différente, dont 2 en béton précontraint.

Près du P.I. de la rue Terre Neuve, poste de sectionnement électrique pour l'alimentation des lignes de traction ferroviaire.

Au delà, jusqu'au boulevard du Midi, murs de soutènement entre blocs d'immeubles maintenant



La tête sud du tunnel et la halte de la Chapelle.



L'entrée de Bruxelles-Midi.

les voies ferrées à 6 m au-dessus du niveau du sol — ouvrages construits avant 1914 et restaurés récemment.

Au delà du viaduc métallique du boulevard du Midi, faisceau d'épanouissement des voies permettant le raccord, au moyen de liaisons, entre les 6 voies de la Jonction et les 18 voies de passage de la gare du Midi. Ensemble de constructions sous-voies comportant : magasins, bâtiment des P.T.T. passages inférieurs, gare pour tramways, gare pour autobus.

Aux abords de la gare : aménagement de voirie facilitant la circulation urbaine et permettant la coordination des divers moyens de transport (trains, tramways, autobus, taxis, vicinaux, voitures automobiles). — Couloir souterrain pour piétons. — Garage pour taxis à proximité; hall de sortie de la gare.

Parkings pour 250 voitures automobiles dans la voirie nouvelle.

Dégagement de la surface par mise en souterrain des tramways et transfert du terminus des vicinaux de la place Rouppe au boulevard Jamar.

10° Gare du Midi

Relèvement des voies de 6 m — 22 voies à quai, dont 18 voies de passage — quais de 300 m de long.

Bâtiment des recettes et autres locaux des services d'exploitation situés sous les voies (Insonorisés). Hall d'entrée vers la rue de France. Hall de sortie à l'avenue Fonsny.

A front de la rue de France, local à marchandises avec concentration du service des petits colis et colis postaux.

A front de l'avenue Fonsny, vaste complexe administratif pour le groupe de Bruxelles. Bâtiment à usage de tri postal avec terrasse d'atterrissage pour hélicoptères et bâtiments à usages divers pour la S.N.

Au droit de la rue Théodore Verhaegen, passage sous voies reliant Saint-Gilles à Anderlecht, doublé d'un tunnel pour piétons et se raccordant avec la rue de France à prolonger.

Remarque

Il est à noter que les discussions techniques relatives à l'électrification à 3.000 ou 20.000 volts ont produit un décalage de 10 mois dans l'installation du courant de traction dans les installations de la Jonction.

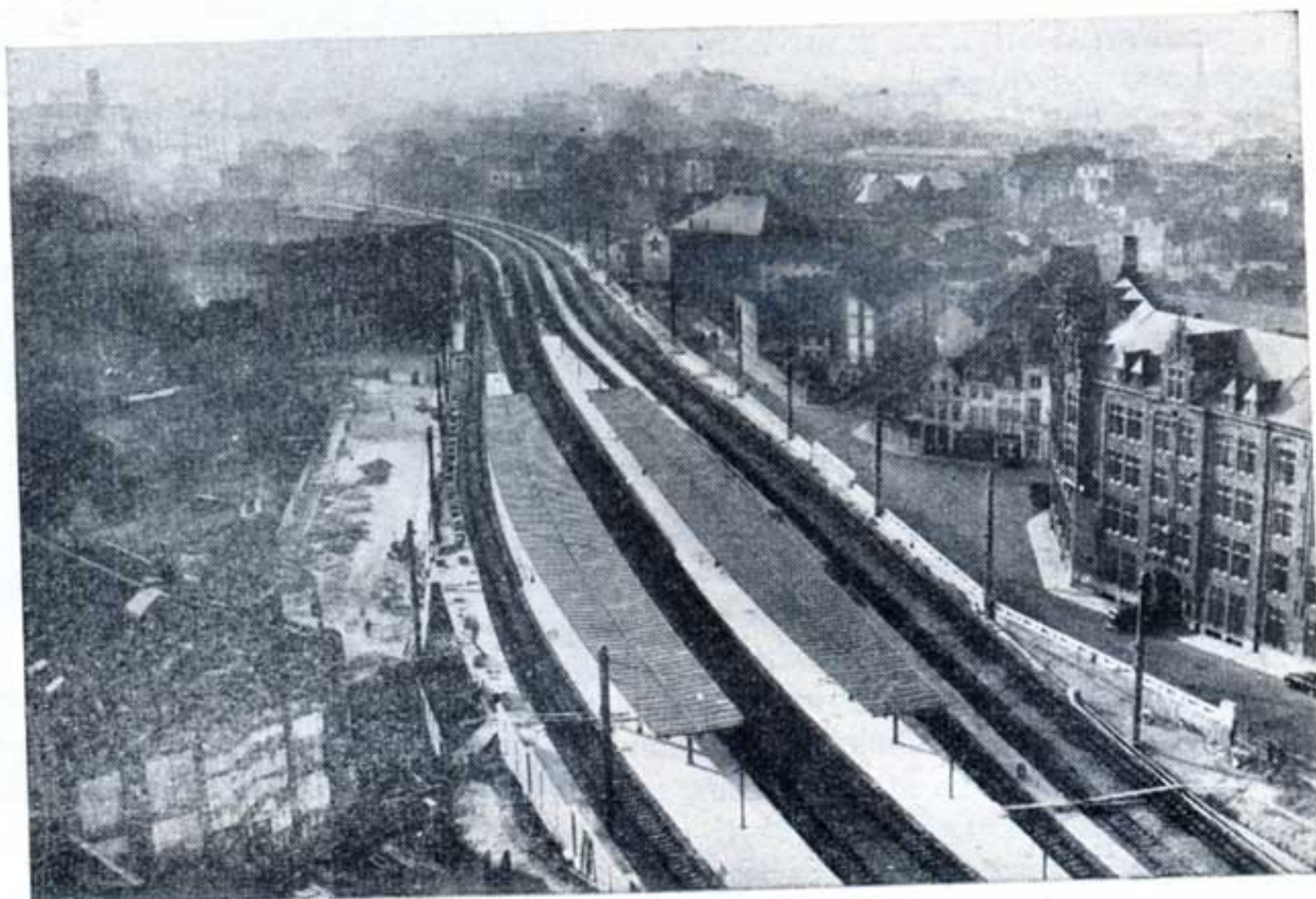
D'autre part l'établissement à la Halte Centrale d'une liaison ferroviaire avec l'aéroport de Melsbroeck a entraîné des modifications de la ventilation mécanique.

Ces deux faits empêchent l'établissement d'un trafic régulier dans la Jonction à l'heure actuelle.

Les plans de la nouvelle gare du Nord sont dus aux architectes Saintenoy et Hendrickx Van den Bosch.

La Halte Centrale a été étudiée par feu l'architecte baron Horta et, depuis son décès en 1946, par l'architecte Max. Brunfaut.

Les plans de la nouvelle gare du Midi sont dressés par MM. les architectes Fernand Petit et A. et Y. Blomme, désignés à la suite d'un concours public.



La perspective des voies prise de la halte de la Chapelle vers la gare de Bruxelles-Midi.



Une vue de la scène.

Une séance mémorable en l'honneur des vétérans du Chemin de Fer

DÉSIREUSE d'associer le personnel aux manifestations organisées à l'occasion du 25^e anniversaire de sa fondation, la Société Nationale des Chemins de Fer belges a organisé le 3 décembre 1951, au Palais des Beaux-Arts à Bruxelles, une séance solennelle d'hommage à ses agents.

Cette séance fut honorée de la présence de Monsieur le Ministre des Communications, de MM. les membres du Conseil d'Administration, du Collège des Commissaires, du Directeur général, des fonctionnaires supérieurs ainsi que des représentants du personnel à la Commission Paritaire Nationale.

En témoignage de reconnaissance pour le dévouement dont le personnel a toujours fait preuve à tous les échelons de la hiérarchie, la médaille commémorative a été remise à tous les agents non pensionnés au 1-9-1951 et comptant à cette date au moins 40 ans de services comptés simples à partir de 18 ans.

1.250 agents furent ainsi à l'honneur dont 94 comptaient plus de 40 ans de service.

La partie artistique de la séance fut assurée par les enfants du Home de Noisy qui firent applaudir leurs danses charmantes et leurs chœurs pleins de fraîcheur.

La fanfare « De Spoorweg » de Louvain, la Fanfare Royale de Namur, l'Harmonie de Malines et la Fanfare de Charleroi exécutèrent avec beaucoup de brio des morceaux de leur répertoire.

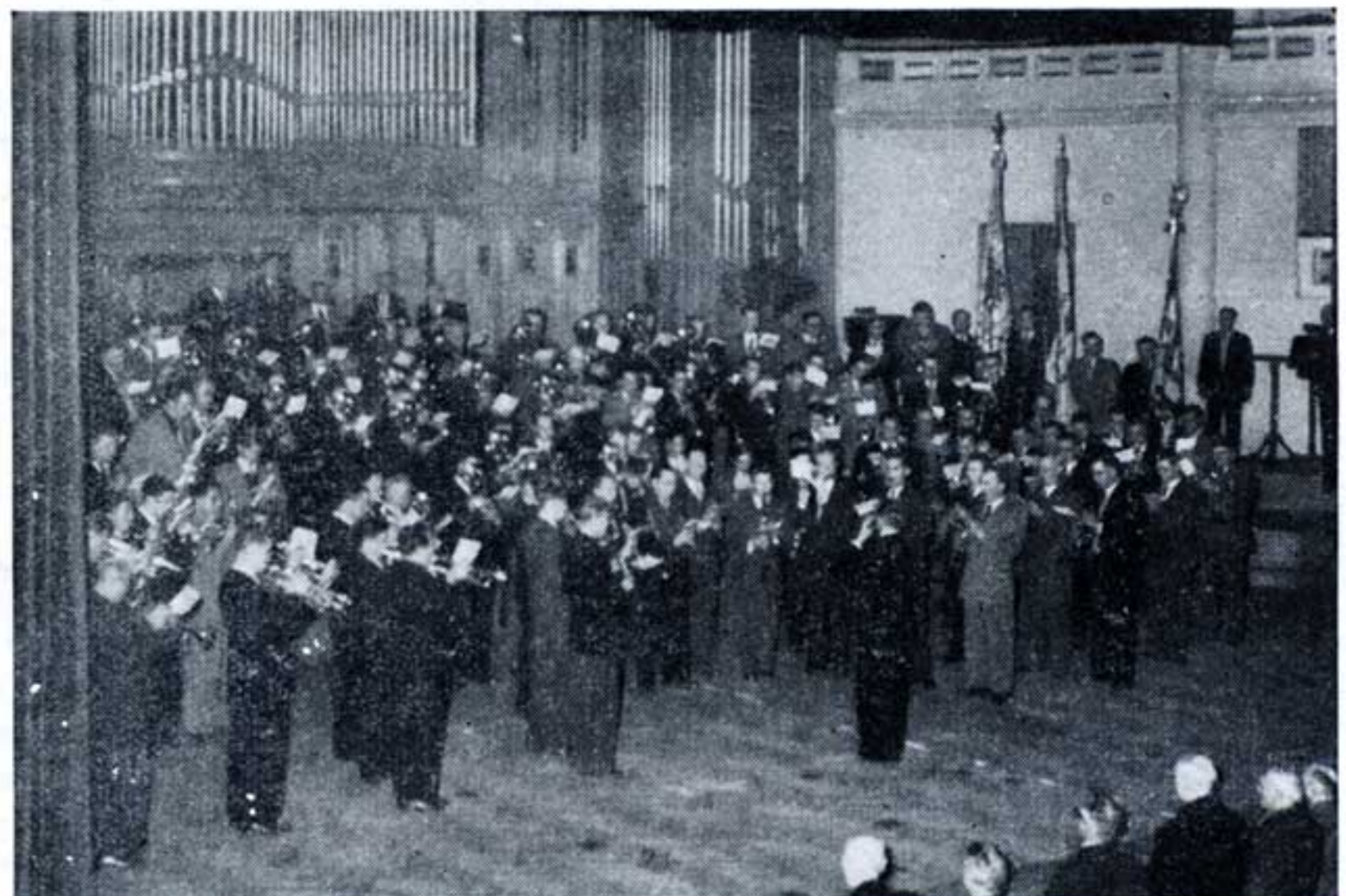
Discours de M. Delory, Directeur Général

M. Delory, Directeur général, parlant le premier, s'exprime en ces termes :

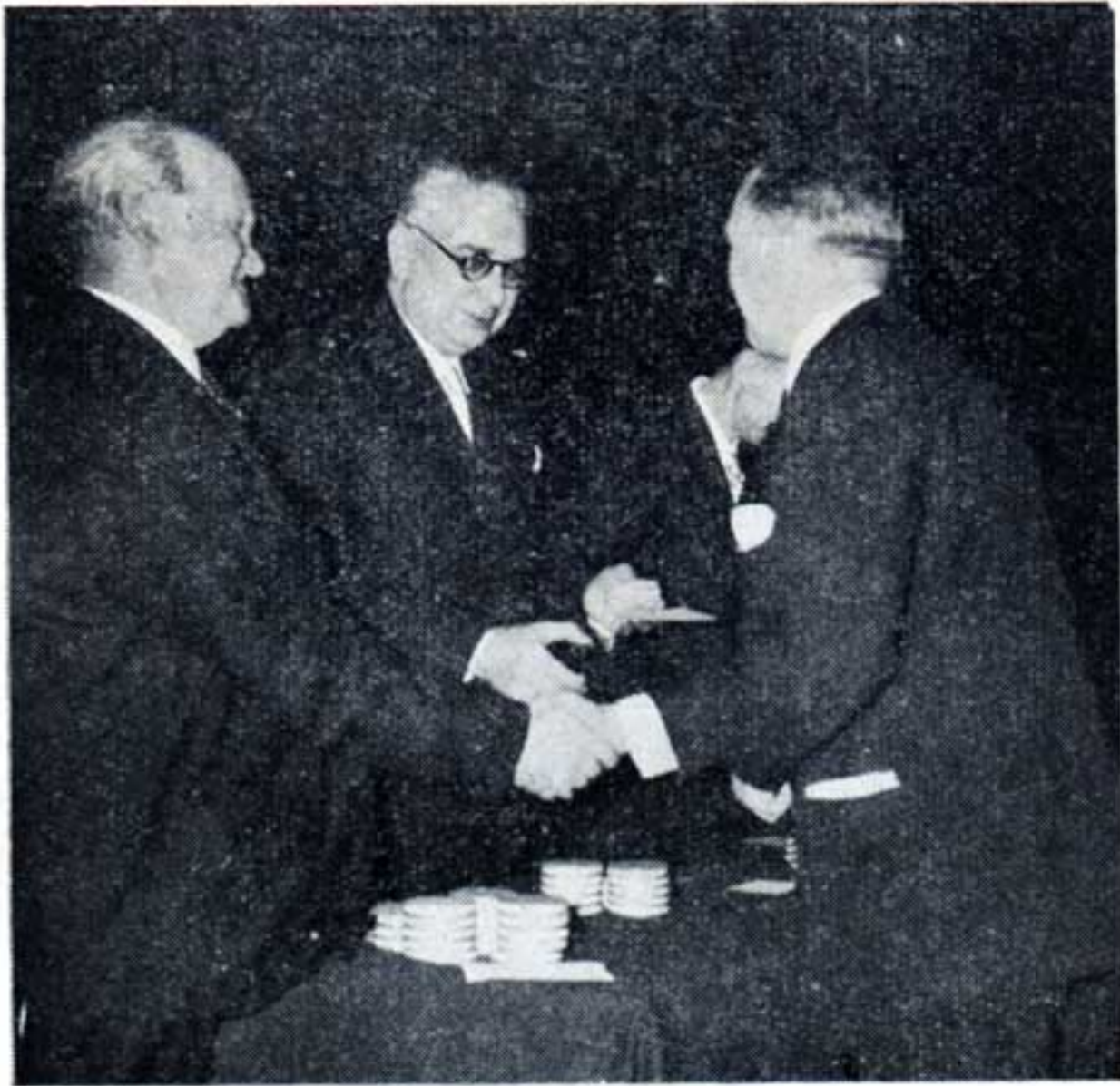
Les manifestations qui ont marqué le XXV^{me} anniversaire de la création de la Société Nationale des Chemins de fer belges ont débuté dans les services extérieurs.

Nos dévoués chefs de groupe se sont efforcés, avec le concours d'un personnel d'élite, d'organiser à l'échelon local, des cérémonies et festivités particulièrement suivies non seulement par les cheminots eux-mêmes, mais encore par la population.

Fidèles au souvenir de nos défunts, ils se sont recueillis devant les monuments aux morts, les ont fleuris; ils ont fait célébrer des offices à leur mémoire.



Les fanfares des cheminots.



Un vétéran du rail est félicité par les autorités.

Des gares furent illuminées, des concerts furent donnés par nos excellentes fanfares, des expositions de violons d'Ingres, de colombophilie, de modèles réduits, des soirées théâtrales avec nos troupes remarquables, des spectacles de variétés, des bals, des compétitions sportives foisonnèrent à l'envi dans le pays entier.

À l'échelon national, ce fut tout d'abord l'inauguration de la maquette du Monument national qui sera érigé à la mémoire des travailleurs du rail qui ont offert leur vie pour le salut de la Belgique.

Ce monument est l'œuvre du statuaire Desbonnaires.

Ce fut ensuite l'émission d'un timbre spécial et la frappe d'une médaille. Timbre et médaille sont dus au talent du grand artiste Marcel Rau. Ils ont forcé l'admiration unanime de tous les connaisseurs.

Dans quelques instants nous aurons la profonde satisfaction de vous remettre un exemplaire de cette médaille, et vous aurez ainsi l'occasion d'en découvrir les beautés.

Ce fut ensuite, ici même, une séance académique solennelle dont les très hautes autorités présentes rehaussèrent l'éclat, et où assistèrent les présidents et directeurs généraux de nombreuses administrations de chemin de fer étrangères.

Au cours de cette séance fut projeté le film « Voyage au Pays du Rail » dont le succès fut grand. Dès la semaine prochaine, il commencera sa carrière dans les services d'exécution et tous nos agents, avec leur famille, auront l'occasion d'en apprécier la valeur.

Après la séance académique, nous avons inauguré le Musée des Chemins de fer, que vous visiterez certainement. Vous y verrez les splendides maquettes réalisées par nos apprentis, une locomotive authentique qui circulait dès 1844 dans le Pays de Waes dont elle porte le nom, d'anciens documents, d'anciens costumes, des vitrines consacrées à la numismatique et à la philatélie, un chemin de fer électrique en réduction avec ses

gares, barrières, ses signaux, des pièces d'épreuve, des organes divers; tous nos grands services y exposent des objets intéressants, enfin une place spéciale y est réservée à la Résistance dont les trophées et les engins sont abrités à l'ombre d'un parachute ouvert et qu'on dirait gonflé par le vent de la descente.

En quittant le Musée, les invités ont pris place dans un autorail qui leur a fait effectuer la première traversée de la Jonction Nord-Midi.

Il y a quelques jours paraissait le numéro spécial de la revue « Trains » que sans doute beaucoup d'entre vous ont déjà vu et qui, avec le Musée, la médaille, le timbre et le film, laissera une trace durable de notre premier quart de siècle d'existence.

Et nous voici arrivés à la clôture de nos manifestations.

Nous avons pensé que la cérémonie finale devait être exclusivement consacrée à notre personnel.

Si les nécessités de l'organisation matérielle de semblable manifestation nous obligent à limiter la participation effective aux 1.500 cheminots ayant plus de 40 ans de service, c'est pourtant à tout notre personnel, c'est à nos 87.000 agents qu'elle s'adresse, car tous ont droit à notre reconnaissance et à notre sollicitude.

Et c'est aussi à leur représentants attachés tant au Conseil d'Administration que dans les Commissions paritaires, que nous tenons à rendre hommage pour l'esprit de compréhension et de collaboration qu'ils ne cessent d'apporter dans nos efforts communs.

Et il ajoute en flamand ce que nous traduisons ci-dessous :

Permettez à votre Directeur Général de saluer en vous, les anciens, les dignes continuateurs de nos pères. Ils ont été des précurseurs; c'est en Belgique, en effet, que le premier chemin de fer continental a été exploité, dès 1835.

L'essor prodigieux qu'il a pris nous le leur devons. Vous avez repris le flambeau, et votre esprit de travail, votre ardeur, votre ténacité, votre maîtrise et votre intelligence ont permis à notre réseau, le plus dense du monde, de se maintenir à la tête de tous ses pareils, et à la renommée de notre pays de se répandre, par delà les frontières.

La fête d'aujourd'hui est votre fête. Vous avez bien mérité cet hommage.

C'est pour vous rendre hommage que nos remarquables corps de musique nous apportent leur concours et que les charmants petits enfants du home de Noisy, vont s'efforcer de vous récréer en exécutant, avec une fraîcheur délicieuse, leurs plus belles danses et leurs plus beaux chants.

Reprenant son exposé en français, il poursuit :

Je remercie Monsieur le Ministre des Communications qui a bien voulu s'associer à toutes nos manifestations du XXV^{me} anniversaire.

J'exprime nos remerciements à nos sociétés de musique, à leur chef, à leur comité : ils vous prouveront dans quelques instants que leur talent est à la hauteur de leur réputation.

Je me penche avec attendrissement vers nos chers petits enfants, dont j'ai pu apprécier la



M. le Ministre Segers congratulant un cheminot.

grâce candide. Que celles qui, à Noisy, remplacent leur maman sachent combien nous apprécions leur sollicitude.

Que tous ceux qui se sont dépensés sans compter pour assurer le succès de notre fête de famille trouvent ici l'assurance de notre gratitude.

Et demain, lorsque dans toutes les régions de notre pays, vous reprendrez votre travail, avec le dévouement que nous vous connaissons, vous irez dire à vos camarades qui n'ont pu assister à la cérémonie d'aujourd'hui, dans quelle haute estime la Direction vous tient, vous irez leur dire que la Société Nationale est sûre de pouvoir compter sur vous tous comme vous pouvez compter sur elle.

Discours de M. P.W. Segers, Ministre des Communications

M. P. W. Segers, ministre des Communications, prend ensuite la parole en flamand :

Déjà dans les groupes locaux respectifs, le personnel a fêté avec éclat et enthousiasme le XXV^{me} anniversaire de la S.N.C.B. En ce jour, le personnel à tous les degrés de la hiérarchie est appelé à participer à une commémoration à l'échelle nationale.

C'est pour moi un grand plaisir de voir réunis ici ces centaines de serviteurs du rail qui pendant au moins 40 ans ont été au service de la plus grande entreprise du pays.

Quarante années de service, c'est déjà un titre qui a sa valeur. Mais je connais le chemin de fer et je sais quelles sujétions il peut imposer à son personnel. Celui qui a servi le chemin de fer durant tant d'années, a fait preuve de conscience, d'exactitude et de serviabilité.

Avec une fidélité et un dévouement exemplaires, vous avez consacré vos forces à la prospérité de notre pays.

La tâche des cheminots est ardue et n'est pas exempte de danger,

A plusieurs reprises, j'ai été témoin du courage qu'ils manifestent, même aux moments tragiques.

Des voyageurs me disent énormément de bien du personnel en contact avec le public. Ils ont été touchés par le style distingué, la correction et la prévenance de la plupart des agents.

Il ne nous est pas souvent donné de marquer notre estime au personnel. Aussi, j'ai voulu saisir cette occasion pour le faire en quelques mots simples, mais sincères.

La Société Nationale des Chemins de fer belges a voulu donner une forme durable à cet hommage. Une magnifique plaquette commémorative en bronze sera remise à chacun de vous.

C'est ainsi qu'en fêtant le jubilé de la S.N.C.B., nous fêtons le personnel cheminot.

Continuant en français le Ministre ajoute :

Dans quelques instants, nous allons procéder à la distribution d'un petit souvenir artistique dû au talent du sculpteur Rau.

A vous tous, qui êtes les plus anciens des excellents serviteurs du Rail, à vous qui, jour après jour, avez — pendant quarante ans — donné les plus beaux exemples de labeur, de dévouement et de ponctualité, la Société est heureuse et fière de pouvoir vous témoigner sa reconnaissance.

Qu'il me soit permis cependant d'adresser un hommage spécial à ceux d'entre vous qui ont parcouru une carrière particulièrement longue et qui ont consacré plus de quarante-cinq années au service de la Société.

Il poursuit en flamand :

Deux d'entre vous comptent plus de 47 années de service : De Buyserie, commis, et Hoenaert, facteur de gare. Il me sera agréable de leur remettre personnellement la plaquette et de leur serrer la main. Je veux ainsi leur témoigner la gratitude que le Gouvernement et la Société leur portent.

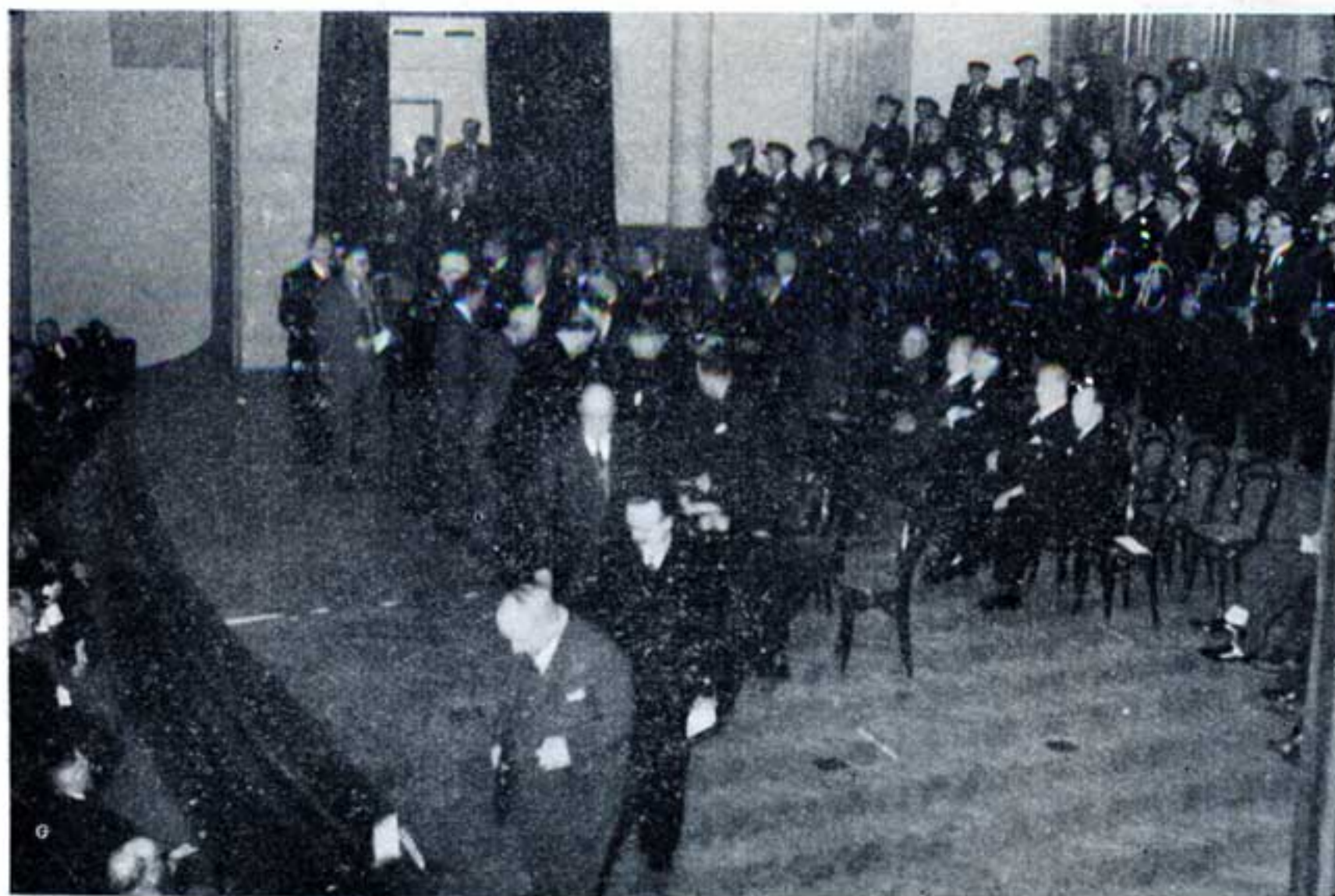
Et le Ministre conclut en français :

J'aurai aussi le plaisir de remettre le souvenir à Monsieur Delory, Directeur Général, ainsi qu'à Monsieur Vanderborcht, Directeur du Service de l'Exploitation, dont les carrières aux Chemins de Fer totalisent également plus de quarante-cinq ans.

J'éprouve une très grande joie à vous féliciter, Messieurs, et à vous remercier de tout ce que vous avez fait. En vous honorant, c'est tout le personnel de la Société que nous voulons mettre sur le pavois, ce personnel qui constitue l'élite des travailleurs dans un pays réputé comme l'un des plus laborieux du monde.

Ce souvenir que nous allons vous remettre est bien modeste. Mais c'est le symbole d'une vie entière de dévouement, le symbole de la plus noble activité de l'homme : le travail.

Vous êtes tous convaincus que le travail quotidien, qu'il soit manuel ou intellectuel, s'il est accompli consciencieusement, est la condition essentielle du développement normal de toute vie humaine. Combien de fois n'avez-vous pas éprouvé au cours de votre longue carrière, que le travail bien fait est une source de satisfaction, d'énergie et de vertus.



Remise de la médaille commémorative.

Aussi, lorsque vous poserez le regard sur ce souvenir, vous verrez concentrés en ce petit objet la dépense et l'usure de vos forces et de vos bras, mais aussi la joie intense et la légitime fierté d'avoir fait votre devoir.

En terminant, qu'il me soit permis de formuler un vœu, Messieurs et chers amis, c'est que ceux qui vous suivent, s'inspirent en tout, de votre exemple, pour le plus grand bien de notre patrie.

Discours de M. L. Lelarge

Il appartient à M. Lelarge, vice-président du Conseil d'Administration et membre du Comité Permanent de la S.N.C.B. de prononcer le discours, au nom du personnel.

Cette manifestation clôture, sur le plan national, la célébration du 25^{ème} anniversaire de la S.N.C.B.

Cette célébration a été, chacun le sait, assez discrète et plutôt modeste, comme il sied à une entreprise qui, après un quart de siècle d'efforts soutenus, dépensés sans relâche au service du Pays (qu'elle a plusieurs fois eu l'honneur de sauver de graves difficultés) en est toujours réduite à vivre elle-même pauvrement, dans l'ambiance attristante du déficit perpétuel qui lui est imposé.

Mais la limitation même des moyens ne pouvait empêcher nos dirigeants de tenir à payer un juste tribut de reconnaissance au personnel qui partage leur lourde charge depuis 1926.

Les cheminots retiendront avec gratitude, que l'achèvement du cycle des manifestations commémoratives leur a été consacré. En leur nom il m'est agréable de remercier les Autorités qui président aux destinées de notre Réseau pour avoir voulu réunir ici, en la personne des meilleurs et des plus fidèles de nos agents, une véritable ambassade qui rapportera demain aux dizaines de milliers de collègues plus jeunes restés au travail, l'assurance que la Société connaît, apprécie et honore les travailleurs d'élite qui sont, sans distinction de rang social, ceux à qui

l'on doit, depuis 25 ans, grâce à leur zèle et leur admirable esprit de corps, les réussites techniques, la capacité d'adaptation, le « service » en toutes circonstances, par lesquels le Réseau a pu surmonter tant de difficultés.

Je crois être l'interprète fidèle de tout le personnel en vous exprimant, Monsieur le Ministre, Monsieur le Directeur général, la satisfaction intime des membres de la grande famille du Rail à se voir vraiment et équitablement appréciés.

Ils seront heureux de constater, même si en ce moment des incertitudes et des déceptions les émeuvent sur un plan matériel déterminé, que leurs chefs se font un devoir de rendre un hommage éclatant à la somme incalculable de compétence, de dévouement, de bonne volonté et parfois d'héroïsme dépensée par le personnel

au cours de ce quart de siècle fécond en vicissitudes pénibles.

Ils emporteront d'ici, j'en suis convaincu, le réconfort de sentir combien nous sommes tous sincèrement solidaires dans la lutte pour le salut du Rail et auront la satisfaction de savoir que le modeste souvenir que vous leur avez destiné est le signe tangible du respect et de la reconnaissance des dirigeants de la Société pour leur long, constant, loyal et bienfaisant labeur.

Mes chers Collègues,

Ce serait sans doute le moment et le lieu de reporter son regard en arrière et de vous convier à évoquer l'histoire de ce long passé pour mettre en regard de vos peines tout ce que la Société Nationale, au cours d'une indéniable évolution, a apporté à son personnel.

Il faudrait rappeler, certes, les difficultés de la transition, le bouleversement des méthodes auxquelles l'Etat vous avait formés, tout ce qui fut exigé de chacun de vous, avec une sévérité parfois cruelle, pour moderniser et rationaliser le Réseau; en revanche chacun devrait apprécier l'élaboration graduelle d'un Statut plus libéral, plus social, assurant à ces mêmes agents, à qui la Société réclamait sans cesse plus de rendement, une meilleure protection et un plus grand respect de la personne humaine.

Le bilan social de 25 années d'existence de la Société Nationale serait peut-être difficile à équilibrer, il montrerait, comme le bilan industriel, une continuelle alternance de progrès fondamentaux durables et de reculs accidentels temporaires mais hélas souvent répétés; depuis la Libération surtout, la volonté constante, combien de fois traduite en actes audacieux, d'élever la condition sociale du cheminot, n'a-t-elle pas été en partie neutralisée par les conséquences financières non encore réparées de la dernière guerre?

Mais le temps dont je puis disposer est bien trop court pour que j'ose aborder pareil sujet, chacun aura, je l'espère, le loisir d'y penser quelque peu et d'en retirer la certitude réconfortante que le progrès ne s'arrête pas.



L'avers de la médaille commémorative.

Vous penserez cependant qu'il serait injuste de laisser passer ce jour sans assurer ceux des dirigeants de la Société qui ont œuvré à la réalisation des magnifiques réformes de notre Sécurité Sociale et de notre Statut pécuniaire et moral, que la reconnaissance des agents demeure vivace; cette reconnaissance inséparable de la confiance en l'avenir par laquelle l'excellent esprit professionnel des cheminots a survécu à toutes les difficultés et qui, nous en sommes sûrs, demeure robuste et prête à vaincre toute adversité nouvelle.

Et continuant en flamand, il dit :

Mes chers Collègues,

Mon temps de parole est trop bref pour me permettre de répéter en néerlandais ce que je viens de dire; je tiens cependant à vous le résumer en quelques mots.

Au nom de tout le personnel je félicite les agents ici présents pour la belle et longue carrière qu'ils ont parcourue; vous êtes l'élite de notre grande famille et les multiples services que vous avez rendus au cours des 25 années d'existence de la Société vous autorisent à prétendre à la sincère reconnaissance de ses chefs qui savent que rien n'aurait pu être réalisé sans le dévouement du personnel.

La modeste médaille qui vous est offerte à titre de souvenir est le témoignage de la sympathie, de l'estime et de la gratitude de la Société.

C'est une distinction morale que vous avez bien méritée et dont vous pouvez être fiers.

En organisant cette dernière manifestation du 25^{me} anniversaire, les dirigeants de la Société ont voulu honorer en vous tout le personnel.

En votre nom, j'ai remercié de tout cœur M. le Ministre et les Hautes Autorités de la Société du geste inestimable qu'ils ont fait en mettant l'accent d'une manière aussi solennelle sur le concours du personnel.

Je les ai aussi vivement remerciés des efforts persévérants qu'ils ont développés pour relever la situation sociale des cheminots et qui ont été particulièrement fructueux depuis la Libération.

Formulons ensemble le souhait que la bonne volonté de nos dirigeants, bénéficiant de l'appui du personnel, triomphera des difficultés qui,

hélas, se présentent fréquemment mais qui en ce moment ne doivent pas nous décourager plus qu'elles n'ont pu le faire dans le passé.

Et il conclut en français :

Qu'il me soit permis, en terminant, de vous présenter, chers et valeureux collègues, les chaleureuses et fraternelles félicitations de tout le personnel.

Franchir le cap de 40 et même de 45 années de service, sont des prestations magnifiques que vos cadets souhaitent pouvoir égaler, s'ils y peuvent trouver comme vous la satisfaction d'une vie enrichie des joies profondes que donne l'amour du métier.

Emportez avec une légitime fierté la plaquette commémorative qui va vous être remise, elle n'a guère d'autre valeur que celle de symbole, mais cette valeur est grande, c'est le témoignage de votre association à tout ce que la Société a pu faire d'utile et de beau, grâce à votre travail, depuis 25 ans.

Je suis sûr d'être votre interprète en remerciant très cordialement ceux qui ont apporté à la solennisation et à l'embellissement de cette cérémonie leur généreux et dévoué concours, les chefs et exécutants des talentueuses sociétés de musique de Charleroi, Louvain, Malines et Namur et les charmants enfants du Home de Noisy si remarquablement dirigés par un personnel au-dessus de tout éloge.

Grâce à leur amicale participation, vous aurez apprécié une fois de plus la vraie fraternité qui unit les agents du rail et vous emporterez de cette manifestation un souvenir enrichi de belles joies artistiques.

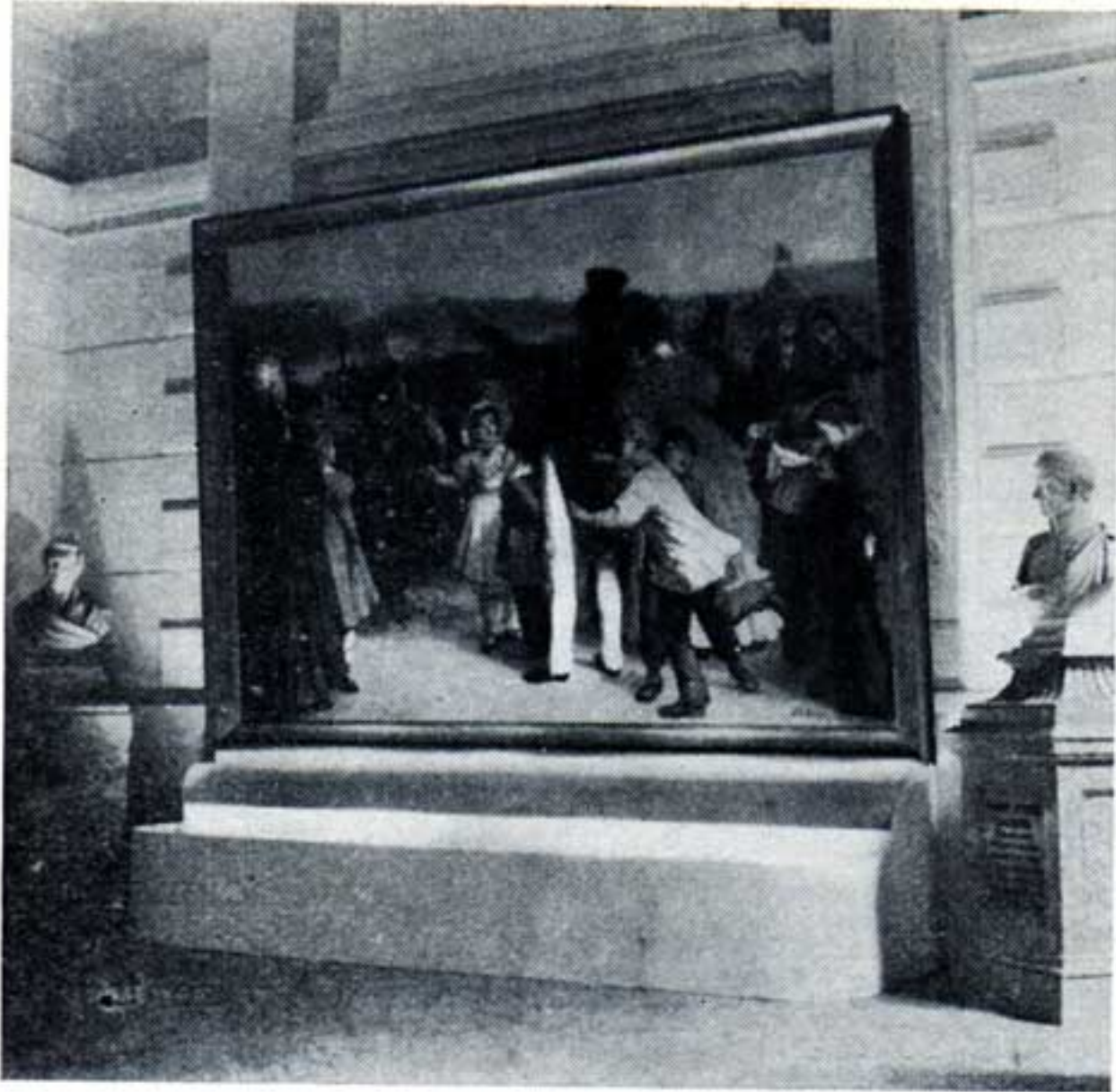
Puis eut lieu l'émouvante remise des médailles.

Les fonctionnaires et agents de tous grades, comptant plus de quarante années de service, appelés par ordre d'ancienneté, reçurent le précieux insigne des mains du Ministre et des hautes autorités.

Le Directeur Général, les Directeurs Généraux adjoints, le Secrétaire Général et les Directeurs remirent aux autres bénéficiaires, présents dans la salle, ce témoignage d'estime et de reconnaissance de la S. N. C. B., pendant que trois corps de musique — Louvain, Malines, Namur — exécutaient « Vers l'Avenir », au milieu de l'enthousiasme général.



Le revers de la médaille commémorative.



Un tableau classique « L'inauguration de la première ligne ferrée belge en 1835 ».

A la demande de nombreux journalistes qui n'avaient pu voir en détail le Musée des Chemins de Fer, lors de son inauguration, le 30 octobre 1951, une visite spéciale a été organisée, le mardi 20 novembre, à 15 heures, à l'intention exclusive de la Presse.

La plupart des journaux de Bruxelles et de province s'étaient fait représenter à cette séance qui dura trois heures.

Les journalistes — qui avaient été reçus par MM. Nolet de Brauwere, Secrétaire Général, C. Piérard, chargé de la Direction du Service de Presse et de Documentation, Empain, ingénieur, Goderis, Secrétaire de Presse, Schouleur, bibliothécaire, — purent admirer à loisir les collections exposées dans les trois salles.

Toutes les explications désirables leur furent fournies par les fonctionnaires présents.

Les visiteurs se déclarèrent enchantés de cette visite et leur satisfaction se manifesta dans les articles élogieux qu'ils publièrent à cette occasion.

Il nous est agréable de reproduire l'un de ces comptes rendus, dû à la plume autorisée de l'éminent écrivain et critique Charles Bernard, Secrétaire perpétuel de l'Académie Royale de Belgique.

Il a paru dans « La Nation Belge » du 22 novembre 1951.

LE MUSÉE DES CHEMINS DE FER

Du « Puffing Billy » au « Pacific » en passant par le « Pays de Waes ».

Mardi dernier, M. Clovis Piérard, chef du service de presse et de documentation de la S.N.C.B., nous invitait à faire une visite au musée du che-

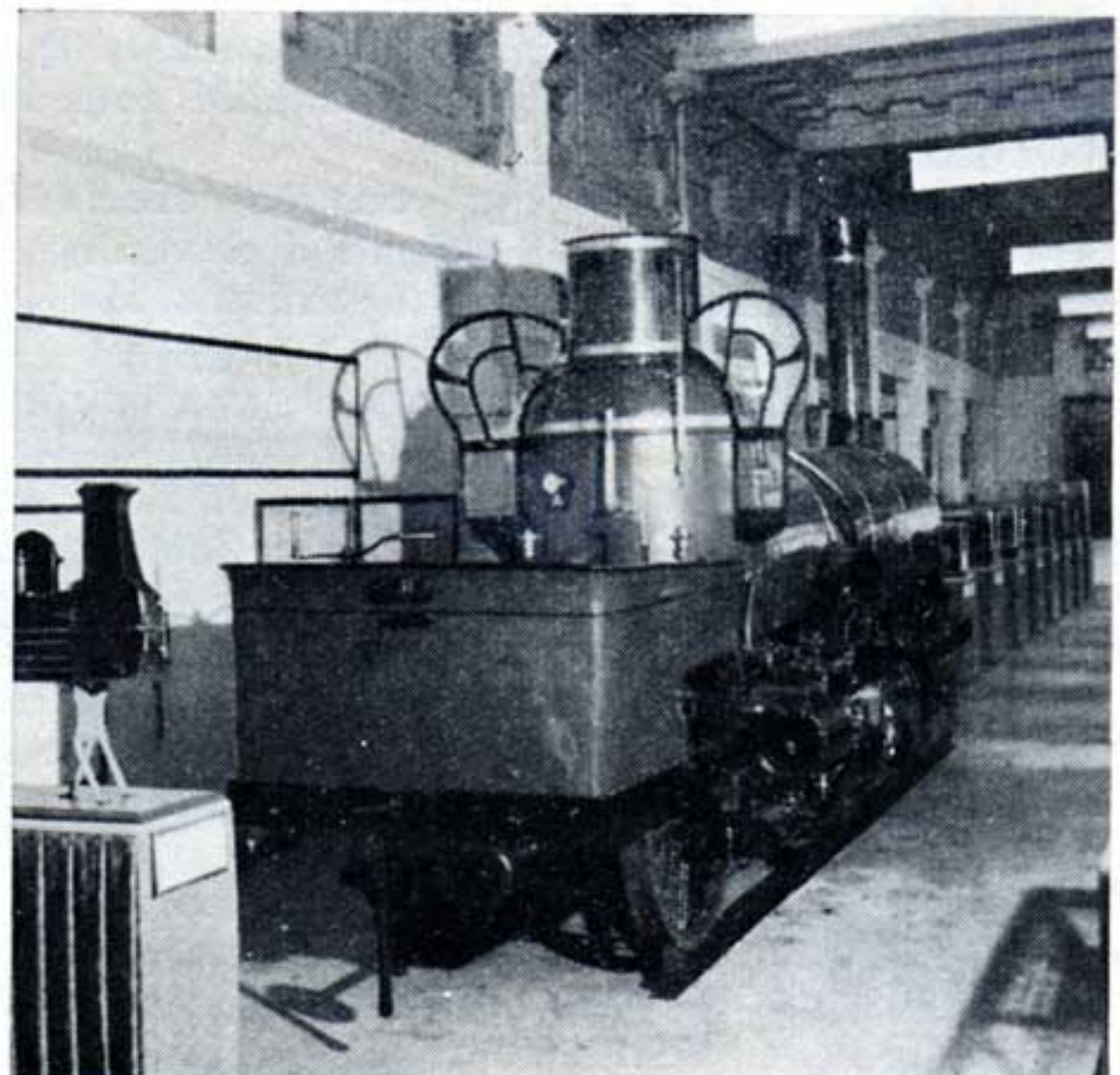
LA VISITE DE LA PRESSE BELGE

au Musée de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges

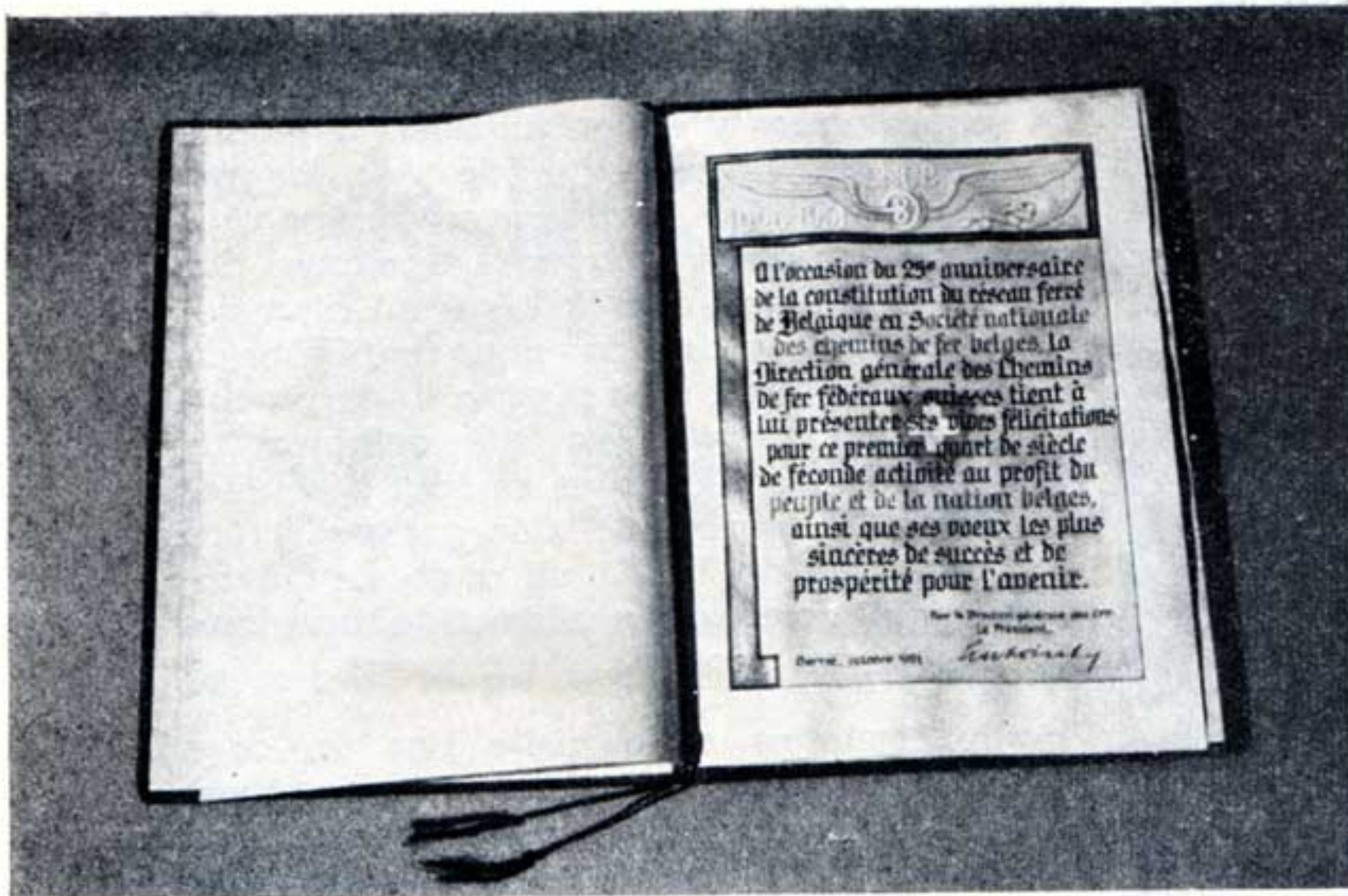
min de fer, installé dans les locaux de l'ancienne gare du Nord, rue du Progrès.

On nous en avait déjà montré quelques échantillons, à la grande satisfaction du public d'ailleurs, si friand de tout ce qui touche au chemin de fer. Mais cette fois il s'agit d'une présentation complète et méthodique. Depuis que le public bruxellois vit partir de l'Allée Verte le premier train à vapeur emportant le roi Léopold I^{er} vers Malines, événement représenté dans un grand tableau de Neuhuys, exposé ici, jusqu'à l'inauguration il y a peu de semaines du premier tronçon de la Jonction, c'est toute l'histoire de notre rail qui repasse ici.

La première salle comprend, exécutés à un dixième, à peu près tous les modèles de locomo-



Perspective de la première salle du musée des chemins de fer.



Les félicitations des Chemins de fer suisses

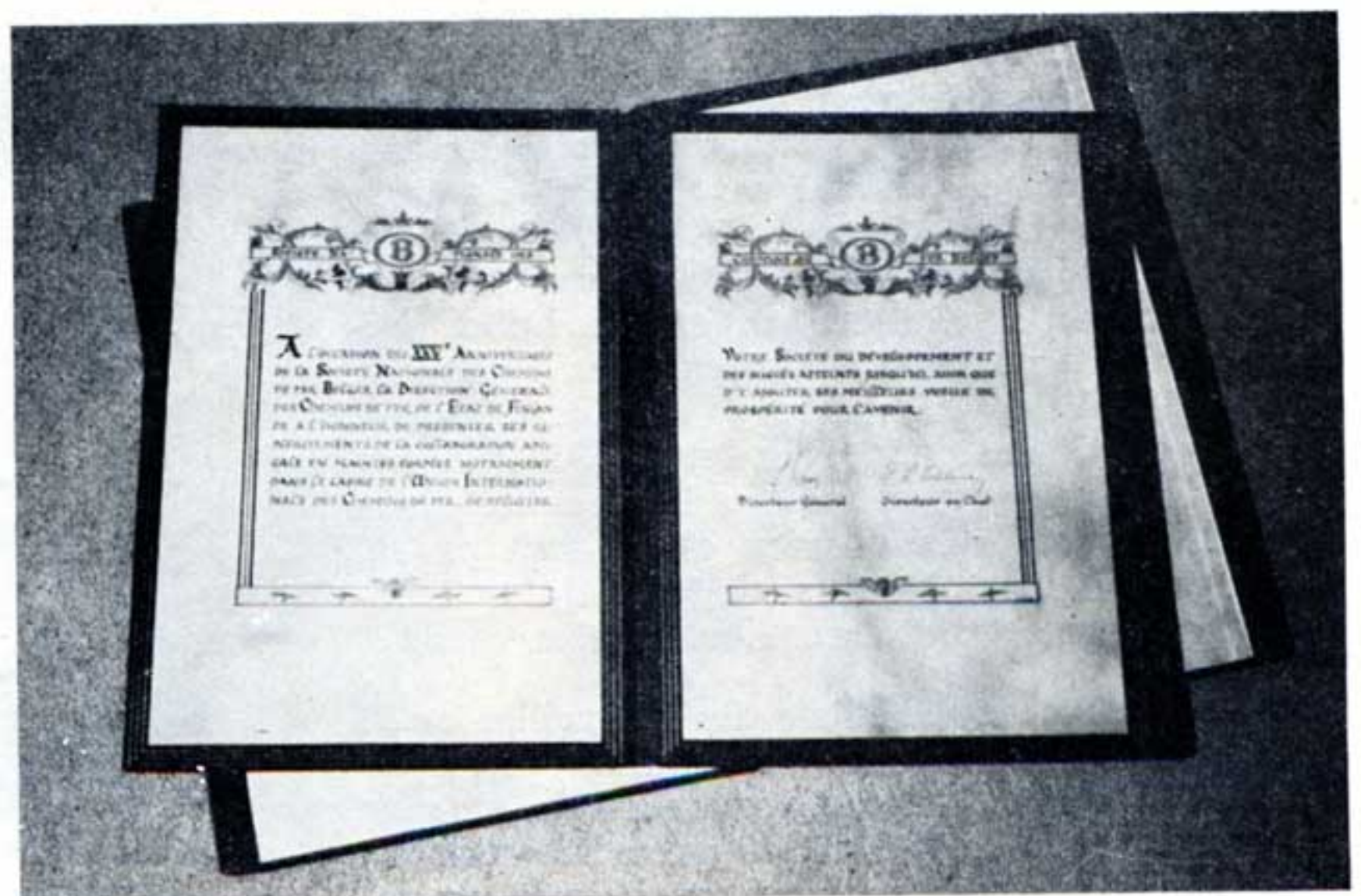
tives et de wagons qui ont été en usage sur notre rail. Ces modèles constituent des reproductions fidèles jusque dans leurs moindres détails et sont l'œuvre des apprentis des six écoles techniques où les futurs cheminots reçoivent aujourd'hui, de 15 à 19 ans, leur enseignement professionnel. On leur faisait exécuter naguère des pièces de haute précision. On les a orientés aujourd'hui dans des voies plus pratiques et ils s'attachent à fournir des pièces de rechange. Quoi qu'il en soit, pour la correction et le fini, les magnifiques échantillons que nous avons sous les yeux sont de maîtres-ouvriers. Ils méritent, comme ici, d'être soigneusement placés sous des boîtes de verre à l'abri des curiosités trop entreprenantes des visiteurs.

M. l'ingénieur Empain, qui veut bien nous servir de guide, commence par nous montrer une pièce hors série. Il s'agit du « Puffing Billy », modèle d'une locomotive anglaise construite en 1813, et qui servait à l'exploitation d'un charbonnage. L'étrange chose ! Une cheminée coudée placée à l'arrière, des cylindres verticaux placés à l'avant, munis d'énormes balanciers, une seule bielle à l'intérieur actionnant des roues dentées communiquant avec les roues motrices. Nous passons à l'« Eléphant », de construction anglaise, portant deux cylindres à l'intérieur, les bielles placées en dedans actionnant deux roues motrices, puis à la « Flamme », grosse locomotive à train de marchandises construite en 1910, avec cinq roues motrices couplées et un boggy à l'avant. Le poids est de 23 tonnes par essieu, le plus élevé en Europe. Ce monstre emporte aisément une rame de 1.300 tonnes.

Que de progrès accomplis. Mais notre aimable commentateur n'a pu suivre pas à pas la métamorphose de la locomotive depuis l'informe « Puffing Billy » jusqu'aux « Atlantic » et aux « Pacific » en usage aujourd'hui. Pour le profane que nous sommes, nous voyons les cheminées se rapetisser à mesure que se hausse le volume des chaudières, jusqu'à s'abolir tout à fait. Le monstre devient plus râblé en même temps qu'il s'allonge, il donne le spectacle exaltant d'un potentiel de puissance et de vitesse toujours plus considérable, son aspect correspondant de plus en plus à sa fonction, il s'élève au plan esthétique et acquiert de la beauté.

Revenons cependant en arrière pour contempler non plus un modèle réduit mais une locomotive baptisée « Pays de Waes » et qui circula longtemps entre Anvers rive gauche et Gand, en passant par Lokeren. Retrouvée à Malines et en assez mauvais état, après la guerre, elle a été restaurée et remise à neuf. Elle date de 1842 et elle est construite en fer à l'exception de quelques pièces de cuivre. Elle a une roue motrice et sa particularité consiste en un dispositif qui permet à un cylindre de donner toute la vapeur pour le démarrage et de permettre à l'autre d'économiser la vapeur après la mise en train. Elle a un tender qui fait corps avec elle et le réservoir à eau consiste en une sorte de carapace qui entoure la chaudière.

Nous étendrons-nous sur divers modes de distribution de la vapeur, la distribution Stephenson, la distribution Walschaert, plus simple, sur la façon dont on a résolu le problème de la tension des roues contre les rails, dans les courbes, sur l'écartement des voies. Celui-ci fut établi d'une



L'adresse des Chemins de fer finlandais.



Une vue de la deuxième salle où l'on peut admirer les remarquables collections de timbres et de médailles.

manière empirique d'après l'écartement des roues des gros véhicules de l'époque. C'est ainsi que, jadis, on parlait d'ornières de fer pour signifier les rails. Cet écartement est de 1 m. 450 cm., pour l'Angleterre et les pays d'Europe occidentale. La Russie et l'Espagne — pays qui ont connu les invasions napoléoniennes! — ont des écartements plus larges. Précaution que les tanks et les avions ont rendue bien illusoire!

Pénétrons dans la salle II. Nous changeons d'atmosphère et de décor! Nous voici devant un habit de cérémonie, brodé d'or, accompagné du chapeau à plumes d'un chef de gare principal. A côté, des casquettes plus modestes de garde-convois. Dans d'autres vitrines, des pièces de précision, nous pourrions dire de haute virtuosité, exécutées par les apprentis des écoles professionnelles dont nous parlions au début. Plus loin, la collection de toutes les médailles commémorant les grands événements du rail depuis 1835 jusqu'à nos jours. Plus loin encore, la section philatélique, comportant tous les timbres de chemin de fer y compris le plus récent, œuvre du graveur Rau, émis à l'occasion du XXV^{me} anniversaire de la S.N.C.B., avec tout le matériel ayant servi à sa fabrication. Enfin, dernier compartiment, celui de tous les billets de transport qui ont été en usage depuis le début. Il n'y manque même pas la lettre d'un particulier, nous signale M. Piérard, qui promettait deux candélabres au fonctionnaire qui aurait pu lui procurer une carte d'accès au train qui a inauguré le premier trajet Bruxelles-Malines.

Reste maintenant le Palais des Merveilles ou le Paradis de saint Nicolas! Une dernière salle où est installé dans un vaste panorama de plaines, de montagnes, d'aqueducs, de ponts, de tunnels, de gares et de signalisations, un chemin de fer miniature. Il a fait, dit-on, la joie de M. P. W. Segers. Mais de qui ne ferait-il pas la joie? Les

parents y enverront leurs enfants et, hypocritement, ils tiendront à les y accompagner. Les neurologues y enverront aussi leurs clients. Quoi de plus reposant que de voir les petits trains circuler et les barrières se fermer automatiquement sur leur passage? Les vaches dans un pré qui n'ont que cela à faire ont bien de la veine. Mais ceci ne doit pas nous empêcher d'aller jeter un coup d'œil à la section toute proche réservée à la résistance. On sait combien pendant la guerre, nos cheminots se sont héroïquement conduits. Un parachute, des appareils récepteurs et émetteurs de T.S.F., un aigle en cuivre récupéré sur une locomotive allemande, une foule d'autres objets en portent témoignage.

Terminons cette visite par un appel. Parmi tant de trésor que recèlent les greniers, il a pu se glisser des objets, des documents qui se rapportent à l'histoire de nos chemins de fer. La S.N.C.B. serait reconnaissante à quiconque voudrait bien en faire don à son musée qui est le musée de tous, le musée d'une activité dont notre pays, le premier qui adopta le rail sur le continent, peut être légitimement fier.

C. B.

Le Service de Presse et de Documentation de la S.N.C.B. est heureux de saisir l'occasion qui lui est offerte de remercier chaleureusement les journaux qui ont lancé un appel en faveur du Musée.

Depuis lors de nombreux et intéressants dons lui sont parvenus — et lui parviennent encore — de tous les coins du pays.

Une liste en sera publiée prochainement dans un des numéros de cette revue.



La statue du Directeur Général Masui, bien connue des voyageurs qui ont fréquenté l'ancienne gare de Bruxelles-Nord.

La Commémoration du XXV^e Anniversaire de la S.N.C.B. dans les Groupes

Premier septembre 1951. Une étape dans l'histoire des chemins de fer belges : la S. N. C. B. compte 25 années d'existence.

Dans tout le pays, des manifestations diverses ont commémoré cet événement dans la joie et dans la dignité, tant au niveau régional qu'au niveau national.



Anvers. — La Gare Centrale.

Les fêtes organisées à Anvers à l'occasion du XXV^{ème} anniversaire de la S.N.C.B. ont obtenu un succès extraordinaire. L'accueil a été enthousiaste tant auprès des autorités; que du personnel sans distinction de rang ou de grade.

Elles débutèrent le dimanche 9 septembre 1951, dans l'après-midi, par un programme varié donné dans la salle du « Koninklijk Kunstverbond » d'Anvers.

Parmi les invités on remarquait la présence de MM. le Dr Huyberegts et Nolet de Brauwere, respectivement Directeur Général Adjoint et Secrétaire Général de la S.N.C.B., les représentants de la Presse et des Services Publics, ainsi que les autorités ferroviaires du groupe et les délégués syndicaux.

Les agents des différents sièges étaient venus nombreux, souvent accompagnés de toute leur famille.

Au Groupe d'Anvers

Entre les numéros d'un programme de choix; composés de chant, de théâtre et de musique, apportant bientôt l'atmosphère voulue parmi l'assistance, un discours de circonstance fut prononcé par M. Adriaens, chef de groupe ff. qui, en termes choisis, donna un aperçu sur l'origine, les difficultés, les activités et les réalisations de la S.N.C.B., en soulignant spécialement les progrès réalisés sur le terrain social.

Une courte réception au foyer du « Kunstverbond » offrit aux participants l'occasion de faire plus ample connaissance.

La sortie-promenade de l'harmonie locale de la S.N.C.B. qui eut lieu le 15 septembre 1951,



L'Harmonie de la S.N.C.B. dans les rues d'Anvers.

dans l'après-midi, était le moyen tout indiqué pour intéresser le grand public aux festivités de la Société.

Elle débuta, à Anvers-Central, par un hommage émouvant aux plaques commémoratives dédiées aux cheminots morts pour la patrie. En présence de nombreux assistants, des fleurs furent déposées par M. Adriaens, chef de groupe ff.; et par des délégués de l'Harmonie, des Résistants du rail, des Syndicats et de la gare d'Anvers-Central.

Les participants se rendirent ensuite en cortège, musique, drapeaux et calicots en tête, par le centre de la ville, vers la place Verte où un brillant concert fut exécuté.

La « Jubelmars N.M.B.S. », composée spécialement pour la circonstance, par l'excellent dirigeant de l'Harmonie de la S.N.C.B., M. J. Van Boven, agent de la Société, obtint un succès aussi vif que mérité et fit une impression profonde sur tous les auditeurs.

Cette journée fut clôturée par des aubades, successivement données, par l'Harmonie locale de la S.N.C.B., à Anvers-Sud et à Anvers-Central, aux chefs de gare, entourés de leurs collaborateurs et salués par les autorités du groupe.

Enfin pour clôturer les festivités, une messe



L'Harmonie de la S.N.C.B. défile rue Carnot à Anvers.

solennelle fut célébrée le dimanche 16 septembre 1951 à l'église Saint-Jacques à Anvers, à l'intention des cheminots défunts.

Les membres des familles des cheminots et les délégués du personnel qui y assistaient, furent profondément impressionnés par ce service divin, riche de signification, et qui était rehaussé par la chorale « De Gildebarden ».

Les festivités du groupe d'Anvers terminées, les organisateurs de celles-ci ont été agréablement touchés de recevoir de la part de l'Autorité Supérieure de la S.N.C.B. des félicitations pour leur complète réussite et pour leur haute tenue morale et artistique.



La gare d'Arlon.

Le Groupe d'Arlon a commémoré, au cours de la semaine du 22 au 29 septembre 1951, le XXV^{me} anniversaire de la Société.

L'annonce de cette commémoration a été accueillie avec enthousiasme par tout le personnel. Un comité organisateur a tracé un pro-

gramme des cérémonies et des festivités, en visant le double but, d'une part, d'associer les autorités locales et la population à cet anniversaire et, d'autre part, offrir gracieusement au personnel des divertissements à son goût.

Le dimanche 23 septembre, se déroula la jour-

Au Groupe d'Arlon



Le dépôt de gerbes au mémorial des cheminots victimes de la guerre 1914-1918, à la gare d'Arlon. Au premier plan, la Musique des Cheminots; à l'arrière plan, la Phalange Musicale des Ateliers de Latour.

née officielle avec la participation d'une délégation de cheminots, des autorités locales représentant notamment le Gouverneur de la Province de Luxembourg, l'Armée, la Magistrature et les Mouvements Patriotiques.

Un cortège, conduit par les Sociétés de Musique de Cheminots de Latour et de Stockem, parcourut les rues de la ville d'Arlon. Des fleurs furent déposées aux mémoriaux.

Un office religieux fut chanté, en l'église Saint-Donat, à la mémoire des cheminots victimes des deux guerres. L'allocution prononcée au cours de cet office exalta le sacrifice des cheminots, morts pour la Patrie.

Au vin d'honneur, offert par le Bourgmestre et le Conseil Communal, se sont trouvées réunies les autorités de la Ville et de la Province et une nombreuse délégation de cheminots à la tête de laquelle se trouvait M. Antoine, Directeur du Service Commercial.

Au kiosque de la place Léopold, la Philharmonie des Cheminots de Stockem, sous la direction de M. Carpentier, exécuta un concert-apéritif. La Musique des Cheminots de Latour prit place, à 18 heures, au même kiosque; sous la baguette talentueuse de M. Fontaine, cette phalange de 60 musiciens cheminots recueillit également de vifs applaudissements auprès d'un public très nombreux.

Quant aux divertissements offerts gracieusement à nos Cheminots, ils connurent également un beau succès de foule.

Le match de football, opposant deux équipes de fonctionnaires et employés des services du Groupe, se déroula le mardi 22 septembre au stade de l'Union Sportive Saint-Georges. Ce fut une partie disputée et suivie avec amusement par le public car les muscles de certains équipiers étaient quelque peu raidis par une longue inactivité. Le score de 3 buts à 1 désigna l'équipe victorieuse. Les joueurs et le comité organisateur

se réunirent ensuite pour la remise des prix, consistant en des breloques-souvenirs.

La lutte de balle-pelote du mardi 25 septembre suscita un mouvement de curiosité auprès des habitants de la ville; c'est en effet un sport peu connu dans la région. Les dix acteurs de cette lutte se donnèrent tout entiers au jeu et surent recueillir, par leur adresse et par leur ardeur à la lutte, de nombreux applaudissements. Vainqueurs et vaincus furent récompensés par la remise de petits médaillons souvenirs.

Quant au concours de bowling (jeu de quilles), il a connu, le 27 septembre, une participation particulièrement nombreuse; plus de cent inscrits ont soumis le jeu de quilles à rude épreuve, pendant quatre heures. Les opérations se sont déroulées en bon ordre; les équipes se succé-

daient sans arrêt et luttaient d'adresse pour emporter de nombreux lots en espèces et en nature. Une magnifique coupe offerte par la Brasserie Vandenneuvel fut remportée de haute lutte par M. Kemp de la gare d'Athus.

Enfin, le samedi 29 septembre connut une activité toute spéciale. L'après-midi, les cheminots colombophiles exposèrent leurs plus beaux sujets. Les amateurs de cartes se livrèrent à un grand tournoi où se retrouvaient côte à côte, les fonctionnaires, employés et ouvriers ainsi que des agents pensionnés.

La soirée récréative, animée par un orchestre mis sur pied pour la circonstance et dirigé par M. Sizaire, débuta à 20 heures dans la grande salle des Halls Louis où avait pris place un public composé de plusieurs centaines de cheminots et les membres de leur famille. Au cours de la soirée, les candidats aux jeux : « quitte ou double », « vous l'emporterez avec vous » et « crochet », livrèrent le meilleur d'eux-mêmes et égayèrent les spectateurs. Pour leur récompense, ils remportèrent les uns des prix en espèces, d'autres des prix en nature, offerts généreusement par de nombreuses maisons de commerce.

Pour clôturer la semaine du XXV^{me} anniversaire, un bal alternativement champêtre et musette retint sur la piste jusqu'à une heure fort avancée les participants, fort satisfaits de se retrouver dans une atmosphère aussi spécifiquement cheminote.

On ne pourrait mieux résumer l'impression provoquée par les festivités du XXV^{me} anniversaire de la Société, organisées par le Groupe d'Arlon, qu'en citant un extrait d'un des nombreux comptes rendus de la presse :

« Ainsi se sont terminées ces fêtes qui ont révélé chez nos cheminots un magnifique esprit d'équipe et un attachement sincère à leur Société, au jubilé de laquelle ils se sont si pleinement associés. »



La gare de Bruges.

Au Groupe de Bruges

Le Groupe de Bruges, l'un des deux enfants cadets de la Société, n'a pas voulu être en reste sur ses frères aînés et a mis sur pied une série de manifestations qui sont de nature à satisfaire les plus difficiles et qui, sous la devise « Tous pour un, un pour tous », se proposent de resserrer les liens d'amitié unissant le personnel, du plus haut placé au plus modeste.

Dès le 1^{er} septembre, les festivités se déroulent. Des gares pavoisées et abondamment fleuries annoncent dès l'aube que la grande famille ferroviaire est en fête et a tenu à faire partager sa joie par la clientèle.

Toutefois, pour un grand nombre, la journée s'écoule avec lenteur : le soir est attendu avec impatience. Pas moins de trois bals, notamment à Bruges, Roulers et Ypres, ont été organisés par le comité des fêtes, des psychologues à coup sûr ! Un brillant départ. En effet, on peut dire que pas un seul membre du personnel n'a été tenu à l'écart des réjouissances.

Normalement, Ostende devait également être de la partie pour cette première soirée, mais pour cette localité le 1^{er} septembre c'est « la fin de la saison balnéaire » avec toutes les sujétions qu'elle comporte pour le personnel. « La clientèle et le prestige de la Société passent avant tout », mais « partie remise n'est pas perdue » : le bal a eu lieu une semaine plus tard. Pour retardé, le plaisir n'en sera que plus grand et nombre de disciples de Terpsichore ont ainsi, une nouvelle fois, l'occasion de s'en donner à cœur joie.

Malgré le temps peu favorable, les bals organisés le premier jour de cette semaine de festivités rencontrent le plus grand succès.

Roulers connaît une affluence d'au moins 1.200 personnes : membres de l'administration communale, M. le Bourgmestre en tête, industriels, cheminots, pensionnés, agents d'administrations publiques, clients, tous accompagnés de leur famille.

A Bruges, où le bal se déroule dans le buffet et les salles contiguës, une surprise attend les participants à leur arrivée : dans le cadre de l'illumination de la ville, la façade de la belle

gare est magnifiquement illuminée. Le spectacle est vraiment féerique et a le don de plaire au public; les paroles élogieuses recueillies partout en sont une preuve éclatante.

Ce bal, où les danses alternent avec quelques attractions bien choisies et une tombola, fut une vraie réussite et c'est à regret que la plupart des participants virent les aiguilles de l'horloge marquer 4 heures du matin.

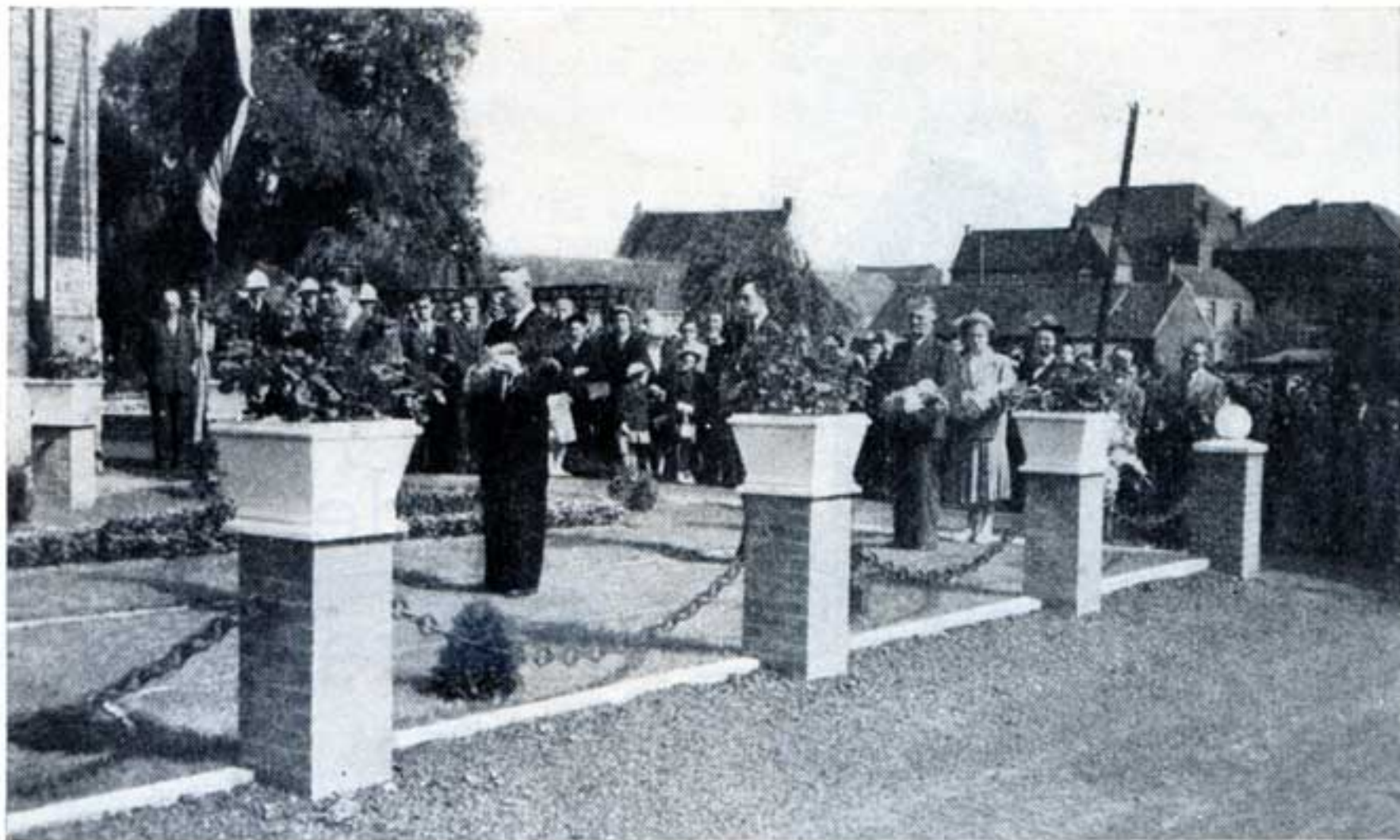
Le comité des fêtes avait tenu à satisfaire tout le monde et en conséquence les sportifs n'ont pas été oubliés. Avec l'entier concours de la S.A. La Brugeoise, Nicaise & Delcuve, un match de football entre le F.C. La Brugeoise et l'équipe du groupe de Bruges, formée pour la circonstance, eut lieu le 5 septembre à 18 heures sur le terrain de la magnifique plaine des sports que possède à Bruges la firme précitée.

C'est devant une nombreuse assistance que le coup d'envoi est donné par le fils cadet de M. Luytens, chef de groupe. (dans la mauvaise direction il est vrai — mais dans une rencontre amicale cela n'a qu'une importance accessoire) tandis qu'une délégation de la S.A. La Brugeoise et la plupart des fonctionnaires de la direction du groupe de Bruges avaient pris place à la tribune.

Pour la circonstance, les « Hommes du fer et de l'acier » ont renforcé leur équipe habituelle de quelques éléments auxquels il ne peut être fait appel dans la compétition courante, notamment les trois frères Somers et Eeckman, tous joueurs de première classe et ce dernier même ancien international.

Malgré son manque de cohésion, résultant de sa formation récente, mais grâce aux nombreux efforts personnels qui font ressortir les qualités des exécutants, l'équipe des cheminots donne une bonne réplique au début, mais au bout de la première demi-heure elle n'est plus à même de suivre l'allure menée par l'équipe entraînée et de classe de la Brugeoise au point que le repos est atteint par la marque de 4-0.

Bien que les joueurs de la Brugeoise se fassent moins insistants au cours de la seconde mi-temps, le maintien du score de 4-0 montre que l'équipe



Le dépôt des fleurs aux monuments aux morts érigés à la remise de Steenbrugge.

des cheminots s'est vaillamment défendue jusqu'au bout.

Aussi, lors de la remise de la coupe offerte par le Groupe de Bruges à l'équipe gagnante et des plaquettes, tous les joueurs indistinctement furent félicités et ils le méritaient.

Pendant le repos, la délégation de la S.A. La Brugeoise a offert un vin d'honneur aux fonctionnaires du Groupe au local du club, tandis que les cheminots dégustaient gratuitement un bon verre de bière, suivi pour certains de nombreux autres, étant donné que pour la circonstance le tarif de faveur mis en vigueur était accessible à tous. Dès lors, il n'est pas étonnant que moins de spectateurs se soient trouvés réunis autour du terrain en seconde mi-temps et que la fraternisation se soit poursuivie jusque tard dans la soirée.

Après le bal du samedi soir qui eut lieu le 8 septembre 1951 à la gare d'Ostende-Quai, et qui connut également un vif succès, c'est, car tout a une fin, la dernière journée, mais aussi la plus chargée de la semaine de festivités organisée par le Groupe de Bruges.

Le dimanche matin 9 septembre est consacré à la mémoire des cheminots morts. Après une messe solennelle de requiem, avec assistance pontificale, célébrée à l'église abbatiale des RR.PP. Bénédictins à Steenbrugge, en présence des parents des disparus et de très nombreux membres du personnel du groupe, d'un représentant de M. le Directeur Général et d'un grand nombre de délégations de sociétés patriotiques, les participants se rendent en groupe à la remise aux locomotives de Steenbrugge. Devant le mémorial, où sont coulés en lettres de bronze les noms de ceux qui ont fait le sacrifice de leur vie afin que nous puissions mener une existence digne et humaine, les cheminots

ont manifesté, par le dépôt de fleurs et de couronnes, leur profonde affection envers leurs disparus qu'ils aimaient, qu'ils estimaient, qu'ils respectaient.

Pour terminer, le soir, les « IJzer- en Leievrienden », section F.N.C. Bruges, une des meilleures sociétés dramatiques de la Flandre occidentale, donna une représentation de la farce burlesque « Pata-tje » de Henk Bakker et Frans Arnold, avec M. Staf Dotselaere, cheminot et chef de la troupe, dans le premier rôle.

L'auditoire nombreux et enthousiaste fait preuve d'un sens artistique prononcé et d'une folle exubérance et c'est vraiment à regret que tous voient le rideau se baisser une dernière fois. Entre les derniers actes,

un hommage mérité est rendu à toute la troupe et les enfants de quelques hauts fonctionnaires offrent des fleurs aux actrices.

M. Luytens, chef du groupe de Bruges, en quelques phrases qui portent au cœur exprime ses plus vifs remerciements à tous ceux qui l'ont secondé pour faire de la semaine jubilaire du Groupe de Bruges un vrai succès et il cite en particulier :

MM. Dotselaere, rédacteur;
Morlion, chef-garde contrôleur;
Theuninck, rédacteur;
De Block, rédacteur;
Van Acker, chef de gare à Bruges;
Maes, chef de gare à Ostende;
De Kolver, chef de gare à Roulers
Van Landuyt, chef de gare à Ypres.

C'est ainsi que le vingt-cinquième anniversaire de la Société a été commémoré au Groupe de Bruges. Tous les soucis ont été mis de côté pour un moment. Mais les cheminots du groupe sont entrés dans la nouvelle période de 25 ans avec la ferme volonté de vaincre les difficultés qu'ils rencontrent encore à l'heure actuelle.

Car l'esprit de confiance réciproque, de respect mutuel et de collaboration intime, qui fait la force d'une institution, en est le garant. Et c'est l'esprit « cheminot ».



Les équipes sportives à la Brugeoise.



L'ancienne gare de Bruxelles-Nord.

Au Groupe de Bruxelles

M. Van Loocke, chef de Groupe de Bruxelles, assisté de son comité des sports et des fêtes avait mis sur pied de nombreuses réunions qui, toutes, connurent un réel succès.

C'est ainsi qu'une cérémonie religieuse à laquelle avaient été invitées les familles des cheminots morts pour la patrie, fut célébrée le dimanche 7 octobre en l'église Sainte-Marie, rue Royale, à Bruxelles.

A cette occasion un sermon de circonstance fut prononcé par M. le Doyen de la paroisse, sermon au cours duquel il exalta les vertus professionnelles des cheminots.

Cette page d'éloquence de la chaire fut très appréciée par une foule recueillie, parmi laquelle nous reconnûmes MM. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B.; Olivier, Directeur Général adjoint; Nolet de Brauwere, Secrétaire Général; Vandersypen, Musyck, Ingénieurs en chef; Thijsman, Inspecteur Principal, et bien d'autres encore.

Des délégations avec drapeaux représentaient les groupements patriotiques et de la Résistance du Rail.

La chorale locale se dépensa sans compter; elle exécuta de façon parfaite les chants liturgiques.

En résumé, bonne matinée qui eut pour résultat que chacun, tant pensionné qu'agent en activité de service, se retrempa dans les sentiments, nous dirons familiaux, qui comme tout le monde le sait, sont l'apanage de notre grande corporation qu'est la S.N.C.B.

Dans le domaine **Sports**, quatre d'entre ceux qui sont pratiqués à l'Union sportive des cheminots belges furent à l'honneur. Tout d'abord en **balle-pelote**, les équipes représentatives des groupes de Bruxelles, Charleroi et Mons se mesurèrent en un tournoi triangulaire qui se déroula à Mons, Charleroi et Bruxelles.

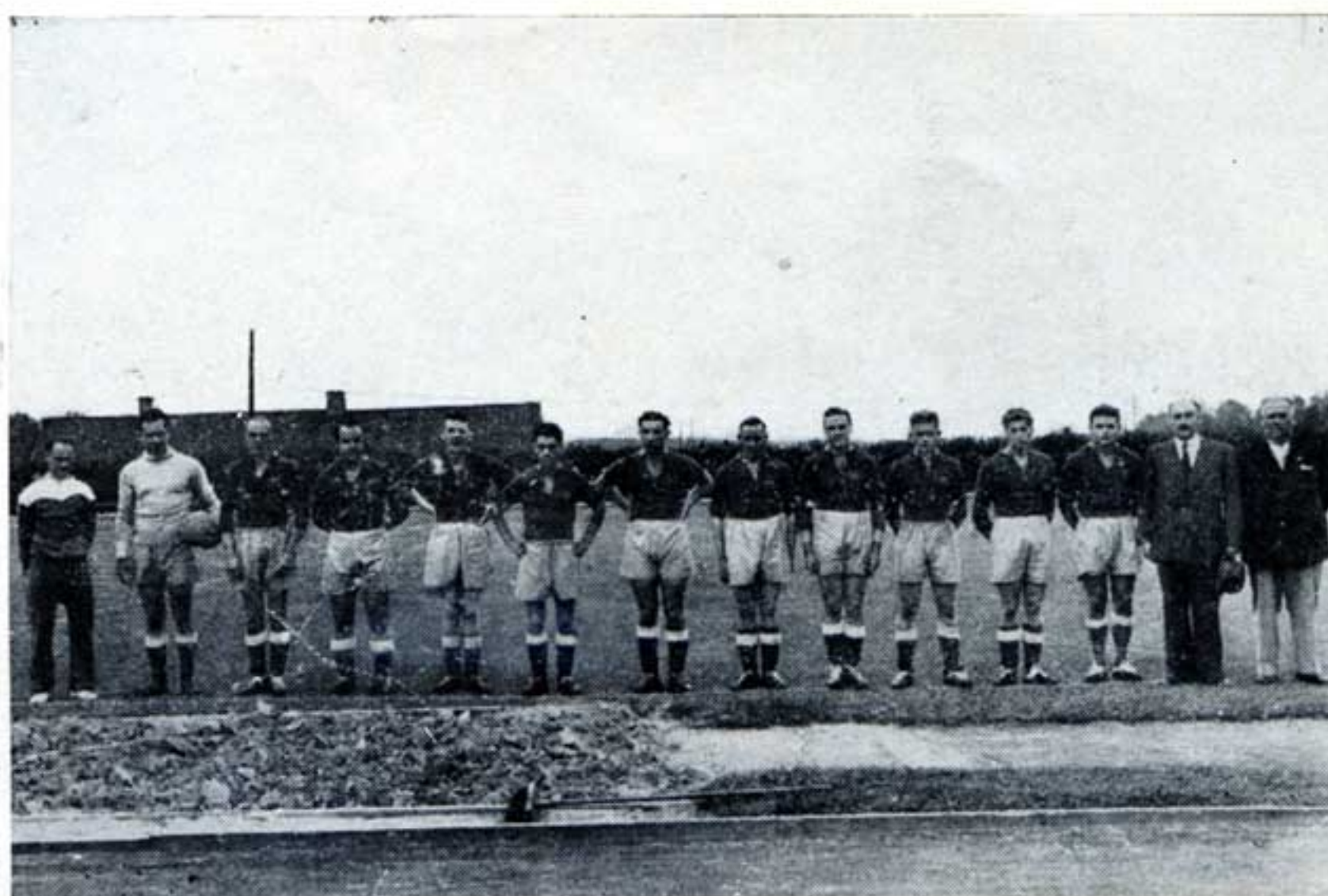
Voici d'ailleurs le palmarès de ces diverses rencontres :

6-9-1951 à Mons :

Bruxelles — Charleroi	7 - 2
Mons — Charleroi	7 - 4
Mons — Bruxelles	3 - 7



Union Sportive des Cheminots Belges. Equipe nationale de balle-pelote. — Debout : Desclèves (Mons), Brison et Dillies (Bruxelles. Devant : Meunier et Kustermans (Charleroi). Denolin de Bruxelles avait été écarté de l'équipe pour cause d'accident.



Union sportive des cheminots belges. Equipe nationale B de football. Ci-dessus dans l'ordre et de gauche à droite : Spitaels (Gand) soigneur, Jeanmarç (Charleroi), Claes (Gand), Camps (Anvers), Vandervorst (Bruxelles), Moens (Malines), Buelens (Anvers), Epiménide (Charleroi), Scory (Mons), Bovere (Malines), De Bruyne capitaine (Saint-Nicolas). En civil : MM. Verbeemen, Président général de l'U.S.C.B.; Delhougne, Secrétaire général de l'U.S.C.B.

13-9-1951 à Charleroi :

Bruxelles — Mons	7 - 5
Charleroi — Mons	7 - 0
Charleroi — Bruxelles	7 - 2

20-9-51 à Bruxelles :

Charleroi — Mons	7 - 1
Bruxelles — Mons	7 - 5
Bruxelles — Charleroi	2 - 7

Classement :

1. Charleroi	: 4 victoires	34 jeux
2. Bruxelles	: 4 victoires	32 jeux
3. Mons	: 1 victoire	21 jeux

Au cours de la dernière réunion qui eut pour théâtre le ballodrome du Parvis Saint-Roch, nous eûmes le plaisir de constater, que parmi un public très dense, quelques fonctionnaires supérieurs avaient tenu à venir encourager les cheminots sportifs. Nous citerons : MM. Ilias, membre du Collège des commissaires de la S.N.C.B.; Scheerens, Conseiller de la Direction générale de la S.N.C.B.; les chefs de groupe MM. Matagne et Van Loocke respectivement de Charleroi et Bruxelles; Berghmans, Inspecteur en chef, etc...

Les rencontres terminées, M. Delhougne, Président du Comité des Fêtes et des Sports du groupe de Bruxelles démontra la valeur morale de tournois de l'espèce qui sont à la base de la fraternité qui règne entre cheminots de toutes conditions. Il pria M. Ilias de bien vouloir remettre les trophées aux capitaines des équipes présentes, ce que le Commissaire fit d'ailleurs avec la bonhomie qu'on lui connaît.

Pour Bruxelles le team était composé de Denolin (Service V Bruxelles), Seret (Remise de Bruxelles-Midi), Dillis (Bruxelles TT), Caudron et Brison (Garage de l'Allée-Verte), Konings (Service E) avait bien voulu assurer la réserve.

Au cours des luttes, la fanfare Railway, dirigée par Biezemans, exécuta de nombreux morceaux de son répertoire et c'est aux accents de la «Brabançonne» qu'elle renvoya les équipes à leurs vestiaires respectifs tandis que le Comité organisateur offrait un vin d'honneur aux personnalités ainsi qu'aux joueurs.

Comme à l'ordinaire, de nombreux prix avaient été mis en compétition à chaque jeu.

Ensuite en football, le Comité organisateur avait fait appel aux équipes représentatives des groupes de Bruxelles, Gand et Namur à l'effet de disputer un tournoi triangulaire. Voici également le palmarès de cette joute sportive :

Le 19-9-51 à Bruxelles :

Bruxelles — Gand	6 - 1
------------------	-------

Le 25-9-51 à Bruxelles :

Bruxelles — Namur	6 - 3
-------------------	-------

Le 5-10-51 à Namur :

Namur — Gand	2 - 1
--------------	-------

Comme il est repris ci-dessus, les résultats accusent une nette supériorité de l'équipe bruxelloise.

De part et d'autre, ce fut un jeu de bonne facture; à Namur, le Président local, D. Decamp, remercia tous ceux qui avaient participé à l'organisation de ce beau tournoi et M. Van Loocke, Président d'honneur du comité du Groupe de Bruxelles remit la coupe à Brison, capitaine de l'équipe bruxelloise, ce qu'il fit en s'exprimant dans les deux langues nationales, eu égard à la présence de nos amis gantois.

Notre team était composé comme suit :

G. B. : Brison;
Arrières : Geyskens, De Munter;
Demis : Savonnet, Neujens; Denolf;
Avants : Vandeplas, Lanckmans, Vander Vorst, Beuneckens, Janssens.

En ping-pong, c'est un local vraiment choisi pour la pratique de ce sport qui sert de champ à la lutte courtoise qui comporte de nombreuses formations. Il s'agit de la salle de spectacles de la Cour d'Angleterre. Avaient été convoquées pour la circonstance, les équipes représentatives de Bruges, Bruxelles, Charleroi et Schaerbeek.

Après une lutte fertile en parties disputées âprement ce furent Charleroi et Schaerbeek qui arrachèrent la victoire. Une coupe fut remise à chaque capitaine des équipes victorieuses et le

Président d'honneur de même que le Président organisateur exaltèrent une fois de plus, la beauté du sport de corporation.

L'équipe de Schaerbeek alignait les éléments suivants : Dubazin, Desmedt, Doux et Van Tieit.

Pour en terminer avec le sport, notre équipe nationale de **basket** qui nous devait une revanche du tournoi triangulaire du Ministère des Communications, se rencontra au Palais du Midi, le 27 août 1951 avec l'équipe similaire de la R.T.T. Ici, les absents eurent tort.

La lutte fut très disputée et c'est par 44-33 que la formation du groupe de Bruxelles, composée de Roosemont, Delise, Cool, Baele, Germys, Maniet, Schon, Gérard remporta la coupe qui lui fut remise par M. Scheerens, conseiller à la Direction générale, après que le Président Verbaere, Inspecteur général pour la R.T.T., M. L. Delhougne,



L'équipe nationale belge S.N.C.B. de basket-ball.

pour la S.N.C.B., eurent prononcé chacun quelques paroles de circonstance.

Le clou des diverses réjouissances fut certes le bal avec attractions artistiques qui eut lieu à la salle des guichets de la gare de Schaerbeek.

Ce fut pour les artistes de même que pour les organisateurs un véritable triomphe et, lorsque, à 4 h. 30 du matin, il fallut demander aux assistants, qui étaient nombreux encore, de bien vouloir quitter les lieux, le service devant être repris par nos collègues cheminots de Schaerbeek, ce fut un chorus général avec ces deux syllabes répétées par chacun : « Déjà ».

Oui, déjà, mais le service est le service et l'organisation telle qu'elle avait été ordonnée par



**Le « Boléro de Ravel »,
intermède au bal de la gare de Schaerbeek.**

MM. Sacré, chef de section, Juwet, chef de wagonnage, Vandermissen, chef de station principal, Delbecque, chef de station adjoint, assistés naturellement par les membres du comité des fêtes fit que pas un « pépin » ne contraria la marche des opérations.

Ce compte rendu, bien qu'incomplet, nous amène à faire ressortir que des manifestations comme celles dont il vient d'être question, devraient être rééditées beaucoup plus souvent.

En effet, elles ont pour résultat d'entretenir de bonnes relations, nous dirons fraternelles, entre travailleurs du rail, tant belges qu'étrangers.

Tout cela fut en grande partie dû aux dévoués qui portent les noms de :

Delhougne L., Président;

Blum C., chef de bureau principal, vice-président;
Gilsoul G., chef de bureau, conseiller technique;
Clément, rédacteur, secrétaire adjoint, dirigeants du Centre sportif bruxellois de l'Union sportive des cheminots belges.



Le bal à la gare de Schaerbeek.



La gare de Charleroi-Sud illuminée.

Au Groupe de Charleroi

A l'occasion du XXV^{ème} anniversaire, les installations du Groupe de Charleroi avaient fait peau neuve; sous l'impulsion de M. Matagne, Ingénieur en chef, Chef du groupe; les chefs immédiats et leurs agents n'ont pas ménagé leurs efforts en vue de rendre les dépendances du railway plus sympathiques à la clientèle. Certains avaient tenu à s'associer aux fêtes jubilaires en ornant, d'une façon exceptionnelle, les locaux qu'ils occupent : tel est le cas du tenancier de la buvette de Charleroi-Sud qui a, pour la circonstance, fait installer à foison des plantes vertes et des fleurs dans les locaux du buffet.

La Société d'Electricité du Bassin de Charleroi a prêté le matériel indispensable et a permis de compléter l'illumination des gares de Charleroi-Sud et de Charleroi-Ouest pendant la période du 2 au 16 septembre. L'installation d'amplification de Charleroi-Sud a été aménagée, sans interrompre le service d'information aux voyageurs, en vue de permettre, les 2, 9 et 16 septembre, la diffusion de musique enregistrée sur appareil magnétique à fil d'acier; il a été utilisé à cette fin des bobines émanant de l'I.N.R. et obligeamment mises à la disposition du groupe par la Direction de l'Electricité et de la Signalisation.

Décrire en détail les diverses manifestations qui se sont déroulées à Charleroi serait chose bien trop longue; qu'il nous soit permis de souligner la belle organisation de toutes ces réunions tant culturelles qu'artistiques et sportives, dont voici le détail :

Dimanche 2 septembre 1951

- 9 h. — Grand-messe chantée en la collégiale Saint-Christophe (Charleroi-Ville-Haute) à la mémoire des cheminots victimes des deux guerres.
- 10 h. — Dépôt de gerbes au Monument aux Morts de la Ville et au Mémorial de la Gare du Sud, avec la participation de la Fanfare des cheminots du groupe.
- 15 h. — Un concours de pêche entre cheminots, dans les étangs de « La Praye », à Châtelineau.

Mercredi 5 septembre 1951

- 17 h. — Au stade du Royal Olympic Club de Charleroi, grand match de football entre

l'équipe du R.O.C.C. et l'Equipe des cheminots avec entrée générale gratuite.

Dimanche 9 septembre 1951

- 14 h. — En la salle du « Café du Luxembourg »: Tournoi de ping-pong, entre les équipes de l'Association sportive et des clubs cheminots étrangers.
- 15 h. — Au café des « Mille Colonnes », rencontre d'échecs, entre le Club de Charleroi et le Club des cheminots du groupe.

Jeudi 13 septembre 1951

- 14 h. 30. — A la Grand-Place de Charleroi-Nord, tournoi de balle pelote, entre les équipes cheminotes des groupes de Bruxelles, Mons et Charleroi.

Dimanche 16 septembre 1951

- 16 h. 30. — Sortie musicale par la Fanfare des Cheminots du Groupe (itinéraire : Gare du Sud, place Buisset, rue du Collège, place Albert I^{er}, rue de Marcinelle, rue du Pont-Neuf, parc Reine Astrid).
- 17 h. — Au parc Reine Astrid, grand concert par la Fanfare des cheminots du groupe.
- 19 h. — En la salle des fêtes de l'Hôtel de Ville, représentation de gala, réservée aux cheminots, « Les Comédiens du Rail », (Cercle artistique des cheminots de Charleroi) ont créé en Belgique « La Barque sans pêcheur », pièce en 3 actes d'A. Casona, traduction J. Camp.

Indépendamment des festivités organisées à Charleroi, par les organismes centraux, avec la collaboration des diverses associations culturelles, artistiques et sportives du personnel, certains chefs immédiats ont également, sous l'impulsion de M. Matagne, Chef du groupe de Charleroi, mis sur pied des fêtes locales.

Leur nomenclature est éloquente :

Dimanche 2 septembre 1951

A Mariembourg :

- 14 h. — Sortie musicale dans la ville de Mariembourg organisée par une phalange de cheminots, accompagnée d'agents en activité, de pensionnés et de leur familles. Dépôt d'une gerbe au monument aux morts des deux guerres.



Les illuminations à Charleroi-Ouest.



Le dépôt de fleurs au monument.



La Fanfare des Cheminots.



Les autorités et les artistes.

15 h. 30. — Jeux de balle-pelote, compétitions entre plusieurs équipes S.N.C.B. agréées par les services Exploitation, Matériel, Voie, Electricité et Signalisation.

20 h. — Bal gratuit avec intermèdes dans la salle des fêtes de l'Hôtel de Ville.

Samedi 8 septembre 1951

A Gilly-Sart-Ailet :

19 h. 30. — Bal dans les locaux de la gare, présenté par le fantaisiste J. Legrelle, avec le concours de Mlle F. Boucher, cantatrice.

A Solre-sur-Sambre :

19 h. — Concours de jeux de cartes.

A Walcourt :

14 h. — Tournoi de ping-pong.

16 h. — Gymkhana pour vélos et motos.

Dimanche 9 septembre 1951

A Solre-sur-Sambre :

9 h. — Concours de pêche.

11 h. — Concert apéritif.

14 h. — Lutte de balle-pelote.

15 h. — Course cycliste.

17 h. — Course aux sacs.

18 h. — Jeu de ciseaux pour les dames.

19 h. — Course aux œufs.

20 h. — Grand bal populaire.

A Obaix-Buzet :

19 h. — Lutte de balle-pelote.

A Jumet-Brûlotte :

20 h. — Cabaret dansant agrémenté de jeux divers.

A Walcourt :

15 h. — Tournoi de balle-pelote.

20 h. — Brillant bal, élection de la Reine des Cheminots.

Samedi 15 septembre 1951

A Saint-Martin (Marchiennes) :

15 h. — Jeu de flèches, jeu de cartes, tournoi de balle-pelote.

18 h. — Sortie musicale.

19 h. 30. — Cabaret artistique.

Dimanche 16 septembre 1951

A Marchienne-au-Pont :

11 h. — Match de championnat de basket-ball.

14 h. 30. — Concours de jeu de balle.

16 h. — Dépôt de gerbes au Monument aux Morts.

17 h. 30. — Réception à la gare de Marchienne-au-Pont.

20 h. 30. — Concert.

21 h. — Bal populaire.

Samedi 22 septembre 1951

A Couillet :

19 h. — Music-hall suivi de bal, avec la participation de la troupe wallonne de Couillet.

Dimanche 23 septembre 1951

A Jamioux :

Fêtes communales avec la participation de la Fanfare des Cheminots.

Les manifestations célébrant le XXV^{me} anniversaire de la S.N.C.B. ont permis à la population civile d'apprécier les progrès accomplis par les amicales du personnel; elle n'a pas manqué de manifester sa sympathie à l'égard des cheminots; M. le Directeur Général Delory; M. le Secrétaire Général Nôlet de Brauwere et d'autres autorités ont, pour leur part, marqué leur vive satisfaction du succès recueilli.

A plusieurs reprises, des chefs immédiats ont fait savoir que la population locale avait souhaité

voir se renouveler certaines festivités qui ont eu pour effet de rapprocher le grand public des gens du Rail et de faire connaître l'âme du cheminot, telle qu'elle est en réalité.

Un mot encore au sujet de la « Fanfare des Cheminots du Groupe » qui, rentrant de Nice (où elle avait été reçue officiellement par la municipalité et y avait recueilli un succès remarquable auprès des touristes) a fourni quelques magnifi-

ques prestations à l'occasion de la célébration du XXV^{me} anniversaire.

A épinglez aussi tout particulièrement la soirée de gala donnée par le cercle artistique « Les Comédiens du Rail » de Charleroi, qui interpréta brillamment une pièce inédite en Belgique : « La Barque sans pêcheur ». Cette œuvre obtint un gros succès tant dans le public que dans la presse.

LES COMPETITIONS SPORTIVES AU GROUPE DE CHARLEROI



L'équipe de ping-pong de Charleroi.



L'équipe carolorégienne de football.



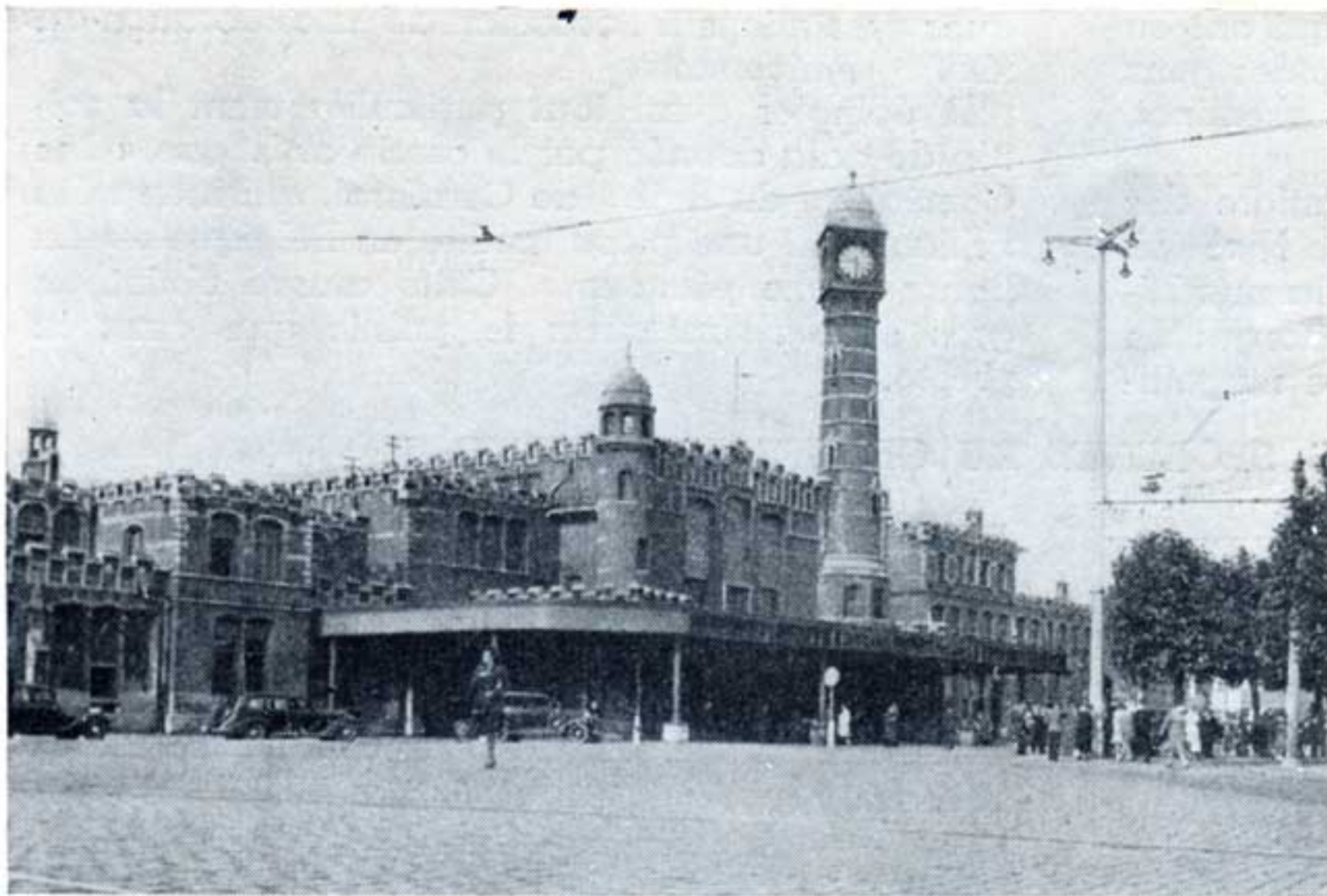
Les équipes du jeu d'échec.



L'équipe de balle-pelote.



La réception des autorités par la Ville de Charleroi.



La gare de Gand-Saint-Pierre.

Au Groupe de Gand

Le Groupe de Gand a commémoré dignement lui aussi le XXV^{me} anniversaire de la S.N.C.B..

A Gand même le dimanche 2 septembre 1951, une messe solennelle d'action de grâce suivie de **Te Deum** a été célébrée en l'église paroissiale Saint-Paul. M. le Bourgmestre de la Ville, Administrateur de la Société, une délégation de la Direction et un nombre imposant de fonctionnaires, d'employés et de cheminots de tout le Groupe ont assisté à ce service.

Une cérémonie commémorative se déroula ensuite dans le hall de l'Hôtel des chemins de fer. Des fleurs furent déposées au pied du mémorial aux morts des deux guerres.

Un salon de photographie, où maintes œuvres d'art étaient exposées et dont la presse régionale a fait des comptes rendus très élogieux, a été organisé à l'Hôtel du Groupe et a attiré quelques milliers de visiteurs au cours de la semaine du 2 au 8 septembre 1951.

Le samedi 8, clôturant les fêtes à Gand, a eu lieu au Théâtre Néerlandais, une représentation de l'opérette « Baron Schinkelbeen » interprétée par les sociétés dramatiques « Kunst na Arbeid » de l'Atelier Central de Gentbrugge et « Vriendenkring van het Personeel van Gent-Sint-Pieters ».

La salle était archicomble : 1.300 spectateurs, parmi lesquels nous avons noté les autorités civiles, militaires et ecclésiastiques, ainsi que les représentants des grandes firmes commerciales et industrielles.

Lorsque, vers 19 h. 45, M. Delory, Directeur Général accompagné des fonctionnaires dirigeants du Groupe, fit son entrée dans la salle, l'orchestre exécuta une vibrante « Brabançonne » aussitôt suivie d'une marche entraînante composée par M. K. Wilde, chef de d'orchestre sym-

phonique. Cette marche fut accueillie par de chaleureux applaudissements qui créèrent le climat de la fête.

La représentation de l'opérette « Baron Schinkelbeen » fut menée avec beaucoup d'allant et les acteurs et musiciens recueillirent un succès bien mérité. Les réparties pleines d'humour et la mimique burlesque de certains interprètes provoquèrent bien souvent le rire. Aussi, le public ne ménagea-t-il guère ses applaudissements. C'est la troupe tout entière, des premiers rôles aux figurants, qui a contribué à la réussite de la soirée par son dynamisme et son talent.

Des ballets intercalés, entre deux actes et exécutés par six jeunes ballerines, eurent le don de plaire à tout le monde. On leur fit un accueil enthousiaste.

Cependant à Courtrai, le samedi 6 octobre 1951, un bal magnifique avait été organisé dans la salle des fêtes « Concordia » en collabo-



L'exposition de photos organisée par le Photo-Club du Groupe de Gand.



Les autorités et les troupes de comédie « Kunst na Arbeid » de l'Atelier Central de Gentbrugge et de l'Amicale du personnel de Gand-Saint-Pierre.

ration avec le « Vriendenkring van het Spoor » de Courtrai.

Outre les fonctionnaires dirigeants de la gare, de la remise aux locomotives et du service de la voie, on remarquait MM. Coussens, Bourgmestre, et Duyck, Echevin de la Ville, qui avaient tenu à honorer cette fête de leur présence.

Au cours de la réunion, une allocution fut prononcée par le Président du « Vriendenkring ». Enfin une tombola monstre gratuite fut tirée au profit de tous les participants.

La joie et l'entrain ne firent point défaut. A cette soirée jeunes et vieux s'amuserent follement aux sons des danses anciennes enlevées

avec brio par un excellent orchestre de jazz.

Tard dans la nuit, la fête prit fin dans le meilleur esprit.

A **Termonde**, le dimanche 9 septembre 1951, une grand'messe a été célébrée en l'église de St-Gillis « Intra Muros », à la mémoire des camarades décédés de la S.N.C.B. Dans un sermon de circonstance, le « Rail », en tant que service social, fut hautement loué et les nobles devoirs du cheminot à l'égard du public furent mis en lumière en des termes élevés.

Des jeux populaires folkloriques locaux ont donné lieu à de belles joutes entre les membres du personnel : Citons un jeu de balle qui eut lieu le 7 septembre 1951 et un concours de tir à l'arc

le 10 septembre 1951. On évita la banalité. Une belle décoration fut réalisée au moyen de panneaux de propagande bien choisis. La constitution des équipes dans les différents services, a donné naissance à des clubs de supporters, ce qui a eu comme résultat de créer une ambiance appropriée.

Le 15 septembre 1951, une soirée dansante a été organisée dans les locaux de la gare. Un orchestre formé de musiciens des différents services du chemin de fer a su captiver l'assistance par le choix heureux de ses airs de danse et de musique légère.

Toutes ces festivités ont été suivies par les cheminots et leur famille avec enthousiasme.



La gare de Hasselt.

Le personnel du groupe de Hasselt a participé de tout cœur à la célébration du XXV^{me} anniversaire de la S.N.C.B.

Rappelons d'abord que l'ensemble du programme des festivités avait été fixé à une réunion de la Commission Paritaire Régionale et que

Au Groupe de Hasselt

l'exécution de ce programme est l'œuvre, non pas d'une seule personne, mais de tout le personnel de tous grades et de tous les services.

A l'occasion des fêtes l'ancien bâtiment de la gare de Hasselt était décoré de fleurs et de drapeaux, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, et tout le monde était décidé à faire de son mieux pour assurer une splendide réussite à la semaine commémorative du XXV^{me} anniversaire de la S.N.C.B.

Les festivités débutèrent le dimanche 16 septembre par une messe solennelle en l'église Saint-Quentin à l'intention des membres du personnel décédés pendant les vingt-cinq dernières années.

Le Saint-Sacrifice fut célébré par le Révérend Chanoine Boelen, curé-doyen, assisté de quatre prêtres, fils de cheminots.

Dans le chœur avaient pris place, M. Nartus, député permanent, délégué de M. le Gouverneur du Limbourg; le Capitaine Commandant, Hastier, délégué de l'Administration Militaire de la Province; le Sénateur Monseigneur Broeckx; le Député Meyers; le Dr Bollen, Bourgmestre de Hasselt, et de nombreux fonctionnaires d'administrations amies.

La Société Nationale était représentée par MM. Vanderborght et Musyck, Directeurs délégués de l'Administration Centrale, Fabry, chef de groupe f.f. de Hasselt, on remarquait en outre le comité des fêtes, tous les membres de la Commission Paritaire Régionale, et de nombreux fonctionnaires et membres du personnel.

Le sermon de circonstance fut prononcé par le Révérend Père Aerts des Frères Mineurs, fils de l'ancien contremaître de la voie à Diest.

Après cette cérémonie, le cortège fut formé pour se rendre, à la gare, au Monument Provincial des Morts pour la Patrie, au cours des deux guerres et à la plaque commémorative des Cheminots tombés pour la Patrie.

En tête du cortège marchait l'Harmonie de l'Atelier Central de Louvain, suivie du comité des fêtes et des invités de la Société, de la province et de la Ville. Ensuite venaient les délégués des sociétés patriotiques de Hasselt et des scouts. Le cortège était terminé par de nombreux cheminots, qui, tirés à quatre épingles, défilèrent dans un ordre parfait.

Le cortège se rendit d'abord à l'Hôtel de Ville, où une délégation de la Société et les invités furent reçus solennellement par les autorités communales.

M. le Bourgmestre, le Dr Bollen, souhaita la bienvenue à la délégation et exprima la joie qu'il éprouvait à recevoir les cheminots à l'Hôtel de Ville. Il félicita la Société Nationale et rendit hommage à la conduite héroïque des agents des chemins de fer pendant la guerre.

Dans sa réponse, M. le Chef de Groupe Fabry remercia M. le Bourgmestre de sa cordiale réception. Il souligna la solidarité de la Ville et du

Rail et l'esprit de collaboration qui existe entre eux depuis de longues années. Il évoqua l'aide que la Ville s'empressait de rendre au chemin de fer lors du bombardement de 1944 et pria les autorités de la Ville de vouloir bien s'associer à l'hommage aux cheminots morts pour la Patrie. En terminant, il dit qu'il s'estimerait heureux de pouvoir recevoir la visite de toute l'Administration communale dans un des locaux de la future gare.

Un vin d'honneur fut ensuite versé et la réception prit fin après que M. l'Echevin Gheysen eût fait admirer la belle collection de tableaux qui orne l'Hôtel de ville.

La réception terminée, le cortège se reforma et se rendit par la Demerstraat, la Minderbroedersstraat et la Ringlaan au Monument Provincial. Au nom de la S.N.C.B. une couronne magnifique fut déposée par MM. Vanderborght, Directeur de l'Exploitation et Fabry, Chef du Groupe de Hasselt, ainsi que de nombreuses gerbes de fleurs hommage du personnel de la Société. L'hymne national retentit et c'était un émouvant spectacle de voir cette foule respectueusement recueillie.

De là, le cortège se rendit à la gare, où MM. Musyck, Ingénieur en chef à la Direction Generale et Fabry, Chef du Groupe déposèrent une couronne devant la Plaque Commémorative des Morts du chemin de fer. L'hymne national retentit de nouveau, suivi immédiatement de l'hommage de fleurs dont les cheminots se souviendront longtemps. Des fleurs et encore des fleurs!!! Pas cinq ou six, mais plus de cinquante bouquets et gerbes. Le spectacle était grandiose. Dans cet hommage, il n'y avait plus de services différents. Il n'y avait plus que des cheminots, confondus les uns avec les autres du grade le plus élevé au grade le plus humble, et tous avaient rivalisé pour offrir aux cheminots défunts, leurs frères, les gerbes les plus belles.

Une réception eut lieu ensuite dans la salle du buffet de la gare et à la cantine pour les membres du personnel et les délégués des sociétés et s'il est vrai de dire que l'enthousiasme donne soif, l'enthousiasme fut extraordinaire, car 600 litres de bière furent dégustés en une demi-heure, et cela aussi constituait un record!!!

Entretiens les personnalités, le comité des fêtes et les membres de la Commission Paritaire, furent reçus par le Chef de Groupe dans les bureaux du Service de la Voie, Frans Massystraat, dans le bâtiment même où travaillèrent jadis MM. Feron et Stultjens.

Dans son allocution, M. Fabry, Chef de groupe remémora les pertes énormes éprouvées par le petit Groupe de Hasselt pendant la dernière guerre. Quatre-vingt-neuf victimes, dont 24 prisonniers politiques, 3 fusillés et 32 victimes des bombardements des installations ferroviaires de Kuringe. Il insista surtout sur ces derniers.

Il dit notamment :

« Chacun sait maintenant que la première pluie de bombes sur nos installations a tué la

première moitié de nos victimes. L'autre moitié fut victime de son amour fraternel. Ils volèrent au secours de leurs compagnons et ne prirent point la fuite. C'était selon la loi non écrite, que l'ouvrier n'abandonne pas son camarade, malgré le danger de mort. Il en fut ainsi de tout temps. Il en était ainsi le 8 avril 1944 à Kuringe et toujours il en sera de même. Nous cherchons parfois des exemples de courage humain et d'héroïsme dans des livres étrangers et de vieux documents, mais je ne connais d'autre sublime héroïsme que celui de nos humbles gens qui perdirent la vie parce qu'ils ne voulaient pas abandonner leurs compagnons de travail. Non, nous n'avons que faire d'exemples de mépris de la mort et d'héroïsme de l'étranger; nous avons vu chez nous des exemples d'héroïsme sous la forme la plus noble et la plus simple. »

M. Fabry parla ensuite des réalisations sociales de la Société, pendant et après la guerre. Il souligna l'évolution qui s'est accomplie dans le matériel de chemin de fer et qui s'accomplira encore à l'avenir et termina en déclarant :

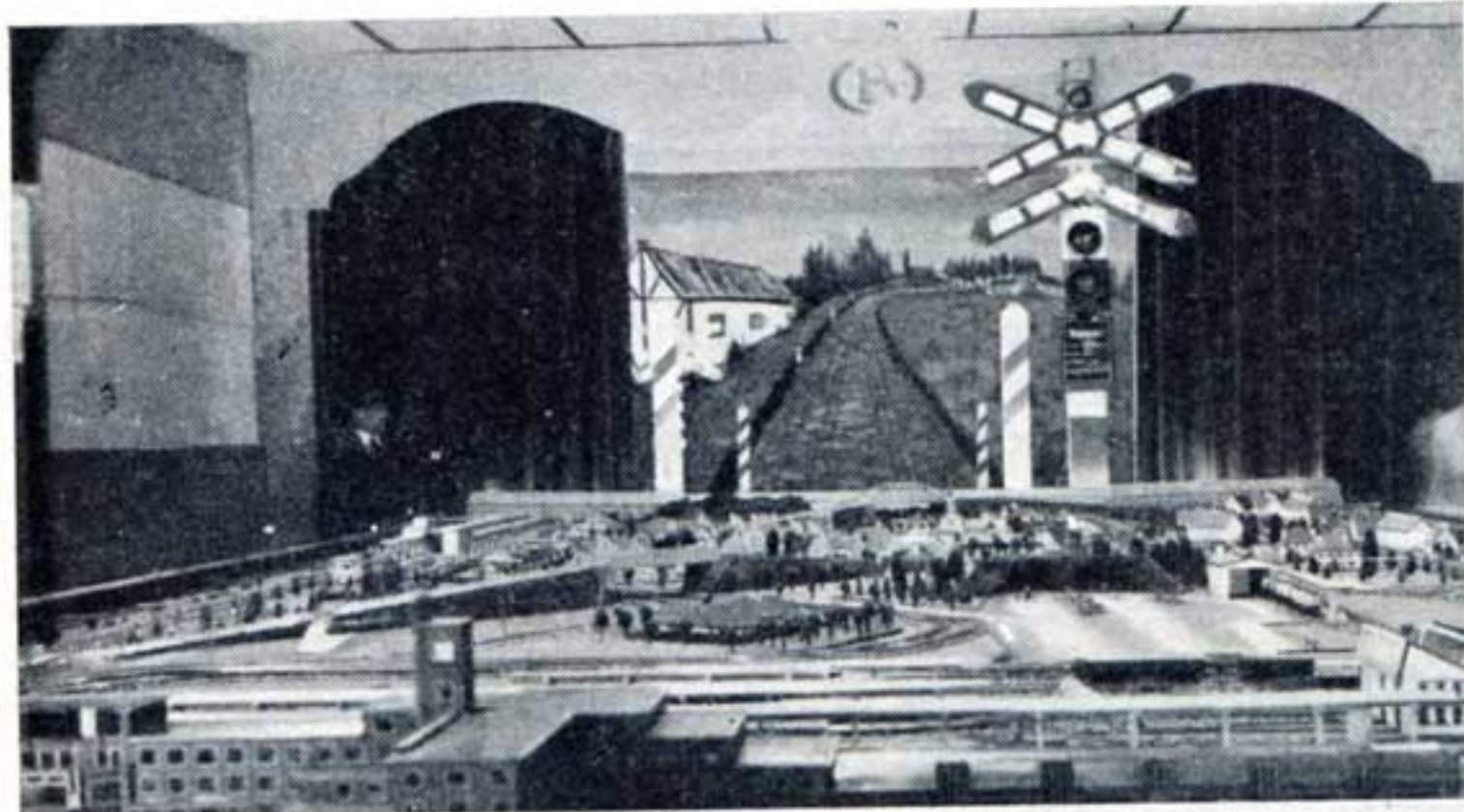
« ... Que la Société est et restera ce qu'elle fut toujours : le plus important transporteur de personnes et de marchandises, à des tarifs et conditions connus d'avance, au service de chacun. Elle restera la plus importante cliente de l'industrie belge. Elle continuera à procurer du travail à des milliers d'agents et d'ouvriers disciplinés et elle contribuera à apporter plus de



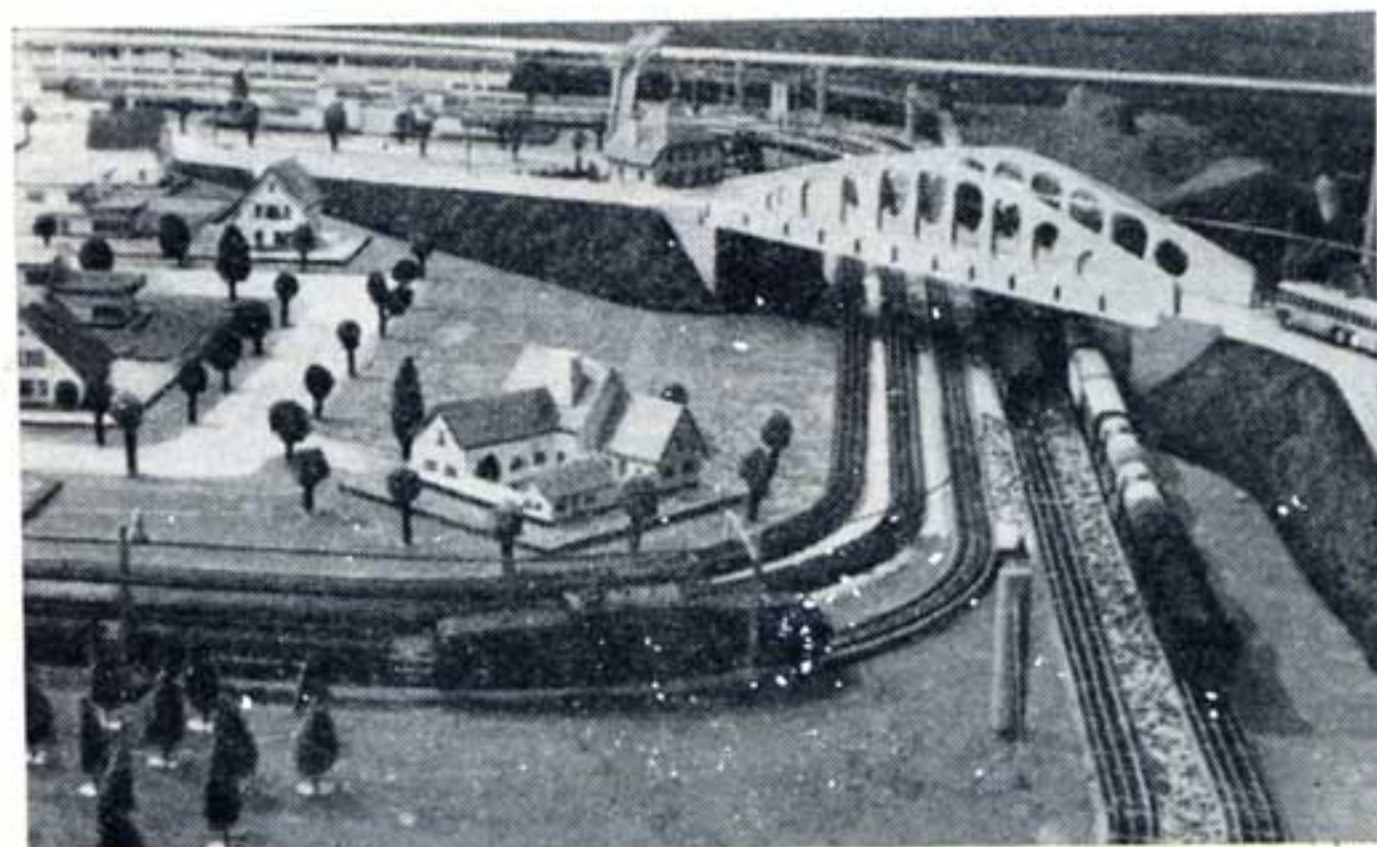
Au monument aux morts.



L'hommage des cheminots



L'exposition à Hasselt.



Un coin du réseau miniature.

joie, plus de bien-être à notre belle ville, à notre splendide Limbourg et à notre chère et glorieuse Patrie ».

M. Nartus s'associa aux paroles de M. Fabry. Il rendit hommage à la belle discipline et l'esprit de sacrifice des cheminots et les félicita au nom de M. le Gouverneur, de l'Administration Provinciale et de toute la population.

Une coupe de champagne fut alors offerte et la réception se termina après que les invités eurent admiré les plans de la nouvelle gare de Diest et de Waterschei qui seront construites l'année prochaine.

L'après-midi, un concert artistique fut donné par la fanfare de l'Atelier Central de Louvain sur la place de la gare. Tout le monde eut ainsi l'occasion d'applaudir cette Société dont la réputation n'est plus à faire.

Le soir, à huit heures et demie, une soirée avec programme varié et suivie de bal, fut organisée à la cantine. Une heure avant l'ouverture, toutes les places étaient occupées et toute la soirée les cheminots et leurs familles fraternisèrent. La soirée artistique fut abrégée, afin de prolonger le bal, qui dura jusqu'au lendemain matin.

Le samedi, 22 septembre, au début de l'après-midi, l'exposition de l'intéressante et remarquable réalisation d'une installation ferroviaire en miniature fut ouverte dans la cantine de la gare de Hasselt.

De nombreuses personnalités, parmi lesquelles MM. le bourgmestre Bollen, l'échevin Gheysen, le conseiller communal Oyen, le capitaine Cort-houts, délégué du commandant de la province de Limbourg, beaucoup de chefs d'école et chefs de service d'administrations publiques assistaient à l'ouverture.

En quelques mots, le chef de groupe souhaita la bienvenue aux invités et leur donna un bref aperçu de l'exposition. Il remercia tous ceux qui ont coopéré à sa réalisation et souligna spécialement que tous les objets exposés sont l'œuvre d'agents de chemin de fer.

Après cette courte introduction, les invités tirent le tour de la salle. Outre la représentation, à l'échelle, de toutes les installations de la remise à locomotives, de l'atelier des wagons et du garage de Hasselt, on put admirer dans un angle de l'exposition la réalisation de la signalisation électrique des lignes électrifiées. Les deux auteurs, les chefs-gardes Haesevoets et Schijvens, fournirent les renseignements voulus aux visiteurs.

Mais c'était surtout le stand du rédacteur-dessinateur Michiels et de son fils qui suscita le plus vif intérêt. Son stand occupait les trois quarts de la salle et comportait plus de 150 m. de voie, montée sur une table de 36 m². Sur cette superficie étaient installés, en miniature, 75 loges de block, des maisonnettes, des villas, des gares, des hangars et quatre cabines. La gare centrale était constituée par la maquette de la nouvelle gare de Hasselt projetée. Huit trains électriques, trains rapides et trains de marchandises circulaient en même temps, obéissaient aux signaux, changeaient de voie, etc., tandis qu'un trolleybus, après avoir passé par quelques viaducs, se trouvait tout-à-coup arrêté devant un passage à niveau non gardé, à feu clignotant. Le feu vert passait au rouge, la sonnerie se mit à tinter automatiquement jusqu'après le passage du train. Ensuite, lorsque tout fut redevenu normal, le trolleybus continua tout simplement son chemin.

Les invités étaient réellement émerveillés de voir ce petit jeu de trains, qui démontrait ainsi toutes les possibilités du chemin de fer. Ils trouvaient tout cela non seulement très instructif, mais aussi très amusant.

L'exposition permettait également de se rendre compte du travail d'une locomotive sous feu. De dessous la marquise d'une majestueuse type 29, les invités reçurent de la part du chef de groupe des explications au sujet de la construction, du fonctionnement, de l'alimentation et des appareils de contrôle de cette locomotive. Le fait que beaucoup de personnes visitèrent trois et quatre fois notre exposition, prouve suffisamment l'intérêt qu'elle suscitait.

Les murs de l'exposition étaient décorés avec des œuvres d'art : tableaux, photos, dessins à la plume, sculptures et même des cuivres, tous

travaux exécutés par des agents du groupe de Hasselt.

Les invités étaient réellement émerveillés de ce que l'Œuvre des Loisirs des Cheminots est capable de réaliser et de ce que l'on peut obtenir avec de la patience et de l'application.

Ajoutons que cette exposition fut ouverte pendant toute la période de la foire de Hasselt et que l'entrée était gratuite. Elle fut visitée par plus de 20.000 personnes et son succès a dépassé toutes les espérances.

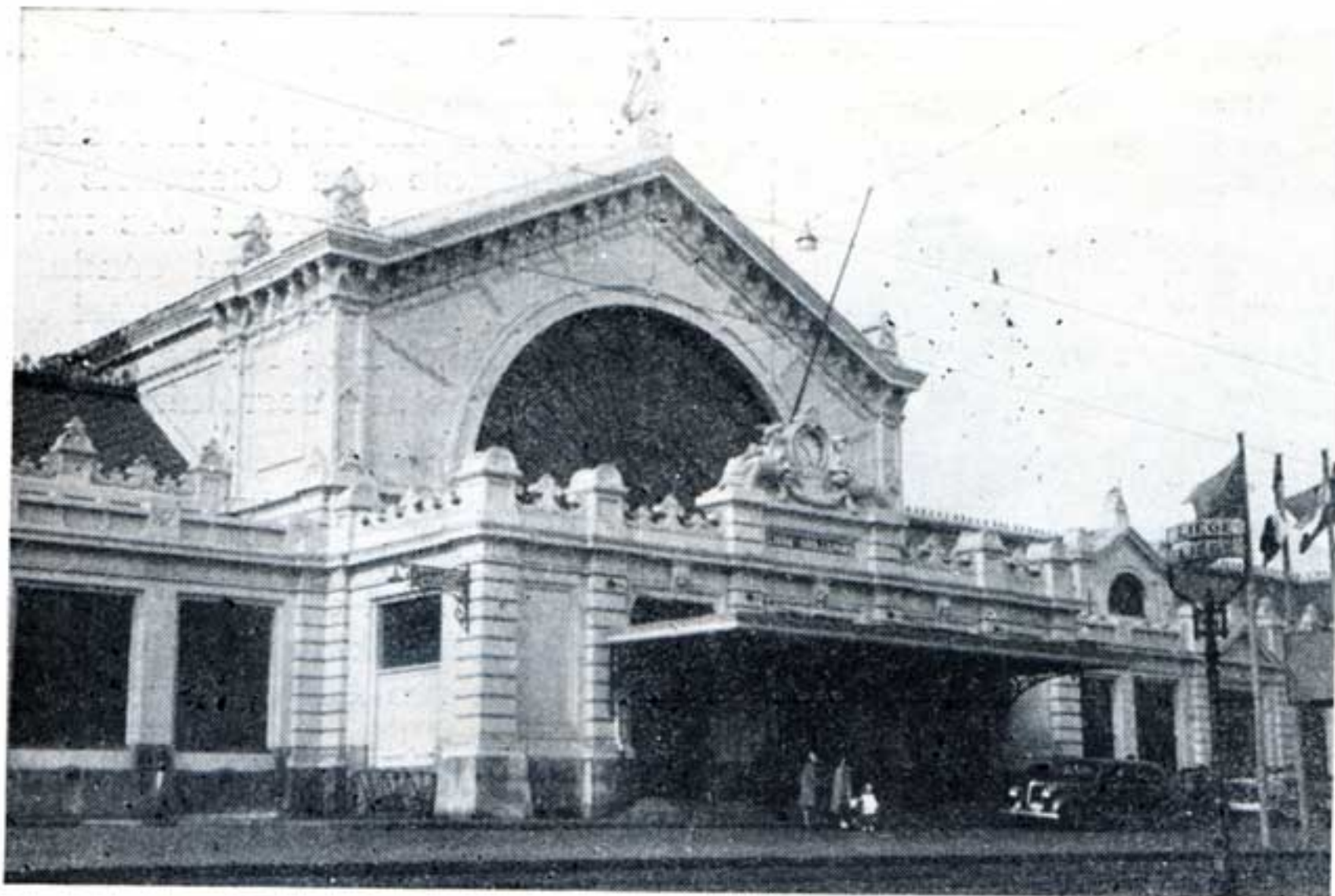
Dans son discours d'inauguration, le Président avait dit : « Nous attendons beaucoup de monde. Nous attendons beaucoup de grandes personnes, mais nous attendons surtout les fillettes et les garçons qui pourront se délecter au jeu prodigieux des petites locomotives de ce pays des merveilles ». Et ils sont venus, les fillettes et les garçons, et ils ont admiré la petite église, les petites maisons et villas, les trains et le curieux petit autobus qui s'arrêtait devant le feu rouge et lorsque la sonnerie se mit à tinter au passage à niveau, leur joie était extrême et ils voulaient encore les voir une seconde et une troisième fois, et puis encore et encore... Et lorsque l'éclairage de la salle s'éteignit et qu'il ne subsista que l'éclairage intérieur des maisonnettes et villas, ce fut du nouveau et du merveilleux.

Ils sont venus, les vieux pensionnés, machinistes et chauffeurs, qui eurent ainsi l'occasion de voir une locomotive moderne, mais surtout c'étaient les épouses et les membres des familles des machinistes et chauffeurs qui eurent pour la première fois l'occasion de voir comment leurs hommes travaillaient sur les locomotives dont ils entendaient tant parler.

L'exposition ferma ses portes le 30 septembre au soir et il était temps, car on peut bien être un intrépide trolleybus trois fois grand comme une boîte d'allumettes, on peut avoir un moteur de la grandeur d'une grosse noix et avoir quatre solides roues grandes comme une pièce d'un franc, on peut avoir été applaudi par des milliers d'enfants admirant l'arrêt devant le feu rouge d'un passage à niveau — ce que des grandes personnes omettent même parfois de faire. Le petit bus avait circulé pendant huit longs jours et il était fatigué. Il se reposera maintenant et il recevra peut-être ce que les cheminots appellent une « remise en état » et alors il roulera de nouveau pour la plus grande joie des petits et des grands.

Nous ne pouvons terminer ce compte rendu sans exprimer toute notre reconnaissance envers les administrations provinciale et communale pour la sympathie qu'elles ont témoignée au personnel des chemins de fer. Nous remercions le public, mais nous devons remercier tout particulièrement les agents de tous grades et de tous les services pour leur adhésion unanime, leur étroite collaboration et leur volonté de fêter brillamment le vingt-cinquième anniversaire de la Société.

Puisse cette unanimité être le prélude d'une nouvelle période de paix, de prospérité, de bonne entente pour le plus grand bien du personnel du chemin de fer et de tous nos concitoyens.



Au Groupe de Liège

La gare de Liège-Guillemins.

Nous ne pourrions donner un compte rendu plus complet des manifestations qui ont marqué la célébration du XXV^{me} anniversaire de la S.N. C.B. qu'en reproduisant comme nous le faisons ci-dessous, l'article paru dans la « Gazette de Liège » :

Alliant la piété et la reconnaissance à la joie, l'utile à la beauté, l'art au travail... les Cheminots liégeois commémorent dignement le XXV^{me} anniversaire de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, ce samedi 29 septembre.

La messe

A 10 h. 30, en l'église Sainte-Marie des Anges, place des Franchises, une grand'messe solennelle est célébrée à la Mémoire des Cheminots victimes des deux guerres et des agents morts en service.

Il convient de souligner le caractère essentiellement « cheminot » de la messe. En effet, le Saint Office est chanté par le R.P. Fafchamps, S. J. Directeur des Cheminots catholiques, assisté de MM. les abbés : Calcus, vicaire à Jemeppe-sur-Meuse; Eertmans, vicaire à Wandre; Léonard, professeur au Collège de Visé; Velkeners, vicaire à la paroisse Saint-Vincent; Wagelmans, vicaire à Nandrin; Wilmotte, Salésien, tous fils de Cheminots et ayant passé leur enfance dans cette atmosphère de Cheminots.

A l'offrande, M. Eben chante le « De Profundis » de l'abbé Heuze, puis M. Heynen interprète le « Pater Noster », de Haendel, accompagnés tous deux par les grandes orgues et les instruments à cordes de l'excellent Orchestre Symphonique des Cheminots liégeois.

A l'élévation, les clairons sonnent, puis M. Eben chante le « Jesus Salvator », de Graindorge. La cérémonie religieuse se termine par l'émouvant chant : « Ceux qui pieusement sont morts pour

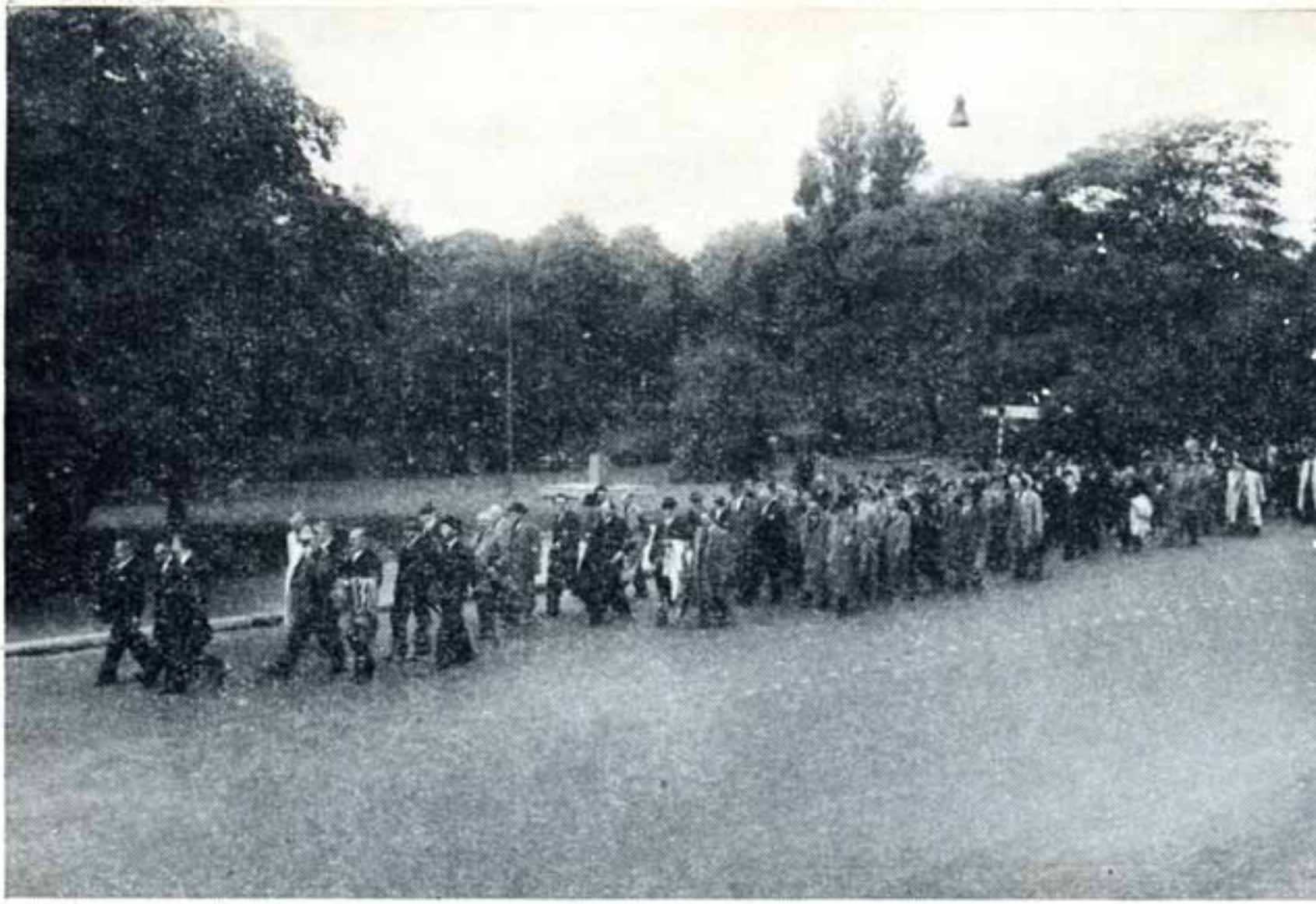
la Patrie », chanté par M. Heynen, suivi, comme il se doit, d'une vibrante « Brabançonne ».

Le sermon de circonstance est prononcé par le R. P. Fafchamps S.J. qui déclare notamment : « C'est une pensée élevée qui nous a inspiré à nous réunir dans ce temple; c'est le souvenir de tous ceux qui nous ont précédés depuis 25 ans, mais dont le souvenir reste vivant en nos cœurs. L'esprit des défunts continue à se maintenir : esprit quotidien de dévouement, de courage... au service de la communauté et du pays. Ils se sont dévoués avec un courage d'autant plus méritoire que souvent il demande de l'abnégation. »

Le Prédicateur rend hommage à la grandeur morale des défunts qui les honore et honore grandement ceux qui continuent leur œuvre. Il se plaît ensuite à faire remarquer que dans l'assemblée, plusieurs signes rappellent le travail des Cheminots durant la guerre au cours de laquelle plusieurs d'entre eux donnèrent leur vie. Le R.P. Fafchamps dit ensuite quelques mots de la conscience de la profession qui fait la grandeur



A l'église Sainte-Marie-des-Anges.



Le cortège se rend au mémorial.



Le défilé avenue Rogier.

morale de la vie du Cheminot, et de la fidélité au travail. Il assimile cette conscience à une force et à une lumière intérieure qui guide ces hommes dans leurs actes.

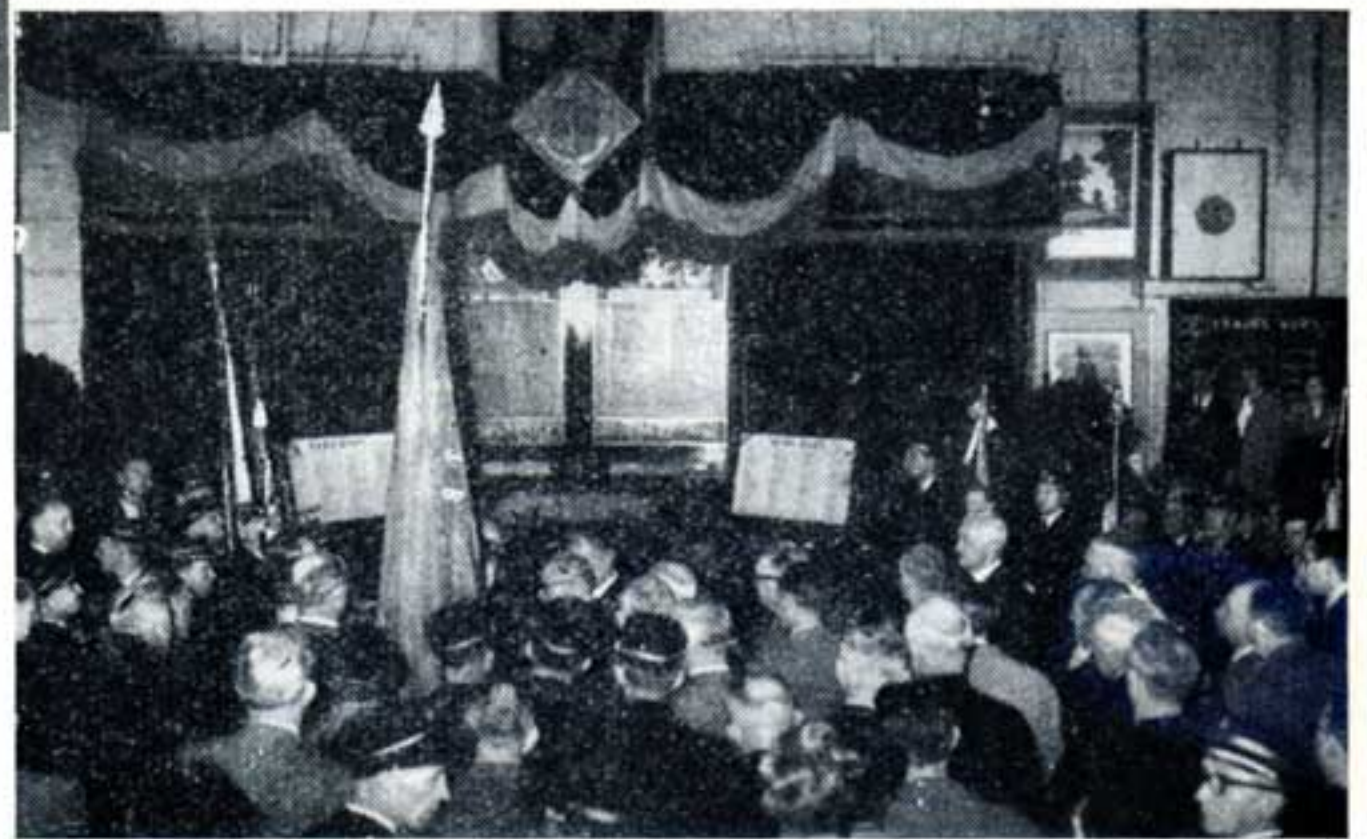
Après l'office religieux, auquel assistaient entre autres personnalités éminentes MM. Olivier, directeur général adjoint de la S.N.C.B.; Nolet de Brauwere, secrétaire général; Ghilain, directeur du matériel et des achats; François, ingénieur en chef, chef de groupe; Lambrecht, ingénieur principal, chef du service d'exploitation; Lamy, ingénieur principal, chef du service de la Voie; Fontaine, ingénieur principal, chef de service du Matériel; Leclerck, inspecteur principal, chef du service Electricité; Warny, chef de gare principal à Liège-Guillemins; Duchène, chef de gare à Liège-Longdoz; le Docteur de Seille, médecin inspecteur du service Hygiène; le Docteur Jacque, médecin directeur du service social; Lambotte, inspecteur pensionné; Maréchal, directeur pensionné; Gourmet, chef de bureau; Coffray, inspecteur; Mlle Delweide, présidente des Prisonniers Politiques Liégeois; MM. Grignard et Moson, respectivement président et secrétaire de la Section Générale Verviétoise des Résistants du Rail; Minsart, président des Condamnés à Mort; Lecrompe, des Résistants du Rail; Van Lieberghem, des Passeurs d'Hommes. Les drapeaux de divers groupements patriotiques étaient masqués dans le chœur.

Un cortège se forme place des Franchises, en tête duquel les soixante musiciens de la Phalange Musicale des Cheminots de Latour (Virton) jouent des marches allègres, ils sont conduits par MM. Jean Fontaine, chef de la Fanfare, Victor Paquer, président, P. Pesesse, secrétaire, Mouton, trésorier.

Par les rues de l'Etat-Tiers et de Fragnée, le boulevard Frère Orban, le Pont de Commerce, la rue L. Frédérick, le pont de Longdoz et la rue Grétry, le cortège gagne le Mémorial de la gare du Longdoz, puis, empruntant de nouveau la rue Grétry, le Pont Neuf, le quai Paul Van Hoegarden, le boulevard Piercot, l'avenue Rogier, la rue des Guillemins, atteint le mémorial de la

gare des Guillemins. A ces deux monuments, ornés de drapeaux tricolores, deux cérémonies émouvantes ont lieu. Les clairons sonnent « Aux Champs », la Fanfare interprète la « Brabançonne », des fleurs sont déposées par MM. Olivier, au nom de la Direction générale de la S.N.C.B., François pour le groupe de Liège et un délégué de la Fanfare.

En sus des personnalités précitées, notons encore la présence de M. Van Beneden, représentant de M. le bourgmestre de Liège, Paul Gruselin, retenu par les nécessités de sa charge.



Au mémorial des Guillemins.



Le salon des « Violons d'Ingres ».

L'inauguration du Salon des « Violons d'Ingres »

Nous avons signalé tout à l'heure, qu'au cours de cette journée anniversaire de la S.N.C.B., les Cheminots font voisiner la piété, la reconnaissance, le patriotisme, avec l'amour du beau et avec l'utile. Preuve nous en est encore donnée vers 15 heures lors de l'inauguration du « Salon des Violons d'Ingres », exposition où les Cheminots liégeois ont groupé des œuvres d'art en tous points dignes d'intérêt.

Les visiteurs ne manqueront pas de se présenter nombreux dans la salle de 3^{me} classe de Liège-Guillemins afin d'admirer l'excellent travail artistique des Cheminots liégeois.

Les personnalités présentes aux cérémonies décrites ci-dessus se retrouvent pour l'inauguration de l'exposition. M. François s'adresse aux invités et les remercie : « Votre présence marque le vif intérêt que vous portez au personnel de la S.N.C.B. Vous avez apporté l'appui indispensable à ces festivités. » M. François associe en une pensée commune les agents en activité et les pensionnés puis affirme sa reconnaissance aux fonctionnaires : ouvriers et employés victimes de leur devoir et de leur patriotisme.

M. le chef de groupe termine après avoir félicité les participants à l'exposition et tous les cheminots-artistes tant dans le domaine pictural que musical.

« Le Salon des Violons d'Ingres » est à présent ouvert et les personnalités ne manquent pas de s'intéresser aux œuvres des peintres : MM. R. Tibiemont, P. Dreesen, J. Ferard, C. Bury, Mlle Xhrouet, MM. P. Wilkens, E. Thurion, F. Gerday, M. Vryens, Frazel, Kempeneers, Meeuwis, Moreau, Bocq, Schepers, Warny, Henrioule; les photographes d'art : MM. E. Praillet, O. Boelen, L. Van Wilderen, R. Minet, Gérino, Hougardy, Marquet, M. Gohy. M. Damry est spécialiste dans la confection des napperons; M. Greeven exécute des caravelles, et M. Faveur travaille (très bien également) le fer forgé; le sculpteur sur bois, M. J. Avons, en même temps relieur, et M. Peutat, qui présente des laques gravées, complètent la série de ces œuvres d'amateurs mais dont certaines peuvent incontestablement être comparées à celles de professionnels.

Le concert de la Phalange musicale des Cheminots de Latour

Vers 16 h. 30, la Phalange Musicale des Cheminots de Latour a envahi le perron de la gare de Longdoz. Elle interprète tour à tour : « La Marche de la Fédération des Sociétés musicales section Liège-Luxembourg », de Pirlet; « La Vallée Maudite », de Meni Chetti; « Kermesse Wallonne », de Delchevalerie; une suite de valse, de Paul Linck; une sélection des œuvres de Rossini; « Les Deux Aveugles de Tolède », de Méhul, et enfin « Valeureux Liégeois », de Lemans et Van Germay.

Le spectacle de variétés et le bal

Décidément, ces Cheminots aiment les arts et ont l'âme musicale. Un concert succède à un autre, et les organisateurs, à savoir MM. Sottiaux, président du Comité organisateur, chef-garde contrôleur à l'Inspection de Liège; François, président d'honneur; Warny et Pissart, respectivement président et vice-président; Thaunus, secrétaire; Leclerck, trésorier; Bertrams, du Comité de

la section « pensionnés »; Perron, organisateur du bal; Brusthem et Avons, ont eu la main heureuse dans leur choix de vedettes de ce soir dont la plupart sont, comme il se doit et pour rester dans la note : des Cheminots.

Présenté par M. Froment, sous-chef de bureau, dirigeant du contrôle de Liège, le spectacle, qui commence vers 19 h. 30, se poursuit sans accroc ou presque jusqu'au moment tant attendu du bal.

L'Orchestre Symphonique des Cheminots Liégeois, dirigé par M. André Dehasse, ouvre la séance par son indicatif, de Sauveur, et poursuit par l'ouverture de « Si j'étais Roi », d'Adam. Un ténor, M. Jean Heinen, qui, ce matin déjà, durant la messe, donna un aperçu de son talent, réitère ce soir avec : « Roses de Picardie », de Haydn-Wood; « Les Oiseaux dans le Soir », de Goates; « Mireille — Anges du Paradis », de Gounod; puis M. Dehasse et ses musiciens jouent une fantaisie-sélection d'« Andalousie », de F. Lopez, et les « Portraitistes de la Chanson » envahissant à leur tour le plateau, méritent les applaudissements de l'assemblée avec « La Mer », de Charles Trenet; « Le Temps des Cerises », de Renard; « L'Angelus de la Mer », de Goublier et, non prévu au programme, le presque trop connu « Etoile des Neiges ».

La seconde partie retrouve l'Orchestre Symphonique des Cheminots Liégeois qui interprète cinq extraits du ballet de « Faust », de Gounod, puis M. Jules Higny, violoniste, se taille une part de succès grâce à « Canzonetta », de Tschai-kowsky, exécuté en solo. Mais le charme a droit lui aussi aux applaudissements des hommes du Rail, et Mlle Jeanine Pirau, vedette de la revue « Bonjour Liège », ayant chanté « Dans notre église oubliée », d'Ackermans; « La Chanson de Viliya », tirée de la « Veuve Joyeuse », de F. Lehar, et le « Chant Indien » de « Rose-Marie », est justement récompensée par quelques jolies fleurs lui remises par M. Florent.

L'excellent Orchestre Symphonique attaque avec fougue la célèbre « Danse du Sabre » de Khachaturian et s'acquitte on ne peut mieux de cette tâche délicate.

Mais le comique est loin de perdre ses droits. M. Joseph Lakhaye, chansonnier wallon, le prouve par son répertoire qui lui vaut à lui aussi un joli succès.

Avant que, sous l'instigation de M. Florent, la foule n'acclame une dernière fois les acteurs, la « Petite Valse » de Heyne, est magistralement enlevée par l'orchestre et cette soirée de variétés, vraiment variée, se termine par un vibrant « Chant des Wallons », de Hillier, repris par toute l'assemblée.

Mais nombreux sont ceux — ou celles — qui, des fourmis dans les jambes sont impatients de se livrer à une autre forme d'art : la chorégraphie. L'excellente formation « Manhattan Session » leur en fournit l'occasion.

Et jusqu'à la fin de la soirée... ou de la nuit, le rythme contribue à la joie générale qu'il n'est pas bien difficile de provoquer chez les Cheminots, car le moins que l'on puisse dire est qu'ils sont gais.

Gageons que plus d'un spectateur vouera une éternelle reconnaissance à M. Sottiaux qu'il convient réellement de féliciter pour son excellent travail au sein du Comité organisateur.



La gare de Mons..., il y a un an.

Au Groupe de Mons

De nombreuses festivités organisées par le Groupe de Mons, marquèrent le XXV^{me} anniversaire de la S.N.C.B. Elles débutèrent le jeudi 6 septembre par un tournoi de balle pelote qui réunissait les équipes de Bruxelles, Charleroi et Mons. La lutte palpitante de bout en bout, se déroula sur la Grand-Place de Mons où elle avait réuni un public remarquable par le nombre et par l'intérêt qu'il porta au jeu. M. le Ministre d'Etat et Bourgmestre de Mons, V. Maistriau, nous avait fait l'honneur de rehausser de sa présence cette manifestation qui se termina par la victoire méritée de Bruxelles; Mons et Charleroi se classèrent respectivement deuxième et troisième.

Au cours des trois parties, de très nombreuses primes en nature offertes par les cheminots eux-mêmes, récompensèrent les joueurs. A l'issue de la lutte, M. le Président de l'Union Sportive des Cheminots du Groupe de Mons, remit les trophées parmi lesquels se remarquait une superbe coupe destinée au vainqueur. Des breloques-souvenirs furent remises à chacun des joueurs ainsi qu'à l'arbitre, cheminot pensionné, véritable expert en sport ballant.

* * *

Les festivités se poursuivirent le samedi 15 septembre par des manifestations musicales. A 19 h. 45, le Cercle Symphonique de Mons, lauréat du concours international de Lausanne, sous la direction de M. Delsaux, Directeur artistique du Théâtre de Mons, donna un concert sur la Grand-Place avec le concours de Mme Angèle Pourtois, Cantatrice du Théâtre de la Monnaie et de M. Goda, baryton du Théâtre de Mons. Ce concert terminé et après tirage par la ville de Mons de sa Tombola de la Rénovation, la soirée se clôtura par un bal populaire donné par le Jazz Symphonique des Cheminots du Groupe de Mons, sous la direction de M. C. Michel.

* * *

Dans la matinée du lendemain, le dimanche 16 septembre, les délégués de la S.N.C.B. entourés d'un groupe de cheminots pensionnés et en

activité de service, déposèrent, au nom de cette Société, une couronne au pied du monument aux morts de la ville de Mons.

Le même jour, à 16 h. 45, une grande soirée de gala réunit une foule nombreuse au grand Théâtre de Mons. Le Jazz Symphonique des Cheminots, déjà cité, assura la première partie de cette soirée en exécutant, avec une réelle maîtrise, des œuvres de nature très différente. Après que la Chorale des Cheminots de la remise de Mons, dirigée par M. Huberland, nous eut permis d'apprécier son bel ensemble et quelques belles voix dans des œuvres classiques, Mlle Liliane Lecomte et M. Jean Rivart, lauréats du Conservatoire de Mons, interprétèrent « Le Baiser », comédie en un acte de Théodore de Banville. Les spectateurs eurent alors le plaisir d'entendre M. Michel Trempont du Théâtre de l'Alhambra et Mme Carmen Leray du Théâtre de Mons, dans des airs connus d'opéras et d'opérettes. Enfin, le Jazz Symphonique des Cheminots revint sur scène pour clôturer la soirée par des exhibitions d'œuvres de caractère plus léger et plus moderne, tandis que M. Tillieu, l'animateur bien connu, donnait alors libre cours à sa fantaisie.

Cette soirée était rehaussée par la présence de M. le Ministre d'Etat et Bourgmestre, V. Maistriau, de MM. les Directeurs Ghilain et Desorgher, délégués de la Direction Générale, ainsi que de M. C. Piérard, Inspecteur principal chargé de la Direction du service de Presse et de Documentation de la S.N.C.B.

Une réception intime à la salle des Concerts du Théâtre clôtura cette journée du dimanche. M. Frenay, assurant les fonctions de Chef de Groupe profita de cette réunion pour retracer en termes choisis l'historique de la S.N.C.B. et pour remercier tous ceux qui, à cette occasion, lui avaient manifesté leur sympathie.

* * *

Le dimanche 30 septembre, un grand concours de tir à l'arc fut organisé au café Ducal, place de la Gare à Mons. Le matin se déroulèrent les épreuves par équipes de 3 hommes qui permirent

aux cheminots du Groupe de Gand de remporter outre les primes en espèces, une magnifique coupe offerte par la S.N.C.B. à l'équipe victorieuse.

L'après-midi permit aux spécialistes du tir à l'arc comme aux débutants de risquer leur chance devant une perche horizontale abondamment garnie d'oiseaux multicolores représentant de multiples primes en nature et en espèces. Le champion du jour fut un cheminot pensionné de la région d'Ath; il emporta comme souvenir une belle coupe également offerte par la Société ainsi qu'une autre mise en compétition par le patron du local où se déroulait le tir.

Plus de cent tireurs participèrent à chacune des deux séances de tir, c'est dire tout l'intérêt que ces concours avaient soulevé parmi les cheminots disciples de Guillaume Tell.

* * *

Pour terminer en beauté les fêtes du XXV^{me} anniversaire, les Cheminots Tournaisiens avaient organisé au Palace de Tournai, le 19 octobre, un gala artistique qui, rehaussé de la présence de M. le Docteur Huyberegts, Directeur Général adjoint, avait réuni un nombreux public.

La partie principale de cette soirée consistait en une pièce en trois actes de Marc-Gilbert Sau-

vajon, « Au Petit Bonheur » interprétée par des artistes de grand renom. M. René Gert, artiste de premier plan, naturel et distingué, sur lequel reposait tout le poids de l'action, était entouré de Mme Suzy Falk, charmante et gracieuse, de Mme Martyne, d'un dynamisme entraînant; de M. Emile Dusart, un amusant journaliste d'occasion et de M. Claude Fabrice, un mari indécis et malheureux.

Cette belle comédie avait été précédée d'une partie de music-hall copieusement chargée. Elle permit d'applaudir à nouveau le Jazz Symphonique des Cheminots de Mons ainsi que son chef M. C. Michel.

Le spectacle était là aussi présenté et animé par le spirituel et amusant André Tillieu qui se fit valoir aussi bien dans le monologue « Barbara » de Prévert que dans la chanson « A Saint-Germain-des-Prés ». Ces deux genres pourtant bien différents ont permis à M. Tillieu de se faire apprécier comme artiste complet.

En bref, les Cheminots Tournaisiens ont offert à leur public d'amis et de sympathisants, une soirée attrayante qu'un auditoire, qui se réjouissait d'avoir ainsi fêté le XXV^{me} anniversaire de la Société Nationale des Chemins de fer belges, a ponctué de vibrants applaudissements.



La gare de Namur.

Favorisées par une température idéale, les diverses manifestations sportives se déroulèrent suivant le programme établi.

En **jeu de balle**, les 18 et 20 septembre éliminatoires qui donnèrent lieu à une partie âprement disputée entre les deux équipes de l'A.C. Salzinnes que le tirage au sort avait opposées l'une à l'autre, toutes deux voulant se qualifier pour la finale.

Le samedi 22 de nombreux spectateurs assistèrent à la finale qui donna le classement suivant :

1. — Bas-Prés I
2. — Sélection Vétérans — Charroi automobile;

3. — Sélection Jemelle-Ciney;
4. — Bas-Prés II.

En **football**, les trois équipes du groupe qui participent au Championnat Corporatif de la Province se rencontrèrent les 12, 19 et 26 septembre et se classèrent comme suit :

1. — Bas-Prés;
2. — Railsport;
3. — Railbel.

Le 27 septembre, une sélection des joueurs namurois se déplaça à Bruxelles. Elle fut opposée le 4 octobre à Namur, à une équipe gantoise. L'enjeu de ce tournoi, une coupe offerte par le Groupe de Bruxelles fut remportée par la sélection de ce groupe devant l'équipe namuroise.

Au Groupe de Namur

Enfin, le 29 septembre, un tournoi de ping-pong opposa les représentants de Haine-Saint-Pierre et des Bas-Prés. Les jeunes joueurs de Haine-Saint-Pierre en sortirent vainqueurs.

Des récompenses furent offertes par les autorités du Groupe et de l'A.C. Salzennes aux nombreux participants à ces joutes sportives.

Mais la grande journée du XXV^{ème} anniversaire se déroula le dimanche 23.

A 10 heures, une grand'messe chantée à l'église Saint-Loup à la mémoire des défunts de la S.N.C.B. draina vers cette remarquable église de nombreux agents de tous rangs.

Après l'Office, la Fanfare Royale des Chemins de fer se plaça en tête d'un cortège pour aller déposer des fleurs au Monument aux Morts. Le retour s'effectua par la pittoresque et populeuse rue des Brasseurs.

En plus des dirigeants et fonctionnaires de l'A.C. Salzennes et du Groupe, on remarquait la présence de M. Bribosia, Membre du Collège des Commissaires, de M. Bertrand, Chef de Cabinet

adjoint au Ministère des Communications et de M. Olivier, Directeur Général adjoint, représentant la Direction Générale.

Après ces pieuses cérémonies, la journée s'acheva par une partie récréative qui débuta par un concert donné au parc Marie-Louise par l'excellente phalange la Fanfare Royale des Chemins de fer qui groupe les mélomanes cheminots sous la remarquable baguette de M. Mohimont.

La soirée théâtrale, coupée d'intermèdes, qui se déroula au Cercle Militaire, spécialement décoré, remporta un gros succès.

Une pièce wallonne « La Vie d'un Homme » fut magistralement enlevée par la troupe homogène des Comédiens du Rail de l'A.C. Salzennes qui se révélèrent excellents acteurs en réussissant tour à tour à amuser et à émouvoir une salle comble et attentive qui réagissait vivement aux jeux de scène.

De nombreux pensionnés prirent à cette séance, un plaisir extrême à se retrouver au sein de la grande famille des cheminots.

BIBLIOGRAPHIE

LES éditions P.P.C., 39, boulevard Berthier, Paris (17^e), viennent de publier l'album n° 3, intitulé « Locomotives des Chemins de Fer Français ».

Préfacé par M. P. Légrégeois, Inspecteur Divisionnaire à la Division des Etudes des Locomotives à vapeur de la S.N.C.F., cet album contient la photographie et les caractéristiques principales des plus récentes locomotives — à vapeur, électriques, diesel électriques — et autorails en service à la S.N.C.F.

L'ASSOCIATION « Images et Transports » vient de faire paraître aux Editions du Ponant à Paris, un opuscule contenant les photographies des plus anciennes et des plus récentes locomotives américaines.

SOUS le titre « Contrôle gouvernemental en temps de guerre », Lord Hankey a publié une étude extrêmement intéressante sur le développement du contrôle des forces tant civiles que militaires mises en œuvre par la Grande-Bretagne au cours des deux dernières guerres mondiales (1). L'éminent auteur qui, pendant quarante ans prit une part primordiale à l'organisation et à l'activité de divers organismes de contrôle gouvernemental, nous livre ses observations et tire du passé des leçons qu'il convient de retenir pour l'avenir.

Les principes de base qu'il établit peuvent se résumer comme suit :

I. — Le contrôle, en temps de guerre, doit rester entre les mains des hommes d'Etat travaillant dans la plus étroite collaboration avec les chefs de l'armée, de l'aviation et de la marine.

II. — Le Premier Ministre du jour est la clef de voûte du Cabinet et lui seul doit être à la tête du contrôle gouvernemental en temps de guerre.

III. — Dans la grande stratégie de la guerre, les vues des chefs de l'armée, de l'aviation et de la marine doivent généralement prévaloir, mais, même là, le dernier mot doit dépendre des hommes d'Etat qui sont responsables de la politique et de la distribution des ressources du pays de la façon la plus propice à gagner la guerre.

IV. — Les relations entre les hommes d'Etat et les commandants en chef doivent être conduites d'après le principe que, ayant choisi les meilleurs hommes disponibles, on leur laisserait une grande liberté d'action et on les soutiendrait le mieux possible avec un minimum d'intervention.

V. — En temps de paix, le Premier Ministre, que ce soit avec ou sans l'aide d'un suppléant, doit toujours être responsable et bien au courant des préparatifs de la guerre. Quelques-uns de ses collègues doivent lui être associés dans ce but.

Il ne nous est pas possible d'entrer dans de plus amples détails sur ce livre d'une brûlante actualité et dont on tirera de très utiles enseignements.

Un volume. Traduction française de Mme J. Achslogh. Edition limitée à mille exemplaires tous numérotés. 35 francs.

Editions du Métro, 96, boulevard Charlemagne, Bruxelles. C.C.P. N° 7702.19 ou aux bureaux de la revue « Trains », C.C.P. N° 672.50.

CHEMINOTS

Cette revue est la vôtre, faites-la connaître à vos collègues et amis.

N'oubliez pas qu'il en existe une édition flamande
« TREINEN »

PARMI LES NOTRES

† IN MEMORIAM

M. A. SCHRIJVERS



LA Société Nationale des Chemins de Fer Belges vient d'être éprouvée par la disparition d'un de ses fonctionnaires les plus compétents : M. Schrijvers, inspecteur principal et

chef des services voyageurs à la Direction Commerciale.

Entré au service du Chemin de fer en 1911, M. Schrijvers s'y fit très vite remarquer par ses qualités exceptionnelles. Après avoir exercé divers services successivement dans les gares de Léau et de Beveren (Waas), au Service des Trains et au Service Commercial, il fut appelé par le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. aux fonctions d'inspecteur principal; il occupa le poste de chef des services de voyageurs qu'il détint jusqu'à sa mort.

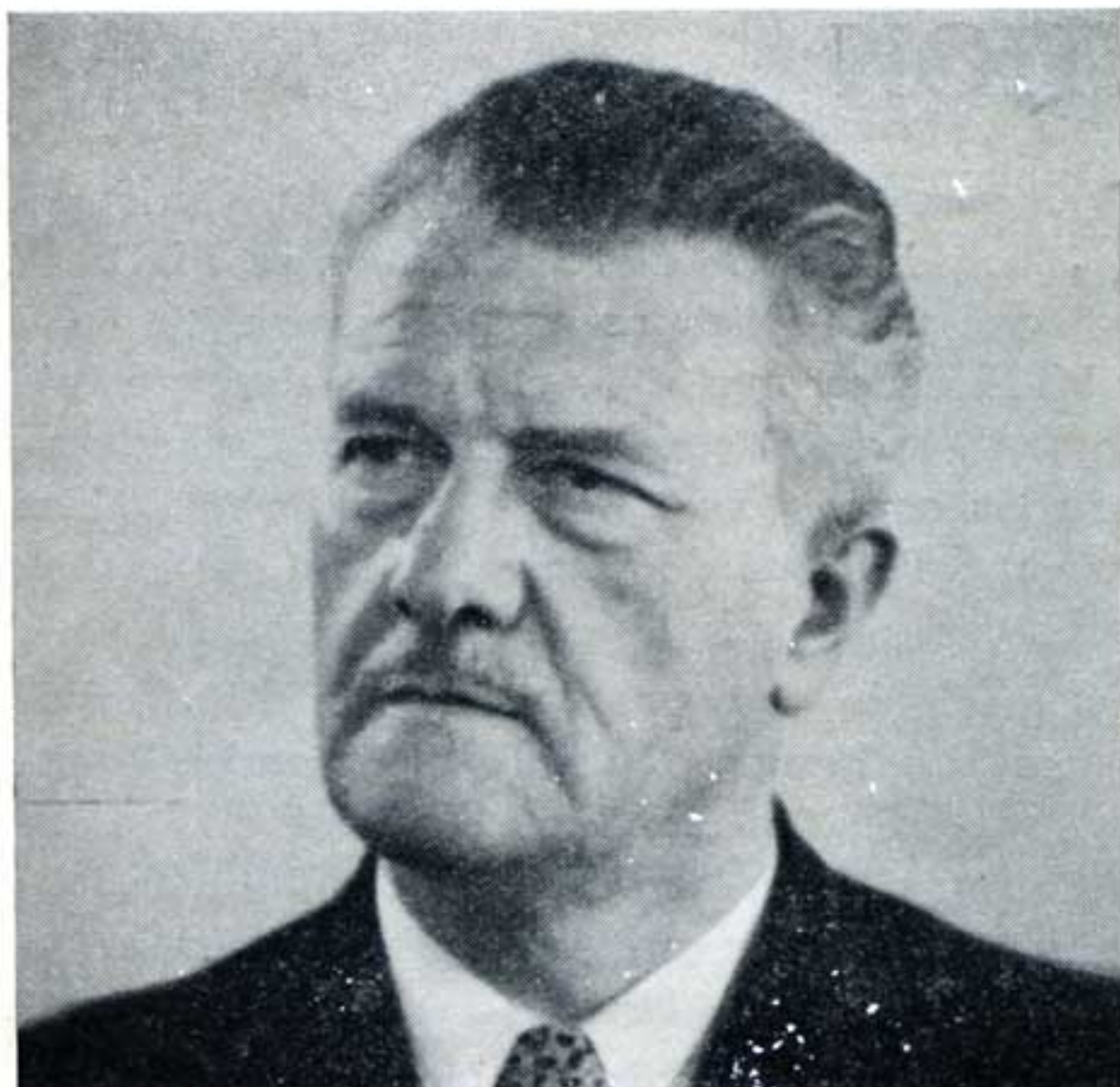
Doué d'un tempérament énergique et d'un vif esprit de synthèse, il savait dégager rapidement l'essentiel des problèmes les plus ardues et exposer, en quelques mots brefs et clairs, son point de vue. Sous des dehors fermes, M. Schrijvers dissimulait des sentiments d'équité et de générosité rendus plus marquants par sa brusque disparition.

La Grande Guerre de 1914-1918 le vit comme sergent à la ligne de feu où il put déployer ses magnifiques qualités au service du pays, qualités qui lui valurent de nombreuses distinctions honorifiques belges et alliées.

La mort brutale de M. Schrijvers a douloureusement ému et surpris tous ceux qui l'ont connu.

NOS RETRAITÉS

M. J. VANDERBORGHT



M. VANDERBORGHT, J.V., Directeur, atteint par la limite d'âge, a quitté la vie administrative le 1^{er} décembre 1951.

Son départ a donné lieu à une manifestation de sympathie organisée par ses collaborateurs.

Entré au chemin de fer en 1905, en qualité de rédacteur direct, M. Vanderborght vint très tôt au service du mouvement. Il y gravit rapidement tous les échelons : chef de gare adjoint, chef de gare principal, après avoir brillé d'un éclat particulier, notamment à la tête de la plus grande gare pivot du trafic des marchandises du réseau: Schaerbeek.

En 1938, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. connaissant sa grande compétence en matière ferroviaire — compétence accrue par un séjour de plusieurs années en Chine — jointe à un réel esprit de décision, appelle M. Vanderborght à la direction du groupe d'exploitation de Gand.

Sa conduite patriotique pendant la guerre 1940-1945 lui vaut, en 1941, d'être muté d'office à la Direction de l'Exploitation, où sa haute valeur s'affirme de façon indiscutable. Sa promotion au rang le plus élevé à l'Exploitation couronne, en octobre 1948, sa brillante carrière.

La grande famille de l'Exploitation a bénéficié d'un vrai chef qui fut à la fois bienveillant, dévoué et accueillant et sut créer un climat de travail fécond.

Nous lui souhaitons une longue et paisible retraite.

M. Lucien MAHY



ATTEINT par la limite d'âge, M. Lucien Mahy vient de quitter la S.N.C.B. après avoir accompli une carrière de plus de 46 ans au service de l'Administration.

Elève télégraphiste le 1^{er} janvier 1905, il entre à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, en 1908, en qualité de commis d'ordre au service de l'Exploitation et est nommé commis en 1921.

Il passe ensuite à la Direction des Finances (S.C.C.C.D. à cette époque) en 1922, et est nommé sous-chef de bureau en 1923.

Attaché au Cabinet des Transports du Ministre Lippens, en 1928, où il est chargé spécialement des études sur la Coordination des Transports, il prépare la législation en matière de services publics d'autobus et d'autocars qui aboutit à la loi du 21 mars 1932; il prépare aussi les accords qui règlent les différends entre la S.N.C.B. et les Chemins de fer vicinaux.

Nommé inspecteur, il reprend son service à la Direction des Finances après le départ du Ministre Lippens.

Peu après, il est attaché aux Cabinets des Ministres Forthomme, Dierckx et en 1936, à celui de M. H. Jaspar, en qualité de chef de Cabinet adjoint.

Il rentre à la Société Nationale, en 1937, où il dirige le service de Documentation Economique et est chargé de préparer un cycle de conférences sur la concurrence et la coordination des moyens de transport.

Il est nommé inspecteur principal en décembre 1939.

En 1940, il est chargé de la Direction d'une colonne de cheminots réfugiés dans le Nord de la France. A son retour en juin 1940, il est préposé spécialement à la constitution des dossiers de dommages de guerre et à l'étude des grandes questions financières qui se posèrent pour la Société Nationale après l'armistice.

Jusqu'à la fin de sa carrière, il sera préposé au règlement des litiges avec l'Etat, conjointement avec la direction du bureau d'organisation d'abord, du service financier et du Centre Philatélique ensuite.

Tous nos vœux l'accompagnent dans sa retraite!

NOMINATION

M. M. CREM



LE successeur de M. Vanderborcht à la direction du service de l'Exploitation est M. Crem, que nous félicitons chaleureusement.

M. Crem est ingénieur civil des mines; recruté en 1931, il a fait carrière à l'exploitation et connaît les aspects multiples des problèmes qui se posent à l'activité de ce service, tant sur le plan technique que sur le plan administratif.

Réaliste, le nouveau Directeur a déjà l'expérience des lourdes tâches qui l'attendent puisqu'il a, dans les fonctions d'adjoint qu'il assumait aux côtés de son chef, depuis 1948, été intimement mêlé aux grands problèmes à l'ordre du jour du chemin de fer.

Ceux qui le connaissent bien apprécient ses connaissances approfondies en matière ferroviaire, sa volonté de promouvoir à la Société les progrès issus de la recherche scientifique et technique et son désir d'améliorer sans cesse la qualité des services à rendre à la collectivité.



Vue intérieure d'un wagon restaurant.

Le 75e Anniversaire de la C O M P A G N I E I N T E R N A T I O N A L E D E S W A G O N S - L I T S E T D E S G R A N D S E X P R E S S E U R O P E E N S

*Une entreprise d'une
envergure internationale
exceptionnelle*

MIL NEUF CENT... Brillante étape dans l'épanouissement de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Express Européens, alors à la veille d'entrer dans sa vingt-cinquième année d'existence.

Juchée sur la porte monumentale de la place de la Concorde la « Parisienne » de Moreau-Vauthier, accueille la foule des visiteurs de l'Exposition Universelle, venus — et beaucoup d'entre eux en « Sleeping » — de tous les coins du monde...

Sur la colline du Trocadéro, la Compagnie ouvre un « Restaurant Chinois ». On y déguste en se servant de bâtonnets laqués de rouge, des nids d'hirondelle présentés par des Jaunes au sourire énigmatique. On a pris l'apéritif, ou l'on prendra le café, tout à côté, dans les luxueuses voitures au mobilier de style — dont l'anachronisme ne choque pas à cette époque — que la Compagnie Internationale des Wagons-Lits destine au « Transsibérien ». Un panorama mouvant se déroule devant les fenêtres des voitures. Il donne l'illusion de longer les rives de l'Obi ou du lac Baïkal.

M. Georges Nagelmackers, le plus parisien des Belges, l'œil vif, la barbe en éventail, le torse moulé dans la redingote grise qu'a fixée le pinceau de van Rysselberghe, circule dans son « cab ». Le Tout-Paris se presse dans les salons de sa magnifique propriété de Vellepreux, où il reçoit en grand seigneur.

Bientôt s'érigera au coin des rues de l'Arcade et des Mathurins, l'immeuble de la Direction Générale de la Compagnie des Wagons-Lits. Parce qu'il est en briques, et que ses galbes rappellent ceux de notre XVI^{me} siècle, des Parisiens l'appelleront la « Maison flamande ».

Têtes couronnées, grands-ducs, milliardaires américains ne se

déplacent en Europe que dans les voitures-lits de la Compagnie, souvent groupées en trains spécial, avec des wagons-salons et des wagons-restaurants.

Les hauts fonctionnaires de la Compagnie, en jaquette et chapeau haut-de-forme, assistent au départ et à l'arrivée de personnages illustres. Leur boutonnière se fleurit de multiples décorations exotiques.

En Belgique, la Compagnie a converti en palace le Château Royal d'Ardenne. Elle y reçoit le « gratin » de l'Europe que des trains directs amènent de Paris à Houyet et qu'elle conduit en mail-coach aux Grottes de Han...

Ses wagons-salons — précurseurs des « Pullman » sillonnent le réseau belge. Les habitués y savourent un porto demeuré fameux...

Quatre décembre 1951... La Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens célèbre le 75^{me} anniversaire de sa fondation. Puisque c'est à Bruxelles, en l'étude du Notaire van Halteren, qu'elle a été créée et



Vue intérieure d'une voiture Pullman de 1^{re} classe.



Compartiment de 3^{me} classe en position de nuit.

puisque le siège social est fixé dans cette ville, c'est dans celle-ci, dans les salons du Concert-Noble, ornés des portraits de Marie-Christine et d'Albert de Saxe-Teschen, que le Président M. Paul Gillet, accompagné de plusieurs membres du Conseil d'Administration et de l'état-major de la Compagnie, reçoit les invités :

Représentant du Roi, Ministres à portefeuille, Ministres d'Etat, membres du Corps diplomatique avec son Doyen, le Nonce apostolique, hauts fonctionnaires, personnalités de l'industrie, de la finance, de la presse, amis de la Compagnie, venus en foule féliciter ses dirigeants.

Existe-t-il une autre entreprise aussi attachante que la Compagnie Internationale des Wagons-Lits? L'importance de son rôle international, la diversité de ses activités répandues sur presque tout le globe terrestre, lui donnent un caractère très particulier. Imagine-t-on le prestige dont jouirait une compagnie internationale qui aurait réalisé pour la navigation aérienne ce que la Compagnie Internationale des Wagons-Lits a su réaliser pour le transport par rail?

Rien d'étonnant à ce que son personnel (plus de 13.000 personnes) soit si dévoué à la Compagnie et mette un tel enthousiasme, à tous les échelons de la hiérarchie, à maintenir et à développer la renommée de la Maison.

Georges Nagelmackers, dès qu'il eut dans sa poche son diplôme d'ingénieur, décida de parcourir le monde.

Au cours de ses voyages, il fut frappé de l'inconfort de ceux-ci.

Il faut convenir qu'à cette époque, le chemin de fer n'avait de supériorité sur les anciennes

diligences, que la vitesse. Recroquevillé sur lui-même, cahoté dans une sorte de caisse à cigares dépourvue de toute installation sanitaire, le voyageur devait, en outre, descendre aux points frontières, souvent en pleine nuit, pour les visites douanières.

Aux Etats-Unis, Georges Nagelmackers découvrit que certaines voitures du chemin de fer se transformaient la nuit en dortoir. L'idée jaillit en lui d'introduire sur l'Ancien Continent des véhicules offrant des lits confortables pour la nuit.

C'est ainsi qu'il fonda en 1873 à Liège, sa ville natale, la « Compagnie de Wagons-Lits » dont le matériel comportait quelques voitures à deux essieux, longues de 9 mètres, du poids de 13 tonnes.

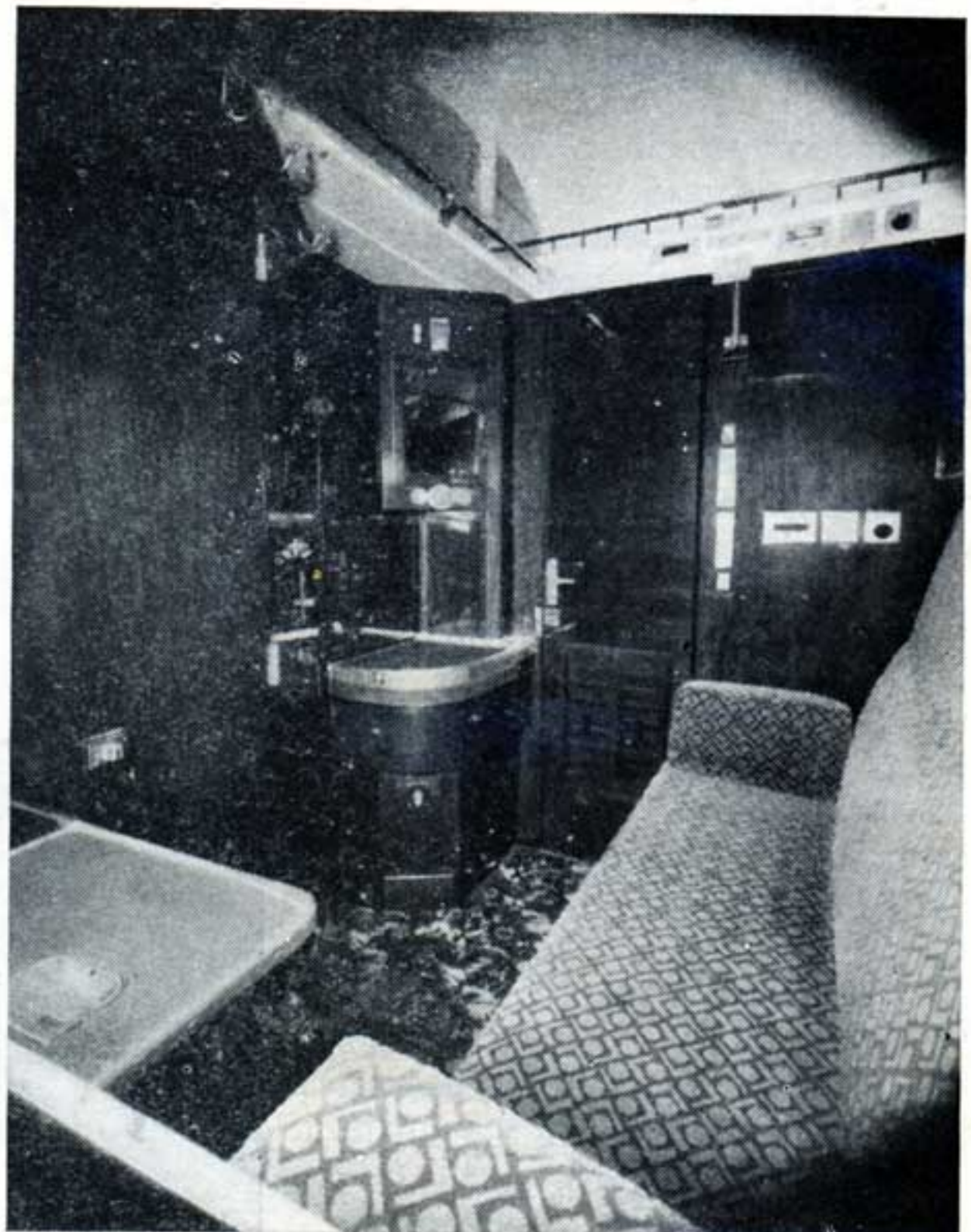
A la fin de la même année, la Compagnie était renflouée et remplacée par la « Mann's Railway Sleeping Carriage Co » dont G. Nagelmackers conservait la direction et qu'il racheta en 1876 pour fonder la « Compagnie Internationale des Wagons-Lits ».

Et, en 1883, la Compagnie s'adjoignait le titre de « Grands Express Européens ».

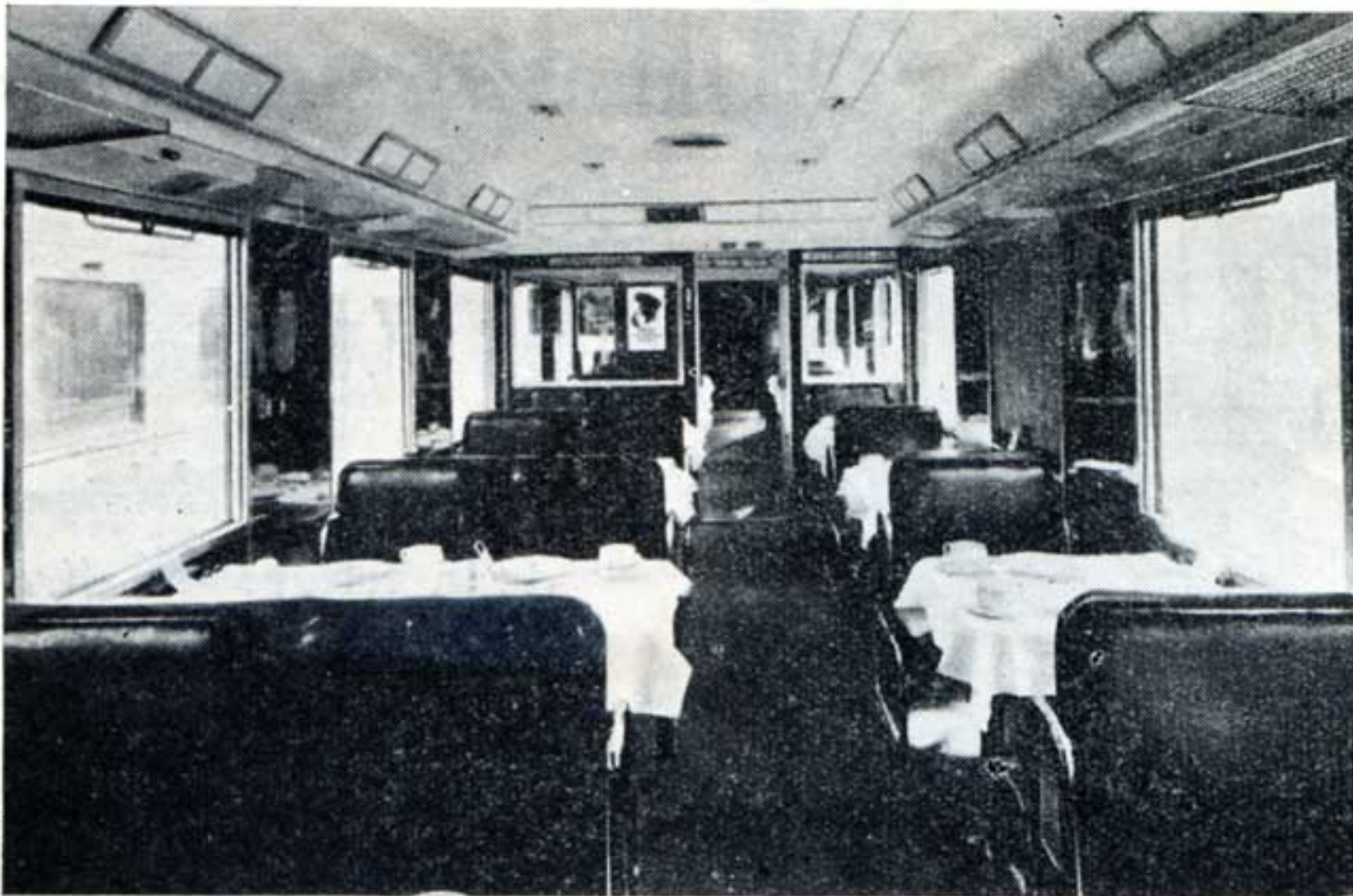
De 58 voitures qui composaient son parc initial et qui roulaient alors entre Ostende et Berlin, Paris et Cologne, Paris et Vienne, Paris et Menton, ce parc est passé en 1951 à plus de 1.200 véhicules (W.L., W.R. et fourgons).

De même qu'elle fut la première à introduire en Europe la voiture à bogies, la Compagnie y créa les premières voitures métalliques, à la caisse bleu et or, flanquée de son panonceau bien connu. Ces voitures circulent maintenant sur les voies ferrées de trois continents.

Convaincue de ce que dormir la nuit dans un lit n'est pas un luxe mais une nécessité élémen-



Compartiment de 1^{re} ou 2^{me} classe en position de jour.



Intérieur d'un wagon restaurant à 56 places.

taire, la Compagnie a ouvert ses voitures aux clients de la 2^{me} classe, puis sur certaines lignes, à ceux de la 3^{me} classe.

Elle mettra même bientôt en chantier des voitures de 2^{me} classe dans lesquelles chaque voyageur disposera d'un compartiment pour lui seul et elle projette de généraliser les services de W.L. de 3^{me} classe.

Certes, aujourd'hui, les grands de ce monde qui autrefois louaient toute une voiture-lits, voire tout un train pour leur usage personnel, ne sont plus qu'une rarissime exception.

Mais les voyages sont maintenant accessibles à tous. Ceci explique pourquoi, en 1950, la Compagnie transportait dans ses voitures-lits, 1 million 700.000 personnes contre 1.350.000 en 1938 et servait plus de 5 millions de repas dans ses W.R. contre 3.500.000 en cette même année 1938.

Le « Transsibérien » n'est plus — et pour cause — exploité par la Compagnie. D'autres services ont été supprimés... toujours pour la même cause...

Mais en revanche, la Compagnie a étendu son champ d'activités dans de nouvelles directions, notamment en Afrique. En outre, elle exploite un peu partout des hôtels et buffets dans

les gares de chemins de fer et aéroports.

Comme toute nouveauté, la Compagnie eut à lutter, à l'origine, pour se faire admettre. Mais elle trouva partout de puissants appuis et le grand roi Léopold II notamment, fut un de ses premiers actionnaires.

Les réseaux reconnaissent aujourd'hui en la Compagnie leur auxiliaire le plus précieux qui ajoute le confort et l'agrément, à la régularité et à la sécurité du transport ferroviaire.

Aucun autre mode de transport, que le wagon-lits, ne permet, en effet, au voyageur de se déplacer à la fois sans fatigue et sans empiéter sur les heures d'activité.

Quant au W.R. tous ceux qui ont goûté de son excellente cuisine, savent combien agréablement

il réduit ce qu'il y a toujours d'un peu fastidieux dans un trajet de jour.

Là où il n'y a pas de W.R., la Compagnie généralise maintenant des services de « snack-bars » ou de « vente ambulante » de plus en plus appréciés.

La Compagnie a créé un vaste réseau d'agences de voyages relié par des accords spéciaux à celui de la Maison Cook, de sorte que, en n'importe quel point du monde, le client de chacune de ces entreprises a la certitude de pouvoir trouver, le cas échéant, une aide utile de la part des agents de cette vaste organisation.

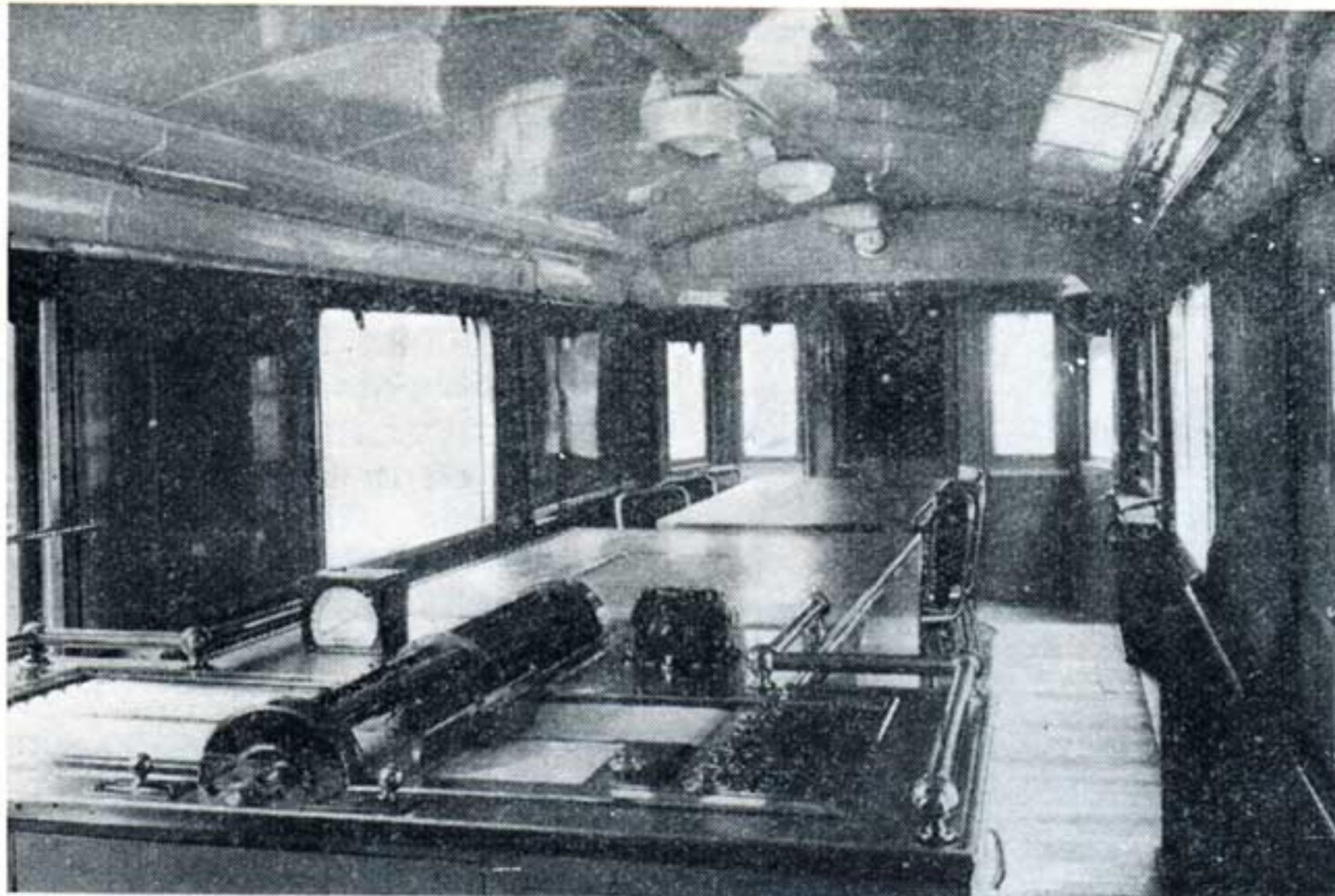
Ce n'est pas le moindre mérite de la Compagnie que d'avoir démontré de façon pratique, depuis 75 ans qu'elle existe, qu'une institution européenne, peut fonctionner efficacement en dépit des frontières qui séparent les pays du vieux continent.

Elle donne un exemple précieux, en cette époque où les esprits réalistes conçoivent de plus en plus l'inéluctable nécessité de réaliser l'Unité européenne.

Et ce n'est pas un mince avantage pour la Belgique, que cet exemple soit donné par une entreprise belge.



Un wagon-lits moderne.



Le contrôle de l'état des voies

Emploi en Belgique de la voiture Matisa système Mauzin

par **M. VANDENBERGHE**

Ancien dirigeant du Service central des travaux d'entretien de la voie de la S. N. C. B.

Disposition intérieure de la voiture de contrôle.

AU cours des cinq dernières années, le Réseau de la Société Nationale des Chemins de Fer Français (S.N.C.F.) a prêté gracieusement à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.B.) l'une des voitures de contrôle du type Mauzin qu'il possédait.

De ce fait, l'utilisation en Belgique a dû être limitée à deux périodes de huit jours chaque année, l'une au printemps, et l'autre, à l'automne. Malgré cette très courte durée, 2.500 kilomètres de voies des grandes artères du réseau belge ont pu être parcourues chaque fois, et leur état enregistré sur graphiques.

La description de la voiture est trop connue pour qu'on s'y arrête; il suffira de rappeler qu'elle enregistre graphiquement à toutes les vitesses et avec une précision mathématique les caractéristiques ci-après de la voie :

- le gauchissement,
- les déformations du profil longitudinal des deux files de rails,
- les variations du dévers par rapport au dévers moyen,
- les variations des flèches des deux files de rails,
- et enfin, l'écartement des voies.

D'autre part, l'opérateur annote sur les graphiques les emplacements de tous les points intéressants, tels que bornes kilométriques, passages à niveau, ponts, bâtiments, etc., au fur et à mesure qu'il les franchit.

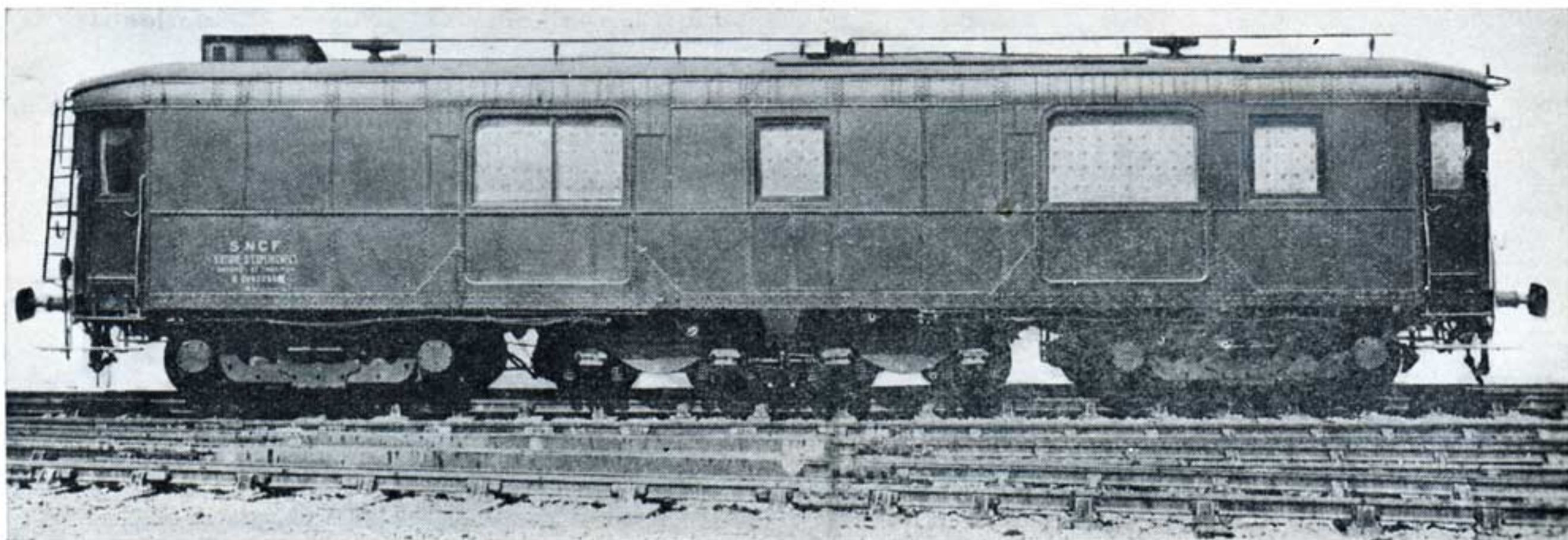
Cet enregistrement n'a coûté qu'une trentaine de francs au kilomètre de voie. L'établissement de relevés des mêmes caractéristiques au moyen d'instruments ordinaires à main coûte vingt fois autant; encore ce dernier n'est-il effectué qu'à l'état statique, laissant dans l'inconnu l'accroissement très important des déformations de la voie lorsqu'elle est en charge et soumise aux actions dynamiques.

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges a essayé de tirer le maximum de fruits de ces enregistrements pour l'étude de la superstructure et de l'entretien des voies.

À ce sujet, quelques exemples, non limitatifs, seront certainement plus convaincants que de longues théories non étayées par des documents réels.

Etude de la superstructure de la voie

Dans une section de voie, diverses poses (rails, traverses, accessoires de pose et ballast) ont été effectuées à titre d'essai en 1937.



Voiture de contrôle type « Mauzin » de la S.N.C.F.

La voie est moyennement chargée (20.000 tonnes métriques en 24 heures), et la vitesse autorisée est de 120 kilomètres à l'heure.

L'entretien de la voie est homogène et satisfaisant.

Grâce aux enregistrements de la voiture, on a pu faire les déductions suivantes :

- 1°) Sauf le tronçon de voie compris entre les kilomètres 7800 et 8700, qui comporte des éclisses plates à 6 boulons (type César), toute la section est équipée d'éclisses plates à 4 boulons. (Fig. 1).

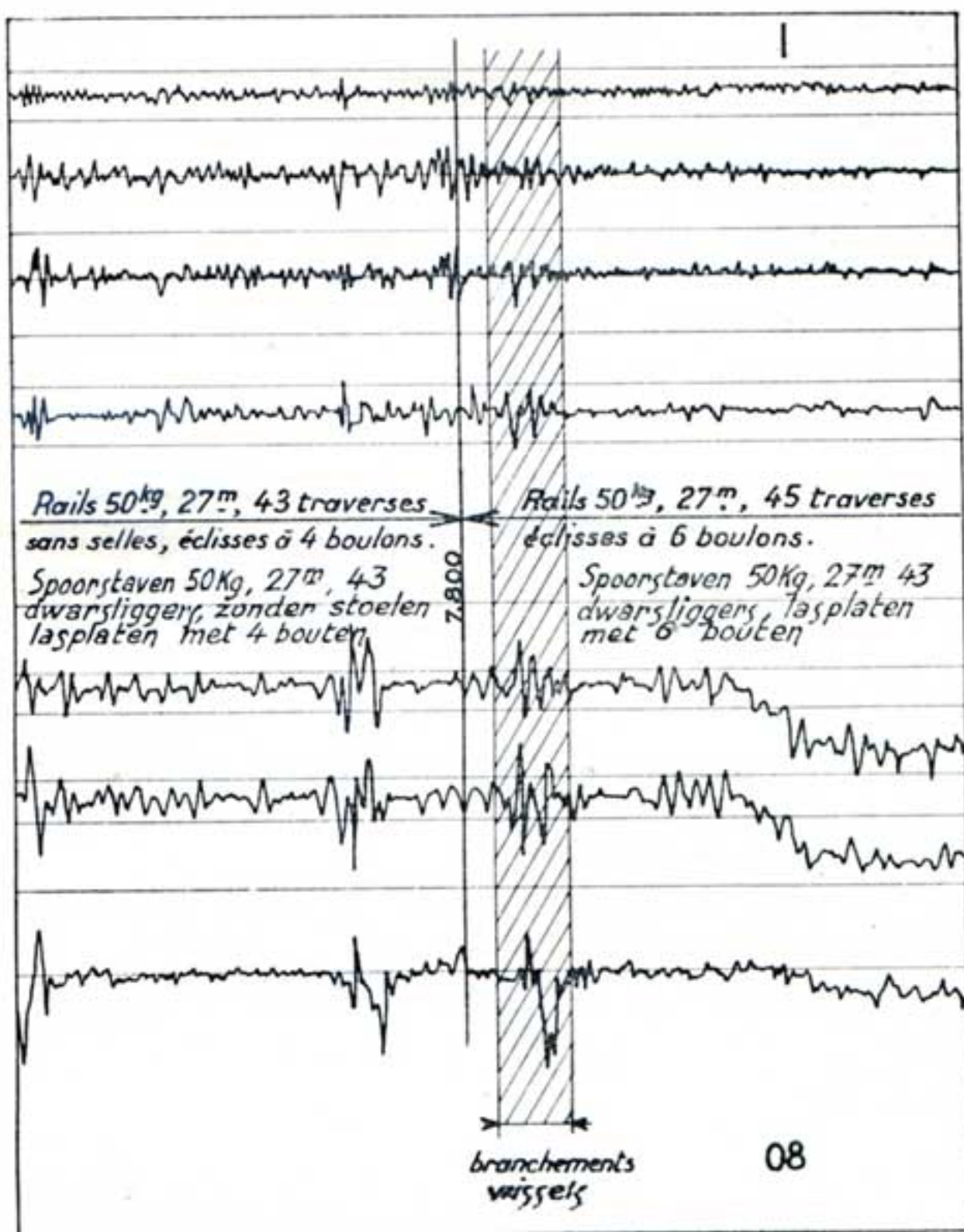


Fig. 1. — Ligne de Bruxelles à Denderleeuw. Sur la portion de voie présentée le type d'éclisse est différent sur les parties droite et gauche du graphique. Les enregistrements prouvent la supériorité du type d'éclisse utilisé sur les voies correspondant à la partie droite du graphique.

L'analyse du graphique fait apparaître qu'après 11 années de service, l'éclisse César, employée sur les grandes artères, est encore nettement supérieure aux autres.

Aucune autre auscultation n'aurait pu démontrer avec autant de certitude que la S.N.C.B. a eu raison de l'adopter.

- 2°) Le nombre de traverses mises en œuvre, par longueur de rail, varie à chaque kilomètre environ — 43, 45 et 47 pour les travées de 27 mètres, et 90 à 98 pour les travées de 54 mètres de longueur.

Les enregistrements prouvent que, sauf sur le tronçon muni d'éclisses à 6 boulons, les déformations de la voie sont relativement homogènes et qu'il n'y a pas d'intérêt technique à admettre un travelage extrêmement dense, alors que la résistance du joint est inférieure à celle du rail plein.

La S.N.C.B. en a conclu qu'on pouvait, sans inconvénient majeur, réduire le nombre de traverses de 47 à 43 pour les rails de 27 m. de longueur et de 98 à 90 pour les rails de 54 m. de longueur.

Grâce à la précision des renseignements fournis par l'auscultation à l'aide du wagon Mauzin, cette décision a pu être prise peu après la guerre, alors que les traverses étaient rares et d'un prix extrêmement élevé.

Etude des méthodes d'entretien de la voie

Les figures 2 et 3 concernent deux sections de voie dont l'entretien a été effectué, l'une par soufflage (fig. 2) et l'autre par bourrage mécanique à vibration et compression « Matisa » (fig. 3). Les résultats quant à la qualité géométrique de la voie, sont aussi excellents l'un que l'autre.

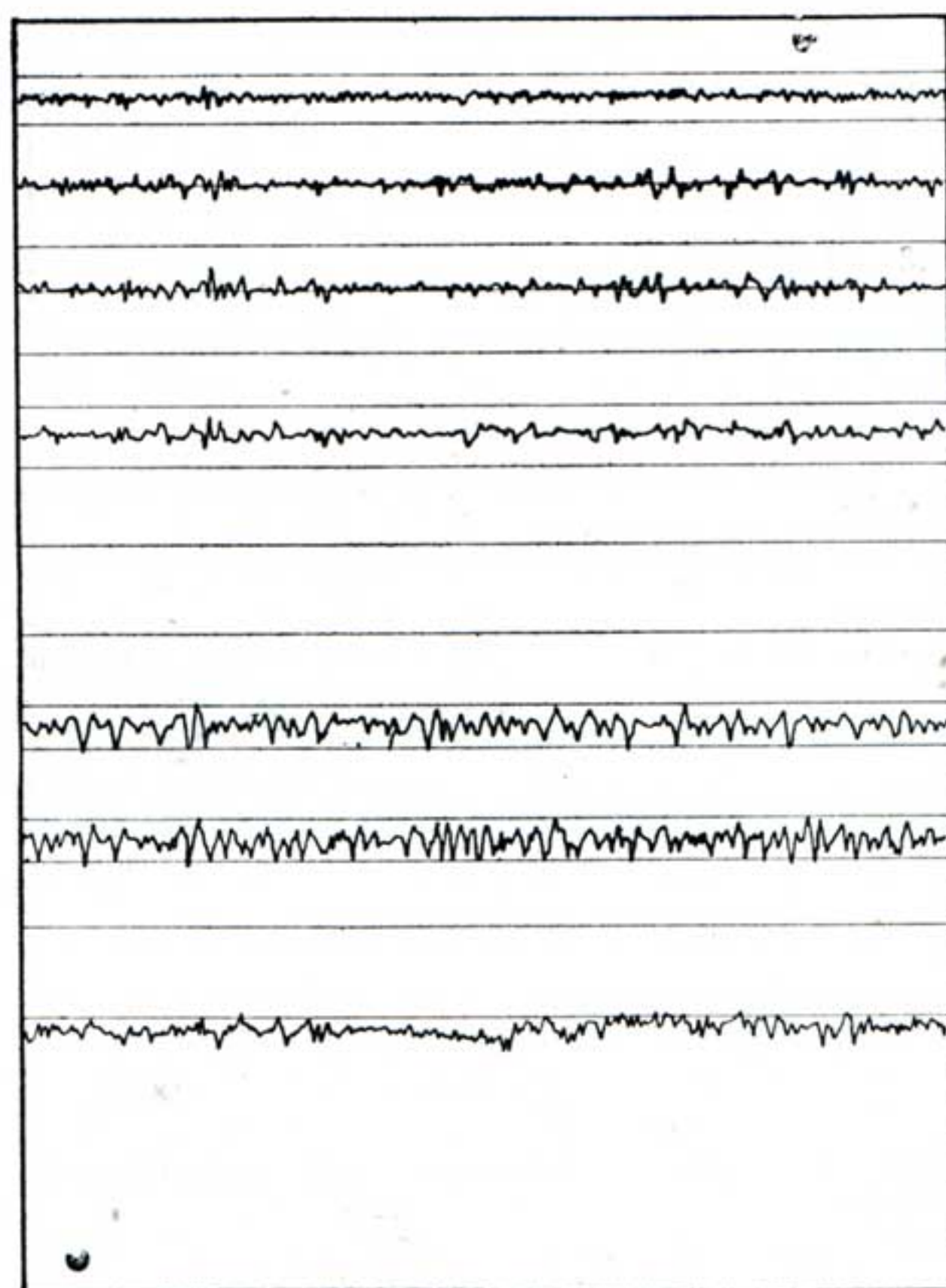


Fig. 2. — Ligne de Gand à Denderleeuw.

On pourrait donc utiliser l'une ou l'autre des deux méthodes, si l'on ne recherche que la qualité géométrique de la voie. Mais on peut rappeler volontiers, que le bourrage présente des avantages par rapport au soufflage. En effet, la voie est complètement déchaussée et suspendue dans le vide par l'opération du soufflage, les traverses n'étant en contact avec leur assise qu'après le passage du premier train. Ce train parcourt une voie dont la résistance transversale est très faible. La plupart des réseaux qui recourent à ce mode d'entretien ont été amenés, à juste titre d'ailleurs, à pallier la faiblesse de la voie en prescrivant des mesures de sécurité sévères : interdiction d'appliquer le souf-

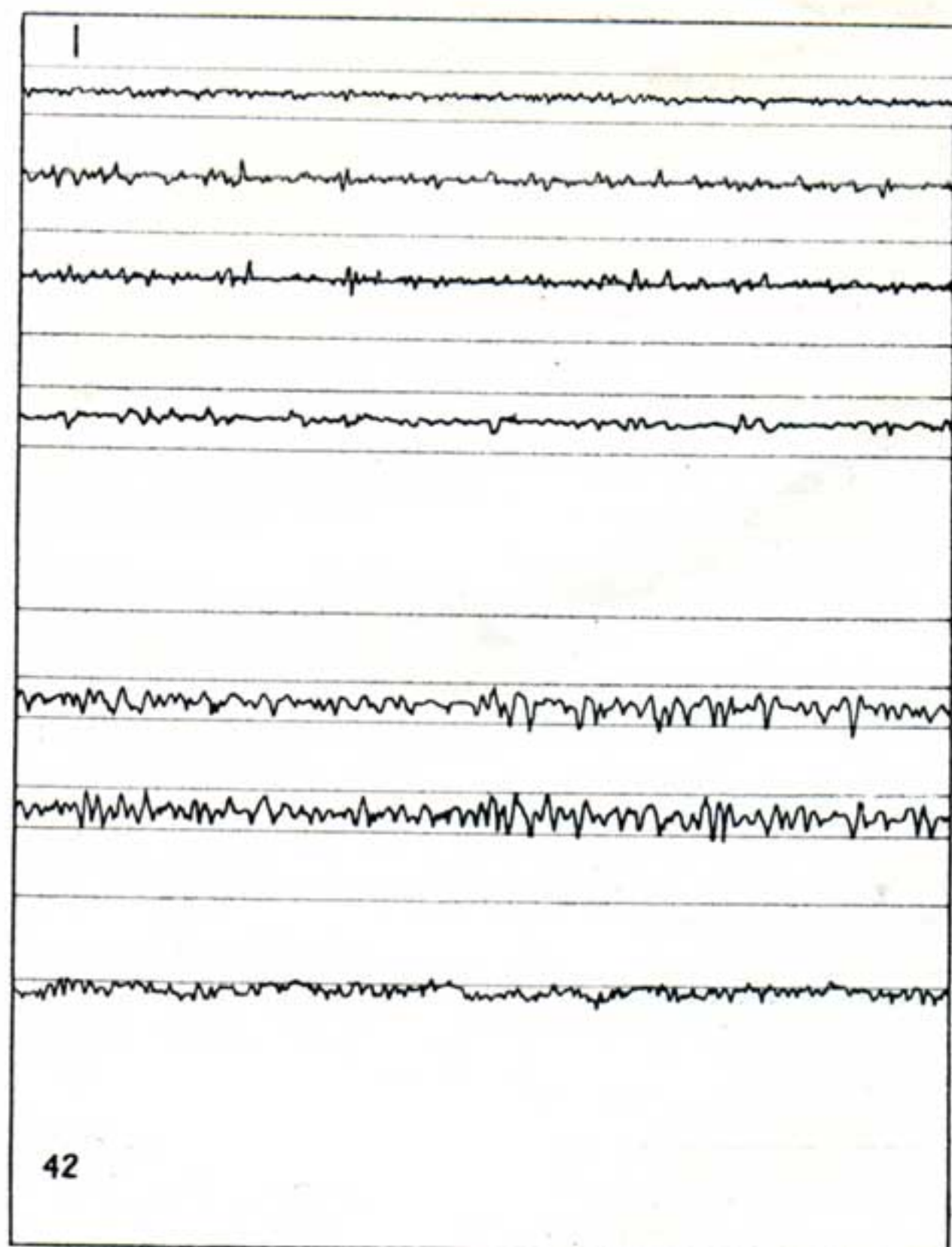


Fig. 3. — Ligne de Gand à Denderleeuw.

flage devant les trains rapides ou limitation de leur vitesse.

La stabilité de la voie n'est acquise qu'après une durée assez longue, qui varie d'après la densité du trafic, de huit jours à trois semaines. Dans l'intervalle, les réactions du matériel roulant altèrent le nivellement longitudinal et le tracé, déformations beaucoup moins importantes dans une voie bourrée; enfin, la résistance transversale de la voie bourrée reste toujours supérieure à celle de la voie soumise au soufflage, opération qui exige l'emploi de pierrailles de dimensions assez petites formant une assise relativement lisse aux traverses.

Le bourrage mécanique effectué par la machine « Matisa », est fait par un seul agent; il est aussi supérieur au bourrage mécanique exécuté par plusieurs agents, beaucoup plus lent et plus onéreux que le premier et bien moins homogène, du fait de l'intervention de plusieurs agents.

Etude des travaux d'entretien annuels de la voie

Rappelons pour mémoire qu'en dehors du remplacement systématique et continu de tous les matériaux de la voie ou de certains d'entre eux par des matériaux neufs, appelé aussi « renouvellement », l'entretien se fait habituellement sous trois formes :

- 1^o) La révision intégrale de la voie, comportant le remplacement en **recherche** des matériaux hors d'usage et la correction parfaite de tous les autres défauts et déformations;
- 2^o) La révision réduite limitée au resserrage des boulons, et des tirefonds, et à la correction continue du nivellement et du tracé;

3^o) La révision en recherche ou la correction de défauts isolés.

Les deux premières révisions étaient périodiques, la période variant d'après la vitesse et le trafic des lignes intéressées. Ces révisions présentaient l'avantage d'être facilement contrôlables, mais sont de par leur essence même illogiques et onéreuses.

En effet, tout technicien averti sait, d'une part qu'il est toujours inutile et le plus souvent nuisible de réviser des voies en bon état, et d'autre part, que la fréquence de l'intervention des équipes n'est pas uniquement justifiée par la densité du trafic et la vitesse de régime des trains, mais aussi par la configuration en plan et en profil des lignes et plus encore par l'usure de la superstructure, qui croît rapidement avec l'âge des matériaux.

Ces raisons ont incité la S.N.C.B. à renoncer à la périodicité systématique des révisions et à ne plus procéder à l'une ou l'autre de celles-ci qu'aux endroits où un examen approfondi a fait ressortir qu'elles étaient nécessaires.

L'importance de ces travaux pourrait être chiffrée d'après une auscultation des voies par les services locaux, mais cette méthode est longue, onéreuse et sujette à des erreurs involontaires ou autres.

C'est pourquoi la S.N.C.B. a été amenée à faire usage des graphiques de la voiture « Mauzin » pour fixer le budget à allouer annuellement à chaque équipe.

Ce budget, exprimé en journées de travail, est fonction des travaux à exécuter.

L'examen des graphiques est confié au service de contrôle des travaux de la voie qui fonctionne dans chaque groupe (en étendue 1/10^e du développement du réseau de 7.700 kilomètres de voies principales et 5.500 kilomètres de voies de service dans les gares).

À cette fin, on se sert d'un transparent amovible de 0 m. 25 à 0 m. 30 de longueur qui comporte, pour chaque graphique de la bande enregistrée, deux lignes horizontales parallèles dont l'espacement est fixé par le Service central.

La distance entre deux parallèles limite les déformations qui peuvent être maintenues sans correction.

À noter que cette distance varie d'après la classe des lignes à réviser : grandes artères ou lignes secondaires.

En posant ce transparent sur les graphiques, on peut, sans erreur, indiquer par des teintes différentes, le genre de révisions à effectuer. Celles-ci comprennent toujours le resserrage des accessoires de pose et la toilette.

Cette analyse paraît longue et fastidieuse, mais l'emploi du transparent devient superflu dès que la distance entre deux parallèles s'est suffisamment imprimée sur la rétine de l'opérateur.

Les voies sont ainsi classées en diverses catégories dont on trouvera des exemples d'enregistrement sur les graphiques **fig. 4** et **5** :

- c) Sections à soumettre à la révision continue — devant, et la correction de quelques défauts isolés, ne doivent subir aucune intervention des équipes (portion A de la fig. 4);

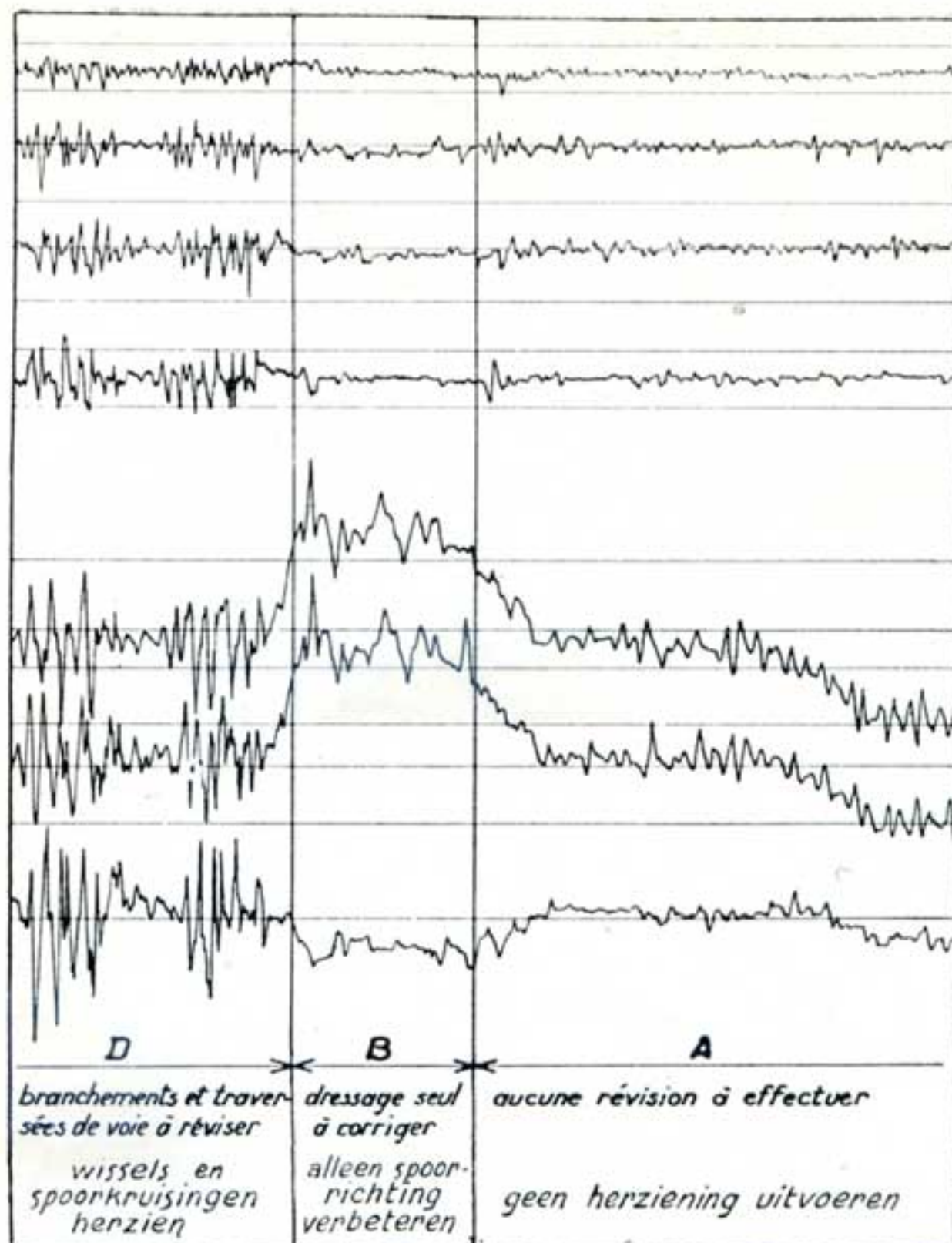


Fig. 4. — Ligne de Bruxelles à Eppeghem. Le programme d'entretien des voies est déterminé d'après les enregistrements obtenus. Cette figure donne un exemple des travaux d'entretien de voie à exécuter en fonction de l'enregistrement. On économise ainsi, avec les enregistrements, des frais d'entretien car on ne travaille que là où il y a lieu et on n'y effectue que le travail nécessaire.

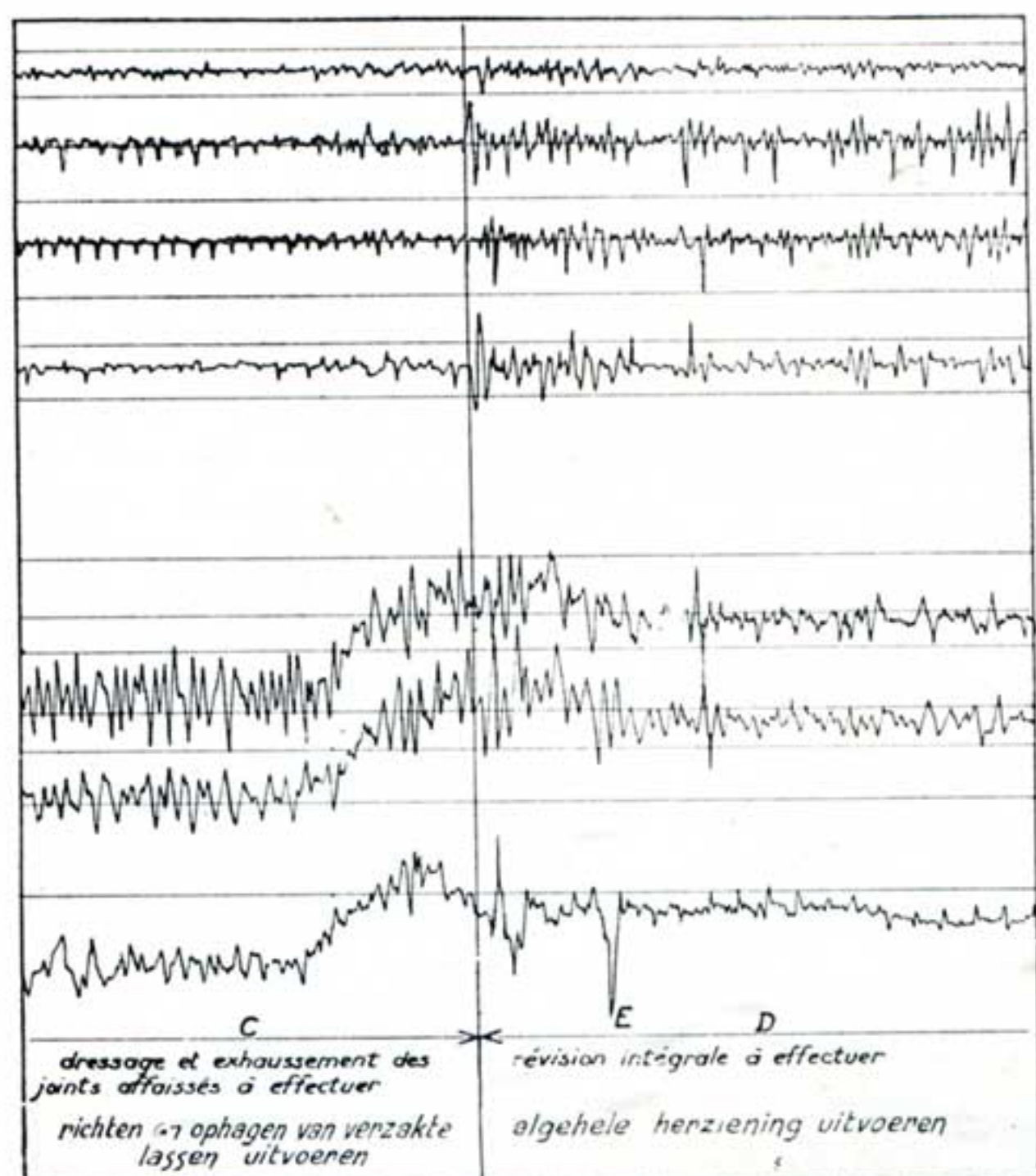


Fig. 5. — Ligne de Bruxelles à Eppeghem. Même légende que pour la figure 4.

- b) Sections de voies dont certains défauts doivent être corrigés, à l'exclusion des autres (portions B de la fig. 4 et C de la fig. 5);
 - c) Sections à soumettre à la révision continue — réduite ou intégrale (portions D des fig. 4 et 5), et, enfin
 - d) déformations isolées dont la correction immédiate est de rigueur (portion E de la fig. 5).
- Ce travail étant terminé, l'établissement du budget à allouer à chaque équipe devient simple.

En effet, chaque sous-opération d'une révision nécessite, d'après chronométrage, un certain temps, ou norme établie en 1/100 d'heure. Il suffit, dès lors, de totaliser la longueur des divers tronçons intéressés par chaque sous-opération et de multiplier ce total par la norme correspondante pour obtenir le temps à allouer pour la correction d'une déformation déterminée.

Chaque déformation ayant fait l'objet d'un calcul semblable, on établit le total de toutes les heures à allouer.

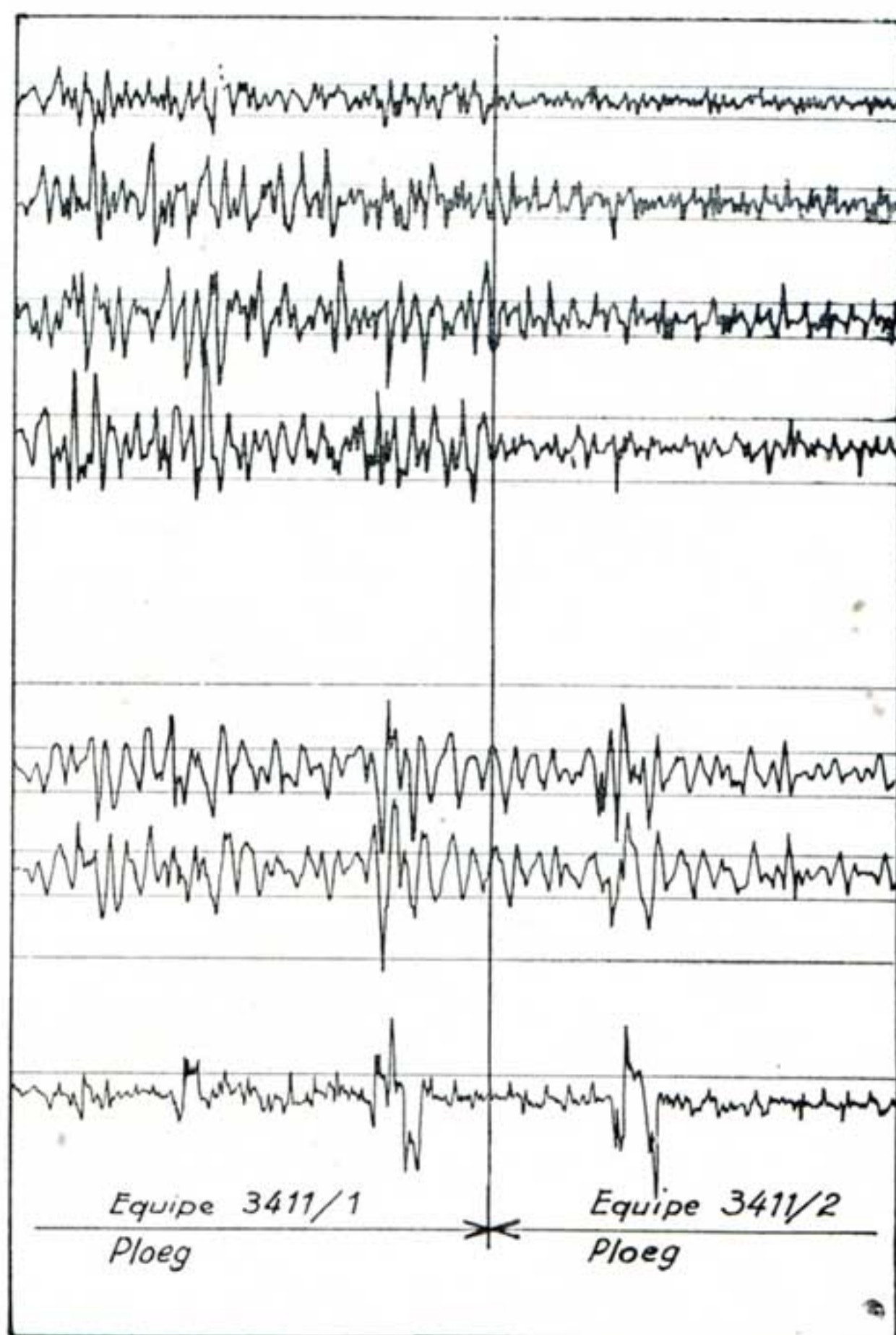
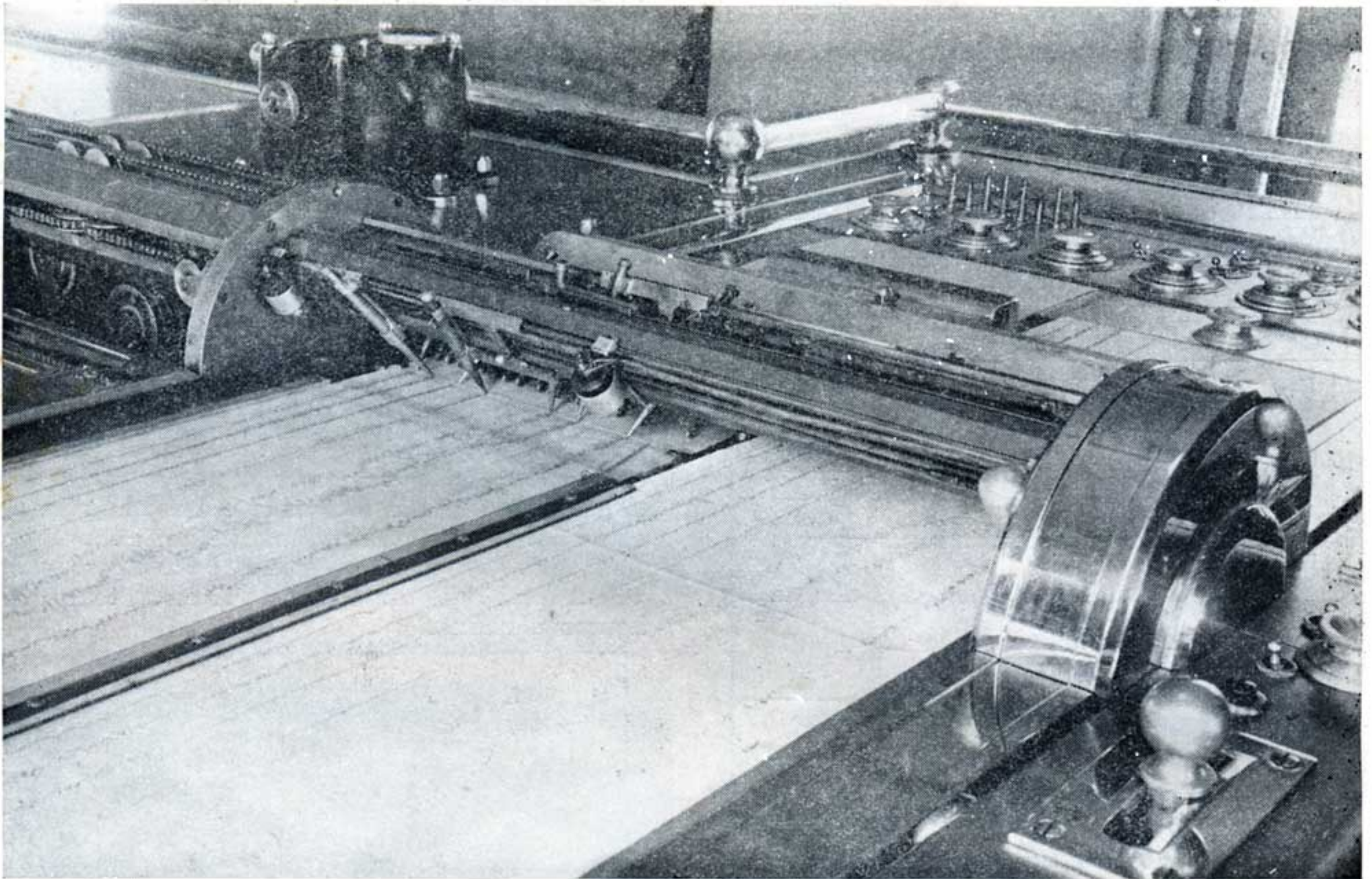


Fig. 6. — Figure montrant l'influence de la valeur des équipes d'entretien sur la qualité de l'état des voies.

Enfin, on y ajoute une constante relative à l'exécution de corvées et d'intempéries, dont l'importance est connue par expérience, pour obtenir en finale un nombre de journées octroyées à chaque équipe.

Economies découlant de l'emploi de la voiture de contrôle Mauzin

- Ces économies sont de deux ordres :
- 1°) L'économie directe qui découle de l'élimina-



Enregistreur de la voiture S.N.C.F. système « Mauzin ».

tion totale ou partielle de certains travaux d'entretien.

Cette économie est assez substantielle : sur les 2.500 kilomètres de voies auscultées au début et à la fin de chaque exercice, 600 kilomètres n'ont dû subir aucun entretien (serrage et toilette exceptés).

Ce résultat à lui seul représente une économie annuelle dépassant largement la dépense d'achat d'une voiture de l'espèce;

2°) **L'économie indirecte** qui est certainement beaucoup plus importante encore, et qui découle :

a) de la possibilité de déterminer avec certitude les matériaux constitutifs de la superstructure qui résistent le mieux et le plus longtemps aux réactions du matériel roulant;

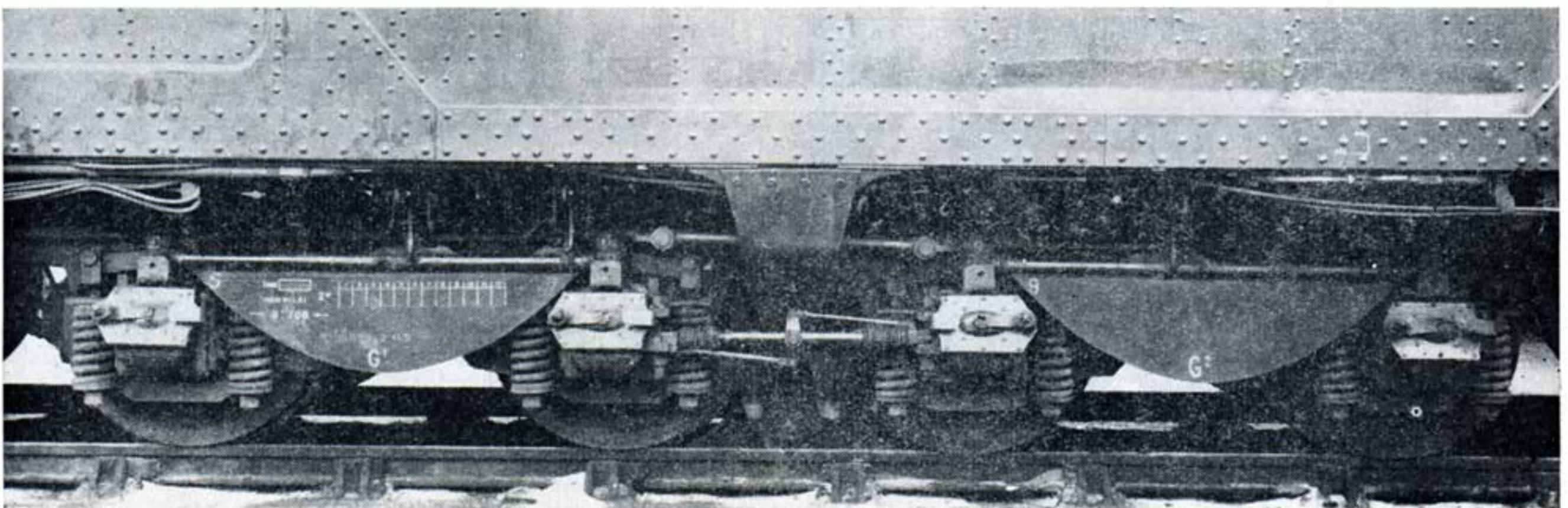
b) du stimulant de l'amour-propre des équipes, résultant de la comparaison des résultats de leur travail avec ceux obtenus par les équipes voisines.

La **fig. 6** est suffisamment explicite à cet égard.

Il convient de noter à ce sujet que les observations des chefs sont souvent discutées et sans effet durable, tandis que les enregistrements graphiques, dont les équipes reçoivent un exemplaire, sont et restent des témoins irrécusables.

« Verba volant, scripta manent ».

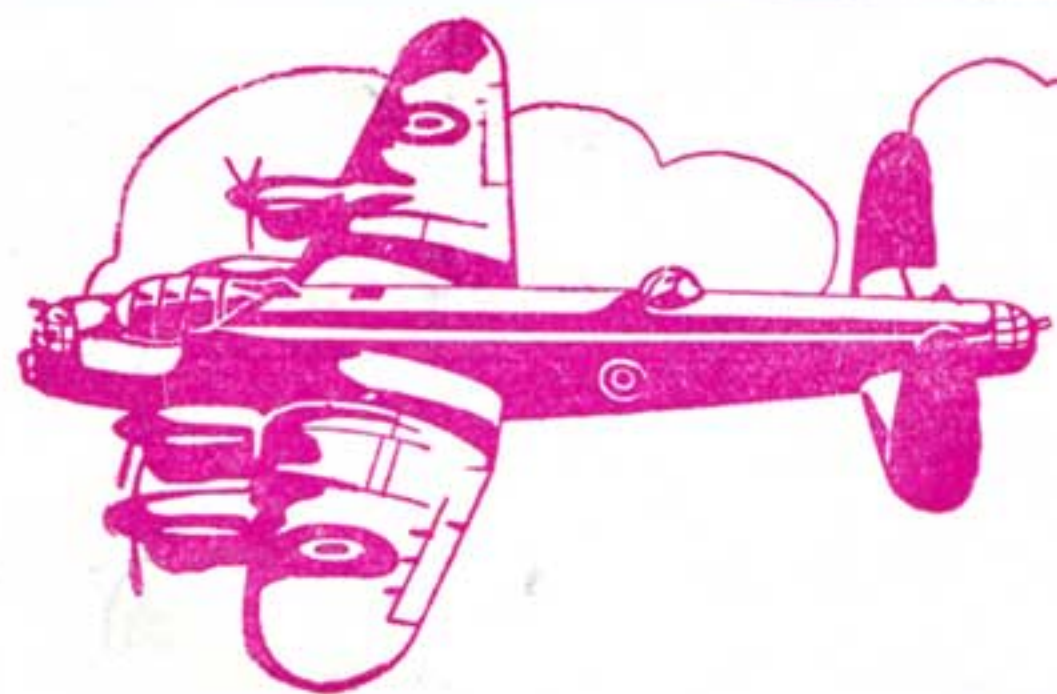
Pour toutes ces raisons, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a décidé, en principe, après plusieurs années d'expérience, d'acquiescer une voiture de contrôle des voies conçue, construite et mise au point par M. Mauzin, ingénieur, chef des essais et des recherches de la Société Nationale des Chemins de Fer Français.



Détail du dispositif central d'enregistrement.

Pour

les laboratoires
les bureaux d'études
les foires et expositions
l'enseignement technique
les architectes et les urbanistes
les musées



CHEMINS DE FER - AVIATION - MARINE

S.P.R.L. - 96, RUE DE LA CROIX DE FER, BRUXELLES - Tél. 18.75.43

Exécute

les modèles à l'échelle (fixes et mobiles)
les stands complets
les panneaux publicitaires
les dioramas
les tableaux didactiques
les plans et schémas animés
les tableaux lumineux
les maquettes techniques
les reconstitutions historiques
les cartes en relief



SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES



*Avez-vous pensé à toutes les facilités de déplacement
Que vous offre le chemin de fer?*