



TRAINS

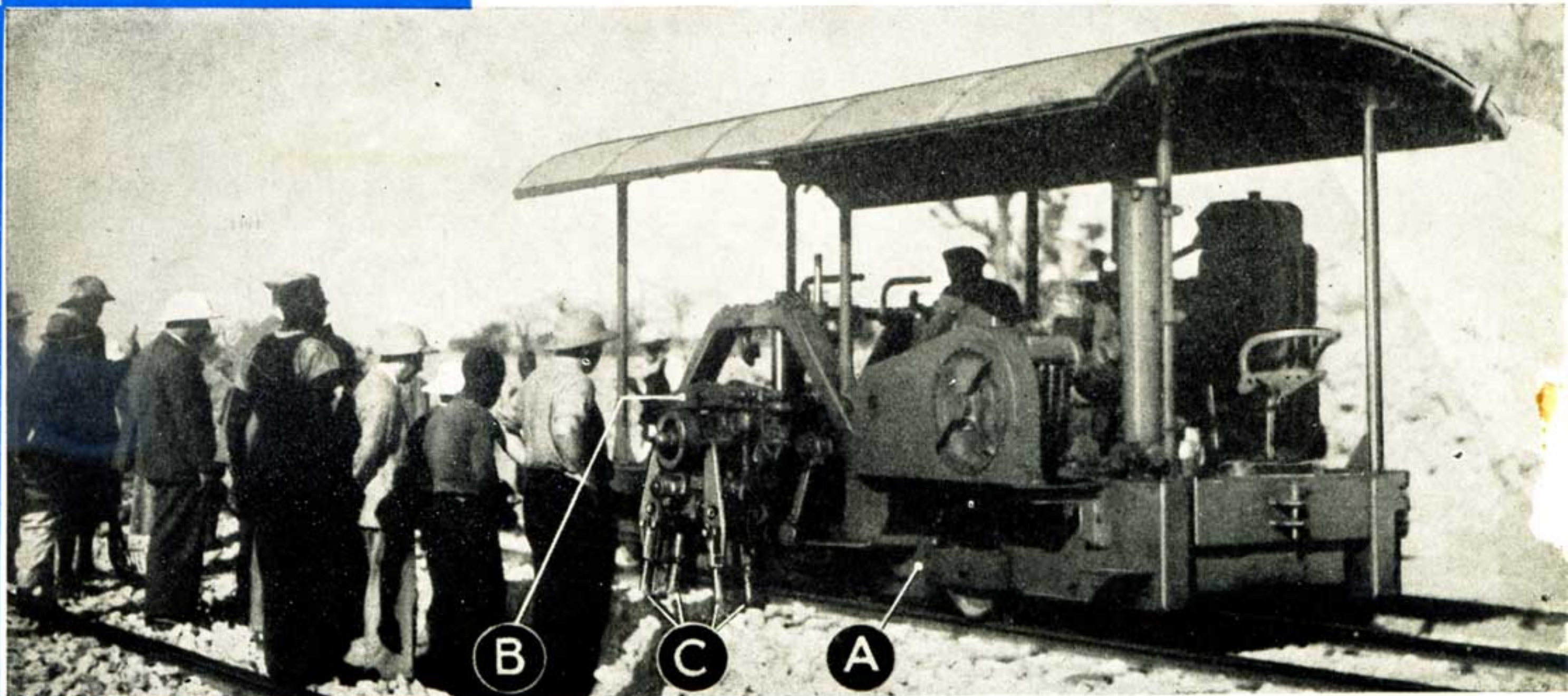
REVUE FERROVIAIRE BELGE BIMESTRIELLE

7^{me} ANNEE
FEVRIER 1952

NUMERO 7
Editée avec la collaboration
du Service de Presse de la S.N.C.B.

FRANCS
BELGES 20,-

SOUA
toutes les latitudes



A

BATI ACIER
soudé
électriquement

B

CHASSIS
MOBILE
Porte-outils

C

OUTILS
de **BOURRAGE**
comprimant
le ballast
par vibrations

42 RESEAUX, comptant plus de la moitié des voies ferrées du monde, utilisent les **BOURREUSES** et **CRIBLEUSES** de **HAUTE PUISSANCE**

Matisa

La **BOURREUSE** AUTOMATIQUE « **MATISA** » reproduite ci-dessus (photo prise en Afrique Centrale) permet, avec très peu de main-d'œuvre spécialisée de bourrer 1.000 m. de voie par jour, d'une façon parfaite, aussi bien en renouvellement qu'en entretien courant. De plus, ce bourrage mécanique a une supériorité incontestable sur le travail manuel, par sa régularité.

Demandez notre ouvrage abondamment illustré
« Méthodes modernes d'entretien des voies ferrées »

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



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

AUTRES FABRICATIONS - CRIBLEUSES - VOITURES DE CONTROLE MATISA - MATERIEL D'ENTRETIEN



SOMMAIRE

Numéro 7

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

FÉVRIER 1952

A nos lecteurs	1
La Cogestion dans un grand service public	11
Cheminots et Résistants du Brabant	14
Pourquoi la S.N.C.B. veut équilibrer son Budget	15
Quelques techniques nouvelles dans l'art de construire	19
La Littérature du Dépaysement	22
Les nouvelles voitures « Service International »	23
Les Chemins de Fer dans l'Economie Belge	25
Les Timbres Colis-Postaux	28
Qu'est-ce que le « Prix Chtarian » ?	29
Les Loisirs du Personnel de la S.N.C.B.	31
Les Homes pour enfants de Cheminots	33
L'École d'apprentissage du Service de l'Electricité et de la Signalisation Parmi les nôtres	36
Indices d'exploitation de la S.N.C.B.	37
Les Transports Ferroviaires aux Etats-Unis	39
Une Nouvelle Automotrice double aux Chemins de Fer Fédéraux Autrichiens	40
La II ^{me} Foire Internationale des Chemins de Fer en Miniature	41
Marche Commémorative de la S.N.C.B.	42
Bibliographie et Communiqués	44
L'Inauguration de la Nouvelle Gare de Heist-sur-Mer	45

„KRONOS” & „TITANOX”

Pouvoir colorant élevé

Pouvoir couvrant élevé

Grande blancheur

Poids spécifique faible

Inertie chimique

Grande finesse

Innocuité

Résistant aux acides,
alcalis et hautes
températures

DIANOC DE TITANE
oxydes

TÉLÉPHONE
18.53.01 & 18.53.02

SOCIÉTÉ BELGE DU TITANE S.A.



BRUXELLES
11 Rue Leopold

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

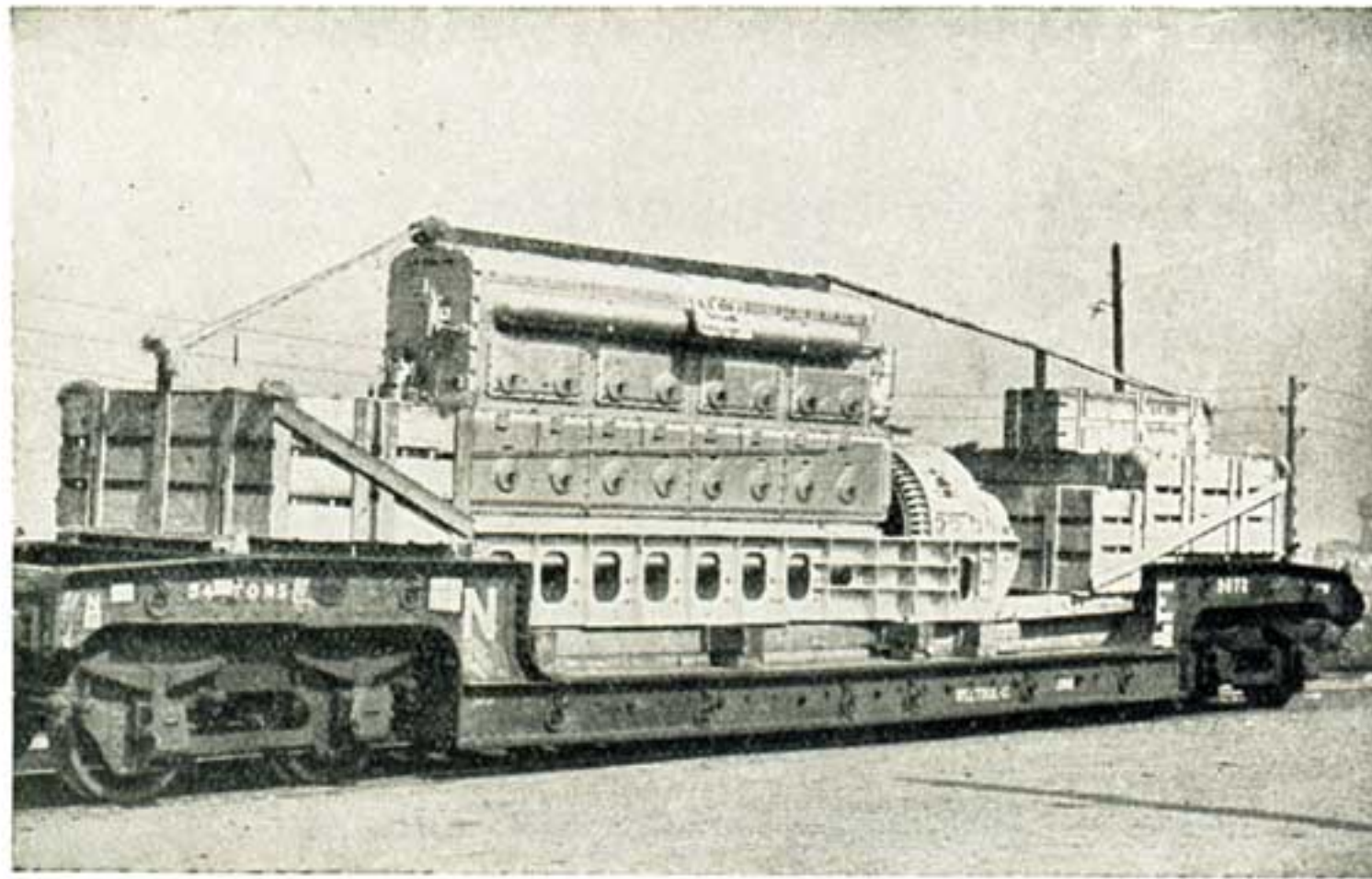
à billes coniques pour première installation et nous imposant certaines conditions de vente de roulements de remplacement dans ces régions a pris fin, et que le renouvellement de cet accord est interdit. Nous pouvons, en conséquence, libres des restrictions imposées auparavant en vertu dudit accord,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

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

FERRY-BOATS

ZEEBRUGGE — HARWICH

SERVICE JOURNALIER



Rotor 35 tonnes

Transport direct NEWCASTLE - BUDAPEST

**Transport de marchandises en wagons directs, SANS TRANSBORDEMENT,
entre toutes les gares de Grande - Bretagne et du Continent**

AVANTAGES CONSIDERABLES POUR LES TRANSPORTS INDUSTRIELS

Matériel de Mines.

Machines non démontées.

Pièces lourdes.

Tracteurs.

Locomotives.

Masses indivisibles sur wagons spéciaux
pouvant aller jusqu'à 125 tonnes.

Spécialité du transport de marchandises
périssables en wagons réfrigérants.

Pièces et briques réfractaires, en vrac,
à l'abri des avaries et de l'humidité.

Métaux bruts et ouvrés.

Tôles non emballées.

Zinc en feuilles.

Verreries.

Marbres.

Plaques en plâtre.

Carreaux céramiques.

**TARIFS DIRECTS DE BOUT EN BOUT
SIMPLIFICATION DES FORMALITES**

Conditions et renseignements:

SOCIETE BELGO-ANGLAISE DES FERRY-BOATS, S. A.

21, rue de Louvain, Bruxelles

Téléphone : 12.15.14

Télégr. « Ferryboat Bruxelles »

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**

A LA

MAISON HELLINCKX, S.A.

50, rue des Pierres — Bruxelles (Centre)

Téléphone : 12.41.77

VOUS TROUVEREZ :

*Un choix incomparable d'outils de qualité
pour tous les corps de métiers.*

**STOCKS IMPORTANTS
QUALITE IRREPROCHABLE**

Magasins ouverts sans interruption
de 8 h. 30 à 18 h. 30 — le samedi jusque 17 h.

A VOTRE SERVICE DEPUIS 1839



A.G.B.

ANNUAIRE GÉNÉRAL DE BELGIQUE

Fondé en 1920

Industriel

Commercial

Maritime

62, RUE DE LA CASERNE, 62 — BRUXELLES

LIVRE D'ADRESSES
des meilleures firmes belges

Téléphone : 11.66.49

Manœuvre une rame de wagons de 150 T. en voie droite et en palier.
Essence : 1,5 l./H.
Vitesse : 2 à 6 km./H.
1.000 appareils en service

locopulseur PULSO

S. A. DES ATELIERS DE CONSTRUCTION DE JAMBE-NAMUR (BELGIQUE)

PIEUX VIBRO

2, rue Stephenson
BRUXELLES

TOUS TRAVAUX DE FONDATIONS
PIEUX ET PALPLANCHES

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



Verl



Nous partons en voyage
SANS SOUCIS

Nous sommes Clients à la
KREDIETBANK

EMPRUNT 4 1/2 p. c. 1952 A 10 ANS

de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges

Garanti par l'Etat Belge

et amortissable en 10 ans par tirages au sort annuels

Emission à **960** francs pour **1.000** francs nominal

REMBOURSEMENT

Le remboursement des obligations aura lieu le 15 mai de chaque année, à raison de 42 millions par an, et le solde la 10e année; il s'effectuera :

- au pair pour chacune des quatre premières années;
- à 102 p.c. de la valeur nominale pour les 5e et 6e années;
- à 103 p.c. de la valeur nominale pour les 7e et 8e années;
- à 104 p.c. de la valeur nominale pour la 9e année;
- à 105 p.c. de la valeur nominale pour la 10e année.

EXEMPTION

DE TOUS IMPOTS ET TAXES REELS QUELCONQUES

Souscriptions à partir du 12 mai 1952 auprès des banques et agents de change du pays.

Remise des titres contre espèces (taxe sur les opérations de bourse supportée par la S.N.C.B.).

PAPIERS Enveloppes sacs - tous formats - toutes fermetures
CARTONS Enveloppes à fenêtre et Administratives - Impressions

INDUSTRIE PAPETIÈRE - 40, RUE AUX FLEURS (PLACE DE BROUCKÈRE)
 SOCIÉTÉ ANONYME

DECOLLETAGE

Petites et grandes séries
 Toutes pièces en tous métaux

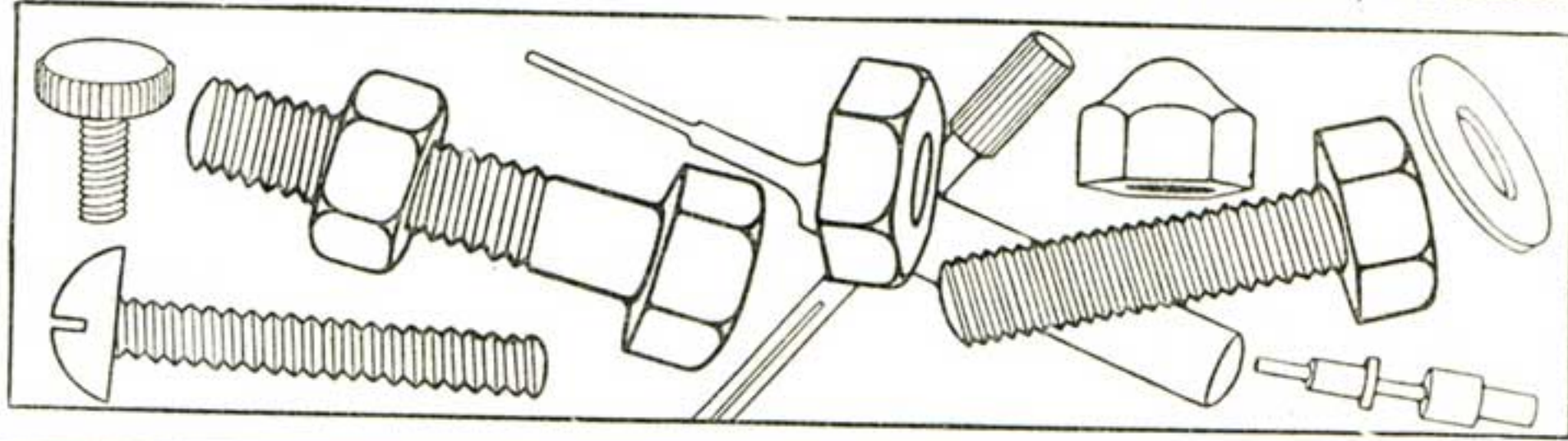
Etablissements
 S. A.

efdé

Tél. : 15.42.65

537-539, chaussée de Haecht, Bruxelles

ECROUS
 BOULONS
 VIS
 DE PRESSION



Déchets de coton
PERFECT PACKING



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.

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.

" 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

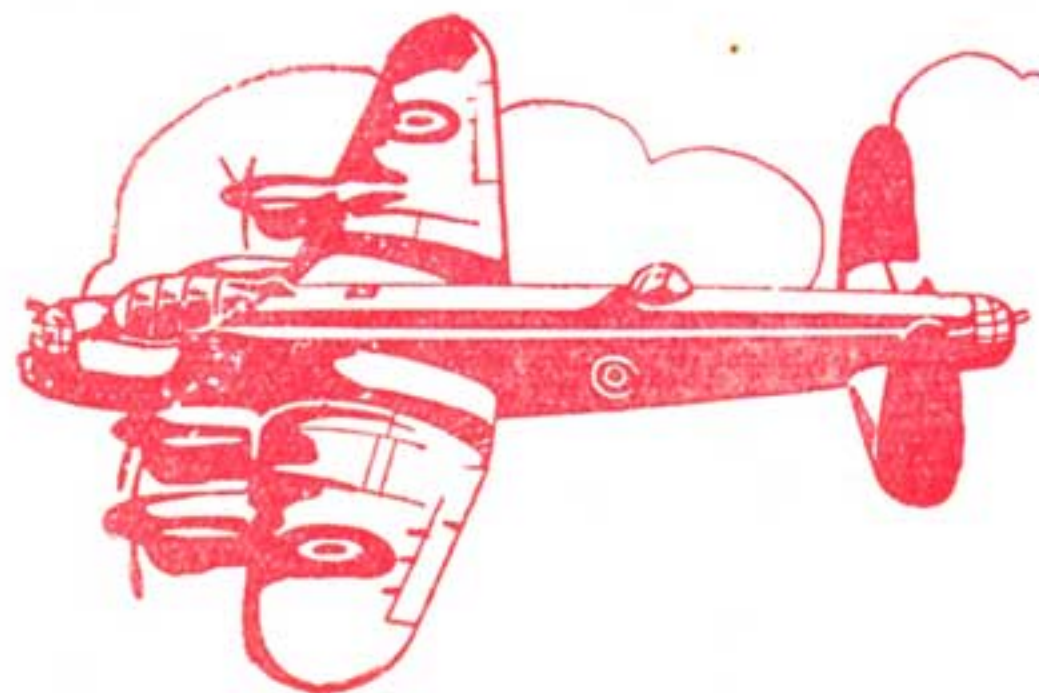
P A L P L A N C H E S

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

SUCRES DE TIRLEMONT

Pour

les laboratoires
les bureaux d'études
les foires et expositions
l'enseignement technique
les architectes et les urbanistes
les musées

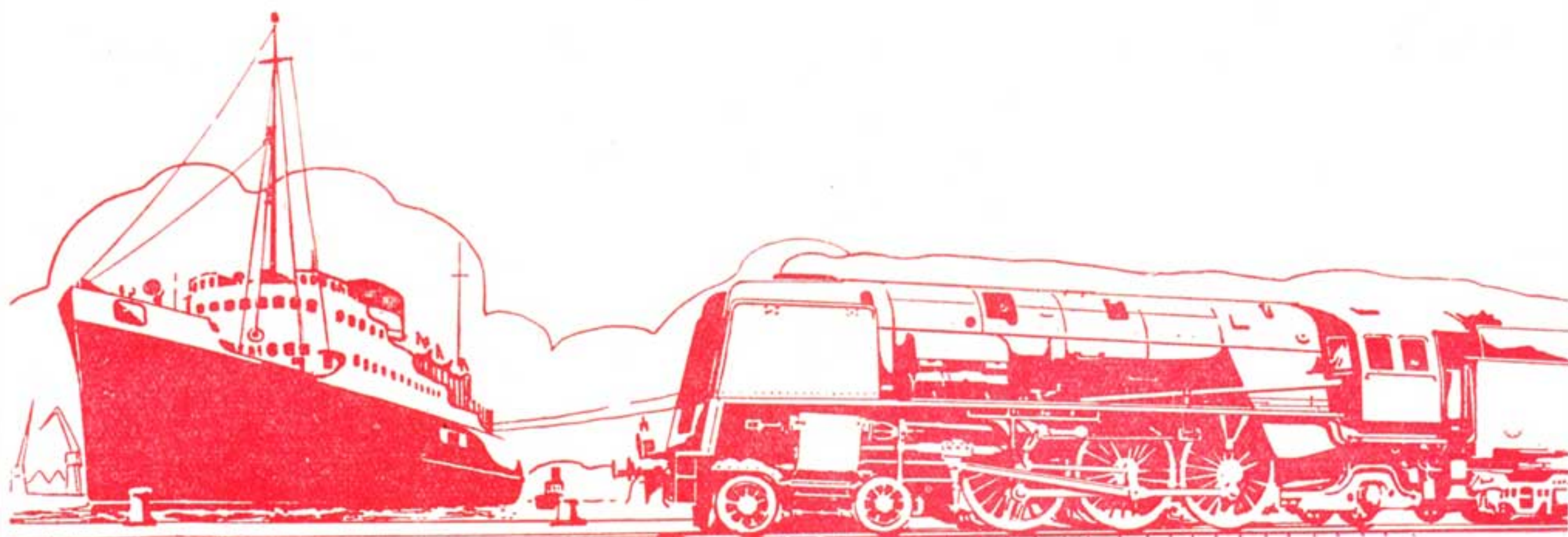


CHEMINS DE FER - AVIATION - MARINE

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



L I S E Z

L'AGENCE

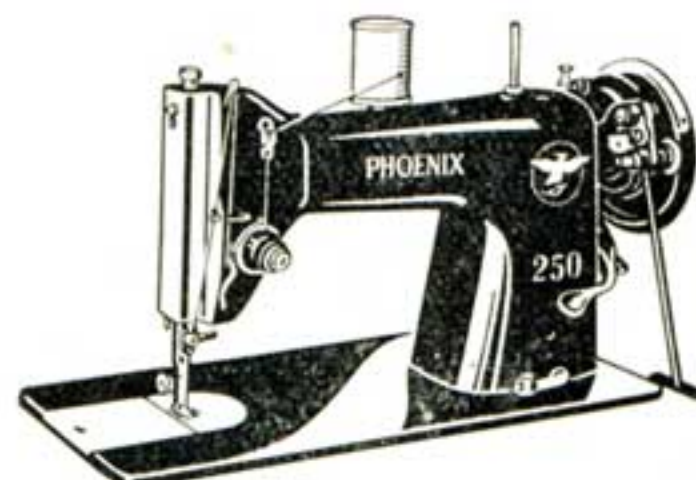
ECONOMIQUE

ET FINANCIERE

105 - 107, boulevard Anspach

BRUXELLES

BERNINA — ELITE — PHOENIX



25, rue d'Idalie, 25

(Quartier Léopold)

BRUXELLES

Téléphone : 47.61.52

SOCIÉTÉ ANONYME

IMPORTATION -- BOIS

ANCIENNEMENT

SNAUWAERT

SCIERIE - RABOTERIE

Siège administratif

28, square Riga - BRUXELLES III - Tél. : 15.49.60 (3 lignes)

Ostende : Bureaux : rue des Concessions. Tél. : 73.671 (3 lignes)

Bruxelles : Chantiers : 31, avenue de Vilvorde

Gand : 214, boulevard d'Afrique. Tél. : 10.274 (Bassins) 18.430

Anvers : 24-26, rue Leys. Tél. : 332.463 — 321.745

LA PLUS IMPORTANTE FIRME BELGE

SPECIALISTE DANS LE COMMERCE DES BOIS DU NORD

IMPORTATION DE TRAVERSES DE CHEMIN DE FER

S.A.MOLENSCHOT

Construction - Réparation - Entretien

tous appareils de pesage

Balances - Bascules - Ponts à peser

132, chaussée de Mons, Anderlecht

Tél. : 21.04.87

J. De Meyer

ENTREPRISES GENERALES

20, rue des Chardons — Bruxelles

Tél. : 16.23.39

ENTREPRISES GENERALES

DU BATIMENT

TRANSFORMATIONS

APPAREILS DE SIGNALISATION



CABLES DE SIGNALISATION
 DE TELEPHONE, D'ENERGIE H.T. ET B.T.
PÉDALES ÉLECTROMÉCANIQUES
PÉDALES MAGNÉTIQUES
RELAIS DE SÉCURITÉ
SIGNALISATION
DES PASSAGES A NIVEAU
TURBO-ALTERNATEURS
PARAFODRES

SILEC

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE LIAISONS ÉLECTRIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 345.000.000 DE FRS

SIÈGE SOCIAL et BUREAUX à PARIS, 64 bis, R. de MONCEAU, 8^e - Tél. LAB. 67-53

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

POUR VOS VACANCES EN FRANCE



VOYAGEZ ÉCONOMIQUEMENT PAR LE TRAIN
EN PROFITANT

DES BILLETS TOURISTIQUES : RÉDUCTION 20 à 30 %

DES BILLETS DE GROUPES : RÉDUCTION 30 à 40 %



**POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, S'ADRESSER AUX AGENCES DE VOYAGES OU
 A LA REPRESENTATION GENERALE DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS
 DE FER FRANÇAIS EN BENELUX, 25-27, BOULEVARD ADOLPHE MAX, BRUXELLES.**

TELE. 17.40.90

ELECTRIC HOUSE - Frigos - Radios - Lessiveuses - Tous les appareils électro-ménagers
70, rue Ravenstein (Shell Building), Bruxelles — Téléphone : 12.50.20



A 2 pas de la Gare Centrale
vous trouverez les spécialistes
des bibliothèques
pouvant s'acquérir par
éléments séparés

È M C É

Meubles combinés.
58, rue Ravenstein, 58
(Shell Building)
Bruxelles
Téléphone : 12.29.81

Toutes les Grandes Marques

HORLOGERIE

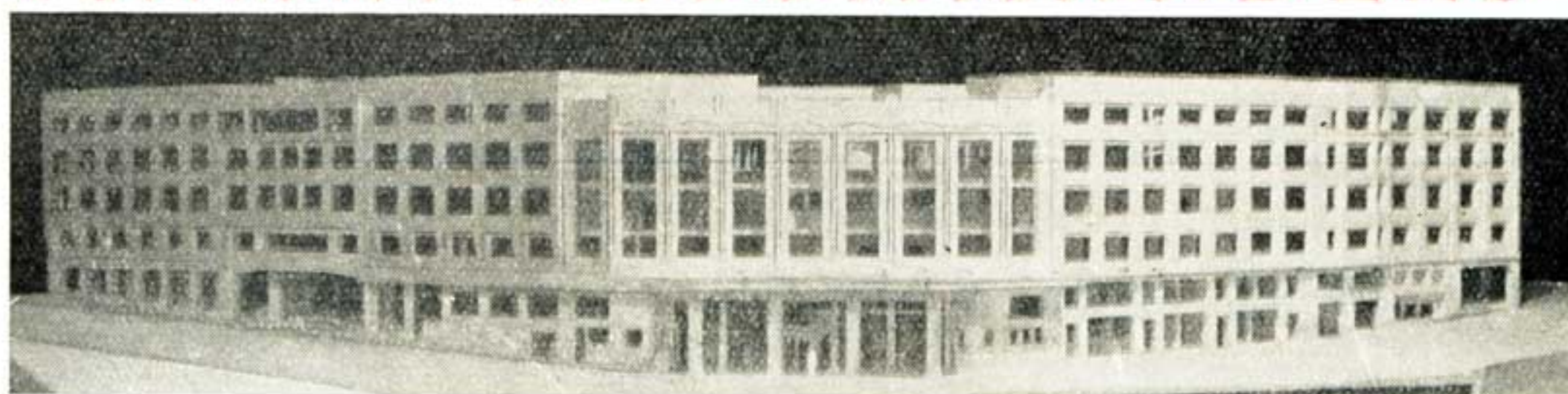
LÖRTSCHER

81, Montagne de la Cour, 81

BRUXELLES

Téléphone : 11.67.65

FIRMES RECOMMANDÉES :



AUX ENVIRONS DE LA HALTE CENTRALE

LE SPECIALISTE DU
TRAIN MARKLIN, etc.

M. FERBER
46, rue Saint-Jean, 46
BRUXELLES
Téléphone : 12.91.01

Librairie

« **DU MONDE ENTIER** »

Livres en toutes langues.
5, place Saint-Jean, 5
BRUXELLES

Agence Maritime Internationale
S. A.

41, Cantersteen, 41
BRUXELLES
Téléphone : 11.72.80 (5 lignes)
« **AMI - VOYAGES** » — Fer - Mer - Air

**ASSOCIATION NATIONALE
DES DENTELLIÈRES BELGES**

Société Coopérative
57, rue de la Madeleine, 57
BRUXELLES
*Tous objets pour cadeaux, trousseaux, etc.,
en dentelles véritables.*

RESTAURANT PERRAUDIN
CUISINE FRANÇAISE - PRIX MODÉRÉS - 49, RUE SAINT-JEAN - BRUXELLES

BRUXELLES
Place Saint-Jean,
tél. 11.07.73 - 12.11.88.
Place Stéphanie, tél. 38.11.77
POUR VOUS SERVIR

Qui dit **SPORT** ... pense
VAN SCHELLE

ANVERS
71, Meir,
tel. 32.44.55
POUR VOUS SERVIR

TRAINS

SOCIÉTÉ DE PERSONNES À RESPONSABILITÉ LIMITÉE

REVUE FERROVIAIRE BELGE

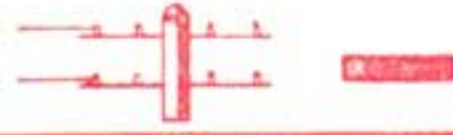
éditée avec la collaboration du Service de Presse et de Documentation de la S.N.C.B.

Rédacteur en chef : F. LEBBE

Chèques postaux Bruxelles n° 67.250



Bruxelles 18.75.42



98, rue de la Croix de Fer, Bruxelles

A NOS LECTEURS,

Voici sorti de presse le premier numéro de notre deuxième année. Nos efforts ont tendu à vous donner satisfaction. Y avons-nous réussi ? Les articles vous ont-ils plu ? Les sujets traités, leur nombre et leur technique ont-ils répondu à votre attente ? Faut-il nous cantonner aux rails de Belgique ou faut-il ouvrir une fenêtre sur les réalisations dans le monde ? Devons-nous continuer dans cette voie ou la modifier et dans quel sens ? Voilà autant de problèmes que nous ne pourrions résoudre qu'avec votre collaboration.

Dans notre prochain numéro, vous trouverez un questionnaire nous permettant de faire le point. Nous vous demanderons d'être nombreux pour nous répondre car nous n'avons qu'une devise « SERVIR ».

Dès à présent, nous vous signalons que notre numéro 10/11 — d'octobre — sera un numéro spécial édité à l'occasion de la première mise en service partielle de la Jonction des Gares du Nord et du Midi à Bruxelles. Ce numéro clôturera ce sujet qui a été traité abondamment dans nos colonnes à la demande de nombreux lecteurs.

A l'époque du renouvellement des abonnements, nous vous demanderons de nous aider en faisant connaître la revue autour de vous. Plus nos lecteurs seront nombreux mieux il nous sera possible d'augmenter l'intérêt de cette revue.

D'avance et à tous merci.

LA REDACTION.



TRAINS

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

Revue ferroviaire
bimestrielle

16, rue de La Croix de Fer
BRUXELLES

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Je soussigné

adresse :

déclare souscrire, pour une période d'un an à :

..... abonnement | Revue « TRAINS » édition française (1)
ordinaire 120 francs. | Revue « TREINEN » édition flamande (1)

que je paierai (1) sur présentation de la quittance postale.

(1) par virement au C.C.P. 67.250 de la revue
TRAINS - TREINEN à Bruxelles.

Signature :

Date :

Seul indication contraire à renseigner ci-dessous, l'abonnement débute à partir du premier numéro de l'année en cours.

Remarques particulières :

(1) Biffez la mention inutile, s. v. p.

STEGU

SERVO-RÉGULATEUR D'ALIMENTATION



RÈGLE,
ALIMENTE ET
MAINTIENT
AUTOMATIQUE-
MENT VOTRE
NIVEAU D'EAU

Renseignements: **STEGU** 4, QUAI DE WILLEBROECK
SOCIÉTÉ TECHNIQUE POUR L'ÉQUIPEMENT GÉNÉRAL DES USINES
TEL.: 17.02.27 - 17.09.27

FLOTTMANN

160, RUE VERTE
BRUXELLES

Tout le matériel à air comprimé

POUR L'INDUSTRIE,

LES MINES

LES CARRIÈRES

ET

LES TRAVAUX PUBLICS.

Société Chimique

de

Selzaete

29, RUE DUCALE - BRUXELLES

Distillation du goudron de houille;

Raffinerie de Benzol;

Installation de stockage;

Usines à Selzaete

(Flandre Orientale)

ASPHALTES

A. VERBINNEN

62, avenue du Port - BRUXELLES

Tél. : 25.76.69

L'étanchéité parfaite !

Remplacez vos couvertures en zinc

par le fameux système

ISOFLOR

Supérieur au zinc à moitié prix

GARANTIE : 10 ANS

Boisillon

Ardennes Belges

Son Château Fort,

Son Musée



Ses Forêts,

La Semoy



La Cogestion dans un grand service public

par

A. VERBEEMEN

Directeur honoraire du Personnel et des Services Sociaux de la S. N. C. B.

DERNIEREMENT, il nous a été donné d'assister à une conférence faite par un ancien ministre et consacrée au rôle actuel des syndicats de travailleurs dans la vie économique du pays.

Le conférencier a signalé l'évolution qui s'est manifestée au cours de ces dernières années dans la conception de la mission des syndicats et des méthodes à employer pour réaliser leurs programmes. Il est clair, disait-il, que les grands syndicats ont abandonné progressivement leur caractère agressif, ne constituent plus des éléments de trouble et de combat, mais s'orientent de plus en plus vers une activité de collaboration directe, soit avec le patron, soit avec le pouvoir législatif.

En signalant que ce phénomène se remarque dans les syndicats des trois grandes subdivisions de notre activité nationale, à savoir : l'industrie privée, les administrations de l'Etat et les Services Publics, le conférencier s'est borné cependant à exposer son point de vue en ce qui concerne les syndicats de travailleurs de l'industrie privée.

Ayant pu suivre de très près la vie syndicale et participer à cette activité dans un grand service public, nous allons exposer brièvement comment l'action syndicale est née et comment elle a évolué dans ce grand service public qu'est celui des Chemins de fer belges.

Pour comprendre l'origine et la raison d'être du syndicalisme des travailleurs, il faut se rappeler les conditions de travail et d'existence que les plus anciens parmi eux ont encore connues et vécues personnellement. Ce rappel du passé nous paraît surtout nécessaire à l'intention des jeunes générations qui, elles, n'ont pas connu un pareil sort. En faisant pour elles une esquisse sommaire de la façon dont le travailleur — ouvrier, employé, fonctionnaire — était traité avant la première guerre mondiale, nous les aiderons à établir le parallèle entre le sort du travailleur d'il y a cinquante ans et celui d'aujourd'hui et à leur permettre de se rendre compte des progrès réalisés en un espace de temps aussi restreint, c'est-à-dire moins que la vie d'un homme.

Ce progrès social est dû, presque exclusivement, à l'action en commun ou parallèle des syndicats.

* * *

Quelle était donc la situation sociale des travailleurs il y a 50 ans ?

Il est entendu que nous ne parlerons que de celle que nous avons connue aux Chemins de fer belges. A cette époque, les Chemins de fer constituaient une Administration de l'Etat, placée sous l'autorité du ministre des C.P.T.

Voici quelques chiffres se rapportant aux salaires et traitements. Ces chiffres font sourire à l'heure actuelle, mais pour en comprendre la signification, il faut se reporter au pouvoir d'achat du franc d'alors. Dans ce bon vieux temps, on louait à Gand, une gentille maison bourgeoise pour 30 à 40 francs par mois. Un costume d'homme coûtait 50 à 60 francs; une paire de souliers 15 à 18 francs. Au début de notre carrière nous avions une excellente pension complète à 45 francs par mois.

Aux Chemins de fer donc, les rémunérations de début étaient les suivantes :

- un piocheur, ouvrier d'entretien de la voie : 2,20 fr. par jour;
- un chargeur, manutention des colis dans les gares, 2,40 fr. par jour;
- un manœuvre, formation et décomposition des trains, 2,60 - 2,80 fr. par jour;
- un homme de métier, suivant le métier : 3 à 4 fr.; l'employé inférieur des gares (l'agréé, enseignement primaire), 75 fr. par mois, 900 fr. par an.
- le commis auxiliaire (école moyenne) 1.000 fr. par an;
- le commis (athénée) 1.200 fr. par an, 1.400 fr. après un an;
- le commis technique (conducteur des ponts et chaussées, 2 ans d'université), 1.700 par an;
- l'ingénieur, grade légal, 5 ans d'université), 2.400 par an.

Pour tous les agents, il y avait, sans promotion de grade, des augmentations périodiques de salaire ou de traitement, généralement de 3 en 3 ans, mais pour les ouvriers par exemple il n'y avait que 2 ou 3 augmentations :

soit : 2,20 - 2,40 - 2,60 fr. par jour;

ou : 2,40 - 2,60 - 2,80 - 3,00 fr. par jour; tandis que l'employé pouvait passer en 20 à 30 ans :

l'agréé de 900 à 1.800 fr.;

le commis auxiliaire de 1.000 à 2.400 fr.;

le commis de 1.400 à 3.100 fr. et celui-ci, à condition de bénéficier d'un signalement de grand choix, pouvait devenir successivement : commis-chef, sous-chef de bureau, chef de bureau, inspecteur et exceptionnellement fonctionnaire supérieur (ou grades équivalents dans la carrière du mouvement, c'est-à-dire sous-chef et chef de station des différentes classes).

Première remarque : Ces salaires et traitements étaient les mêmes, quel que soit l'endroit où la fonction était exercée. Il n'y avait donc ni indemnité de résidence pour les grands centres, ni indemnité de vie chère pour les régions — grands centres et régions industrielles — où le coût de la vie a toujours été plus élevé qu'ailleurs.

Deuxième remarque : Il n'y avait pas d'indemnité familiale. Le piocheur qui, suivant son ancienneté de service, gagnait 2,20 - 2,40 ou 2,60 fr. par jour, ne touchait que ce salaire et pas un centime de plus, fût-il célibataire, marié sans enfants ou avec 6 à 12 enfants, charge de famille que l'on rencontrait souvent chez les ouvriers de la campagne flamande.

Heures de travail. — Le repos hebdomadaire dominical n'existait que dans les bureaux de l'administration centrale et des directions de province, dans les ateliers centraux de réparation, de locomotives, wagons et voitures et, en partie, pour les équipes d'entretien de la voie, ces équipes devant intervenir dans l'octroi des repos aux gardes-excentriques et gardes-cabines.

La journée de travail prévoyait 10 à 12 heures de service entrecoupées, dans les gares, par 2, 3 ou 4 interruptions pour repas sur place ou à domicile suivant les circonstances. La journée de travail, pour l'agent des gares ou pour le personnel roulant — chefs-gardes et gardes, machinistes, chauffeurs et serre-freins — n'avait pratiquement d'autre limite d'étendue ou d'amplitude que celle qui prévoyait un intervalle d'au moins 8 heures pour le repos de nuit. Un agent qui terminait sa journée à 22 h. le soir pouvait donc être obligé de reprendre son service le lendemain à 6 h. du matin, même s'il habitait à 3 km. de son poste de travail.

Comme repos hebdomadaire, on avait droit à un demi-jour par semaine ou 1 jour par quinzaine, à prendre en semaine ou le dimanche suivant le tableau de service, mais grâce aux préoccupations religieuses de feu M. Van den Peereboom, qui fut ministre des Chemins de fer de 1884 à 1899, soit pendant 15 ans — un record

de durée qui n'a jamais été battu — il était obligatoirement prévu dans chaque tableau de service que tout agent devait disposer de 2 heures dans la matinée du dimanche, afin de lui permettre d'accomplir ses devoirs religieux s'il le désirait.

Quant aux congés annuels, le personnel (employés et fonctionnaires de tout grade et de toute ancienneté de service) avait droit à 15 jours par an — régime qui est encore en vigueur à l'heure actuelle, — tandis que l'ouvrier n'obtenait de congé payé que pour certaines circonstances déterminées : mariage, décès dans la famille, première communion d'un enfant, etc. Toute autre absence entraînait la perte du salaire.

De même l'ouvrier était gravement défavorisé en matière d'indemnité de maladie et de montant de la pension, par rapport aux avantages dont bénéficiaient en cette matière les employés et les fonctionnaires.

Ces discordances de régime s'expliquaient par le fait que le fonctionnaire était nommé par arrêté royal, l'employé par arrêté ministériel, tandis que l'ouvrier était recruté et nommé par le chef de service régional.

Enfin, il y avait des différences énormes dans les chances d'avancement des employés et fonctionnaires, selon qu'ils appartenaient aux services dits d'exécution ou à l'Administration Centrale : ces derniers étaient nettement favorisés, tant au point de vue de la rapidité des promotions que de l'importance des grades accessibles.

Il va de soi que de telles situations donnaient lieu à de nombreuses critiques et récriminations. Et quels étaient les moyens d'action dont le personnel disposait pour réagir contre les abus, ou les injustices, ou pour essayer d'obtenir des améliorations ?

Il était défendu, sous peine de punition sévère, d'introduire une plainte ou requête collective.

Des demandes d'amélioration intéressant l'ensemble du personnel, ou certaines catégories d'agents, ne pouvaient donc se manifester que par l'intermédiaire d'un député ou d'un sénateur qui avait bien soin de ne pas révéler l'identité des agents dont il défendait les intérêts auprès du ministre.

Pour le surplus, l'agent de tout grade avait le droit d'introduire par la voie hiérarchique ou directement auprès du Ministre, une plainte ou demande n'intéressant que son cas personnel.

Comme il était défendu de présenter des demandes ou réclamations collectives, il était encore bien plus sévèrement défendu de constituer des groupements ou de faire partie d'un organisme quelconque ayant pour but de s'occuper des intérêts professionnels du personnel. Pour avoir enfreint cette défense, le machiniste Henri Renier, de Liège, fut révoqué. Il a été le précurseur du syndicalisme aux Chemins de Fer.

C'est au Ministre Helleputte, qui fut ministre des C.P.T. de 1907 à 1910 que revient le mérite d'avoir posé la première pierre du syndicalisme

aux Chemins de fer. C'est lui, en effet, qui autorisa la formation d'associations professionnelles d'agents appartenant à une même catégorie ou à une même fonction, avec autorisation d'introduire des demandes, au nom du groupement, et se rapportant uniquement à la situation de la catégorie d'agents que le groupement représentait.

Pour être reconnu, le groupement devait communiquer au Ministre ses statuts et la liste de ses dirigeants.

Cette décision fut accueillie par le personnel avec une grande joie, comme étant le signal d'une véritable délivrance morale.

Les esprits avancés regrettaient cependant la restriction fixée par le Ministre de ne pouvoir se grouper que par catégorie, mais ils avaient confiance dans l'avenir et ne doutaient pas que, le premier pas étant fait, des conceptions plus larges ne tarderaient pas à s'imposer.

Et c'est ainsi que se créèrent rapidement de nombreuses associations de personnel des Chemins de fer, comprenant, notamment :

- les chefs et sous-chefs de station;
 - les chefs-gardes et gardes;
 - les commis;
 - les commis auxiliaires;
 - les agréés;
 - les chefs de halte;
 - les agents de surveillance (brigadiers et contremaîtres);
 - les ouvriers de l'exploitation;
 - les ouvriers de la voie;
 - les hommes de métier;
 - le personnel technique
 - les machinistes et chauffeurs;
- et bien d'autres encore. Il y eut, en effet, à un moment donné, 167 associations reconnues.

Tous ces groupements s'empressèrent d'adresser au Ministre de nombreux rapports exposant les doléances et les demandes de la catégorie d'agents qu'ils représentaient et il fallut créer auprès du Ministre un service nouveau, celui des Associations Professionnelles, chargé d'étudier toutes ces demandes, de les coordonner et d'en faire la synthèse pour le Ministre.

Sous le régime politique de notre pays, un Ministre a rarement le temps, pendant la courte durée de son règne, d'étudier à fond des problèmes importants intéressant son département et d'y réaliser des réformes profondes. C'est la raison pour laquelle le Ministre Helleputte, après avoir pris sa décision de principe, n'eut plus l'occasion de décréter des améliorations effectives en faveur du personnel et c'est son successeur, le Ministre de Broqueville — Ministre de C.P.T. de 1910 à 1912 — qui accorda les deux premières améliorations importantes dont tout le personnel des Chemins de fer bénéficia, à savoir :

- octroi d'un an de bonification dans l'avancement, soit donc 1/3 de la promotion périodique de 3 ans;
- amélioration des barèmes d'un grand nombre d'agents des catégories de rang inférieur et moyen.

Puis vint la guerre de 1914 et la longue parenthèse pendant laquelle toute activité politique et syndicale fut suspendue.

Pas tout à fait cependant, car des dirigeants des associations professionnelles reprirent clandestinement contact entre eux pendant l'occupation allemande de 1914-1918 et, après la libération, dès que l'exploitation des Chemins de fer fut reprise par l'Etat belge, le personnel n'attendit plus le bon vouloir du Ministre pour solliciter de nouvelles concessions dans le domaine syndical, mais il plaça tout simplement le Ministre de C.P.T. devant le fait accompli.

Il fut informé de ce que le personnel de son département entendait jouir du droit d'association sans aucune restriction et qu'en vertu de ce droit le personnel avait constitué deux grands groupements réunissant toutes les catégories d'agents :

- le Syndicat National (socialiste) présidé par Renier — le machiniste révoqué—;
- le Syndicat Chrétien.

Ces deux syndicats groupaient surtout les ouvriers.

La grande majorité des fonctionnaires et des employés estimaient, d'une part, ne pas pouvoir se rallier au principe de la lutte des classes, auquel devaient adhérer les membres du Syndicat National, et d'autre part, ne pas devoir participer aux prières ou assister aux services religieux que le Syndicat Chrétien associait à ses réunions syndicales.

Les fonctionnaires et employés des Chemins de fer étaient d'avis que la politique et la religion sont des éléments de division, de morcellement des forces et que la solution idéale serait l'union de tous les cheminots dans une action commune se plaçant uniquement sur le terrain professionnel.

Vœu stérile, car les deux grands syndicats politiques restèrent sur leurs positions où ils avaient l'appui des partis qui leur étaient chers et d'où, à leur tour, ils soutenaient ces partis.

En effet, dès les premières élections législatives, qui eurent lieu après 1918, plusieurs dirigeants de ces deux syndicats furent élus députés ou sénateurs, et parmi eux, notamment, Renier, l'ancien machiniste révoqué.

En août 1919 fut constituée à Gand la Fédération Générale des fonctionnaires et employés, dont le but était d'unir tout le personnel non ouvrier en dehors de toute influence politique, philosophique ou religieuse. A ce moment, des 167 associations professionnelles d'avant 1914, il ne restait plus qu'une douzaine de groupements non encore concentrés dans un syndicat général, mais, l'un après l'autre, ces groupements s'affilièrent à la Fédération Générale qui, dans un manifeste exposant ses principes et son programme avait dit notamment ceci :

« La F.G. qui peut être considérée comme le syndicat des travailleurs intellectuels de notre Administration aura à remplir un rôle double et hautement important : d'une part la défense vigoureuse des intérêts matériels et moraux de tous les fonctionnaires et employés, et d'autre part, la solution saine et pacifique du conflit entre

l'Administration et le personnel, par l'instauration d'un système de **coopération constante** au service de laquelle nos délégués feront valoir le fruit de leurs études et de leur expérience.

» Notre revendication principale est de fixer nous-mêmes notre sort, d'accord avec l'Administration, par notre participation aux Commissions mixtes, Conseils d'appel, Conseils du Travail, Commissions d'avancement. C'est le seul moyen d'obtenir justice pour tous. C'est ainsi que nous réaliserons la réconciliation qui calmera les esprits et ramènera la paix et la confiance dans toutes les classes. »

On voit, d'après les termes de ce manifeste, que l'émancipation du personnel avait fait des progrès depuis le moment où il lui avait été permis d'introduire des requêtes collectives.

Et ainsi donc, l'appel à la **coopération** était lancé et cet appel fut entendu car, dès 1919, le Ministre Renkin institua une Commission Consultative mixte dont le rôle était défini comme suit dans un ordre du jour au personnel :

« Désireux d'assurer au personnel le moyen d'intervenir utilement dans la bonne solution des questions administratives qui l'intéressent directement, j'ai institué une Commission Consultative Mixte du personnel.

» Cette Commission servira de trait d'union entre le personnel et l'autorité administrative. Elle sera composée de délégués des administrations, choisis par moi et de délégués choisis directement par le personnel.

» Son but est de mettre ces différents délégués en contact dans des conditions propres à inspirer confiance et qui permettront de concilier les intérêts en présence.

» La **collaboration** dévouée et intelligente des délégués des administrations et des délégués du personnel choisis librement pour le représenter est nécessaire pour la marche régulière des services.

» J'ai le ferme espoir que les délibérations en commun sur les questions qui concernent les intérêts professionnels leur apprendront à examiner tous les problèmes complexes de l'heure actuelle en tenant compte non seulement de leur point de vue spécial, mais de l'intérêt supérieur de l'Etat qui est celui de tous les Belges. Tous les intérêts doivent s'harmoniser : de la prospérité de l'Etat dépend en définitive la prospérité de ses agents et de la population toute entière.

» Les nombreuses questions qui sollicitent aujourd'hui l'attention publique ne peuvent trouver de solution juste si elles ne tiennent compte des faits, si elles ne sont dictées par l'esprit de concorde, d'entraide et de justice distributive.

» La Commission Mixte peut constituer un puissant instrument de progrès. J'examinerai toujours avec la plus grande bienveillance et avec le désir de seconder les efforts sincères, les propositions bien étudiées qui sortiront de ses délibérations. »

Les principes généraux proclamés dans cet ordre du jour furent approuvés unanimement par tout le personnel et la Commission Mixte fut créée, mais cette heureuse initiative constituait un élément si neuf, si inattendu et surtout si important que ni l'Administration ni le personnel

n'en avaient fait une étude préalable suffisamment approfondie et n'étaient donc pas préparés pour que cette Commission pût être organisée comme elle aurait dû l'être et pour qu'elle pût donner tous les résultats qu'on attendait d'elle, de part et d'autre.

L'administration commit l'erreur d'admettre comme délégués à la Commission Mixte des représentants de groupements catégoriels insignifiants, au même titre que ceux des trois grands syndicats. Aucune condition de nombre de membres n'était prévue et il n'y avait donc pas de représentation proportionnelle.

A chaque séance, au lieu d'étudier et de discuter les points portés à l'ordre du jour par l'administration, des délégués demandaient la parole, soi-disant pour une motion d'ordre, mais en réalité pour faire de la surenchère démagogique et exposer des revendications de toute nature, manifestement exagérées.

Le président de la Commission faisait preuve d'un manque total d'autorité, laissait dérailler les discussions, provoquait la confusion et était cause qu'aucun travail sérieux ne put être accompli, ni même entamé.

Cette situation mécontenta vivement les dirigeants des trois grands syndicats et, après avoir vainement protesté en des séances de la Commission Mixte, contre ce désordre lamentable, le Syndicat National — le plus important quant au nombre des affiliés — décida que ses délégués n'assisteraient plus aux séances de la Commission Mixte contre ce désordre lamentable, pas réorganisée sur d'autres bases.

Ces bases furent exposées au Secrétaire Général du Département par une délégation composée de deux représentants de chacun des trois grands syndicats et soumises au Ministre en insistant pour qu'il prenne une décision urgente au sujet de la réorganisation de la Commission Mixte.

Mais cette décision se fit attendre.

Néanmoins, le principe de la **collaboration** entre le personnel et l'autorité supérieure reçut une consécration dans deux autres domaines : celui de la répression des fautes et celui de l'organisation du travail.

Par arrêté du 17 mai 1921, le Ministre Neujean institua un Conseil d'appel ayant pour mission d'entendre à leur demande, les agents du cadre permanent se trouvant sous le coup d'une mesure disciplinaire grave, soit par une faute de droit commun : vol, soustraction, intempérance, indiscipline, etc., soit pour une faute professionnelle : dépassement de signal, accident de train, etc.

Ce Conseil d'appel était divisé en chambres suivant la nature du cas à examiner et la catégorie de personnel à laquelle appartenait l'agent en cause.

Chaque Chambre était présidée par un magistrat de Cour d'appel. Elle comprenait six ou huit assesseurs, la **moitié** de ceux-ci choisis par le Ministre, l'**autre moitié** par le personnel, à l'intervention des syndicats les plus importants.

L'agent en cause pouvait se faire défendre par un membre du personnel choisi par lui.

L'avis motivé du Conseil d'appel était soumis au ministre, pour décision.

Voici donc le premier organisme de **collaboration** dans lequel nous trouvons le principe de la représentation **paritaire**.

En exécution d'une autre décision du Ministre Neujean, il fut créé, en 1921, des Conseils de Personnel dans les ateliers centraux, de locomotives, wagons et voitures, dans les dépôts de locomotives, dans les gares importantes et dans les directions de service, Conseils de personnel chargés d'établir des rapports directs et permanents entre les travailleurs et leurs chefs immédiats et d'examiner et de régler éventuellement les questions d'ordre **local** se rapportant à :

- la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs;
- l'hygiène des locaux;
- les mesures préventives contre les accidents et les maladies professionnelles;
- l'application de la réglementation du travail : durée, repos, congés, alternements, travail supplémentaire, travail dangereux, etc.
- l'amélioration du rendement, l'outillage, la qualité des matières premières, les procédés nouveaux, etc.

Après avoir entendu et examiné les propositions ou avis du Conseil du Personnel, le chef immédiat était autorisé à réaliser d'office les mesures auxquelles il se ralliait et dans la limite de ses pouvoirs et il soumettait les autres questions à l'autorité compétente.

Nouvelle forme de **collaboration** : l'administration soumet à l'avis des représentants du personnel des questions d'ordre local qui intéressent ce personnel ou, en sens inverse, les délégués attirés de ce personnel, choisis par voie d'élection parmi tous les agents d'un même chantier de travail, présentent au chef immédiat les doléances, demandes ou propositions de leurs mandants.

Le ministre dit qu'il compte sur la bonne volonté du personnel dans l'application de cette nouvelle mesure dont il attend avec confiance les plus heureux résultats.

Rappelons ici que, entretemps, dans le « Moniteur » du 28 mai 1921 fut publiée la loi du 24 du même mois, garantissant à tout Belge la liberté d'association dans tous les domaines.

Le Ministre Neujean ne tarda pas à se rendre compte des services que son administration, et par conséquent l'Etat, pouvaient attendre des groupements de personnel bien organisés, importants au point de vue des effectifs qu'ils représentaient et dont les dirigeants, conscients de leurs devoirs envers leurs mandants et envers le pays, pouvaient exercer une influence heureuse pour les deux parties intéressées en freinant des poussées excessives de la part du personnel, en réagissant contre la démagogie, en mettant de l'ordre, de l'harmonie et de la mesure dans le flot de revendications présentées par les nombreuses catégories d'agents, en aidant l'autorité supérieure à trouver les solutions les plus équitables se conciliant avec les possibilités budgétaires.

Pour permettre à quelques dirigeants des trois grands groupements syndicaux de remplir cette mission délicate, mais éminemment utile, le Ministre leur accorda des dispenses de service et des facilités de voyage reconnues indispensables.

A cette même époque, il avait fallu régler par bribes et morceaux la question des rémunérations du personnel, provoquée par le renchérissement du coût de la vie qui se manifesta après la guerre de 14-18.

A côté du salaire ou traitement de base préalablement relevé par rapport aux chiffres de 1914, l'Etat institua divers compléments : une indemnité de vie chère, une indemnité de résidence pour les grands centres et un supplément de salaire régional pour les ouvriers, là où l'industrie locale payait à ses ouvriers des salaires nettement supérieurs à ceux de l'Etat.

En juin 1921, le Ministre Neujean créa une commission **paritaire**, présidée par lui-même, et chargée de l'étude de la revision des barèmes. Elle était composée de cinq fonctionnaires supérieurs représentant les diverses administrations du département et de cinq délégués du personnel représentant les grands syndicats.

Le résultat des travaux de cette Commission paritaire fut la mise en vigueur, avec effets au 1^{er} mai 1921, d'un relèvement général des barèmes de rémunérations, mais dans une mesure manifestement insuffisante et ne tenant pas compte de la nécessité, reconnue cependant, de redresser certaines situations particulières (Pour un index de vie chère de 450 à 500 p. le relèvement moyen des barèmes n'était que de 2,5 environ, avec maximum de 3,75 aux taux de début).

Dans le domaine des conditions du travail, mentionnons ici que, sous la poussée du vent de réformes qui soufflait après la libération de 1918, le régime de la journée de travail de 8 heures et du repos hebdomadaire fut instauré aux Chemins de fer dès la fin de l'année 1919. Ce régime fut légalisé et généralisé par la loi du 14 juin 1921.

Après la clôture des travaux de la Commission paritaire spéciale des barèmes, constituée en 1921, cette Commission fut dissoute et désormais, il n'existait plus d'autre contact organisé, depuis que la Commission Consultative mixte avait cessé de fonctionner pour les raisons déjà rappelées.

Cependant, plusieurs réunions eurent lieu chez le Secrétaire Général du Département et chez le Ministre Neujean, en vue de se mettre d'accord sur un nouveau projet d'organisation d'une Commission Mixte ou Paritaire; le Ministre en reconnut formellement l'utilité et même la nécessité, mais le restant de l'année 1921 et toute l'année 1922 s'écoulèrent sans résultat. En cette circonstance le Ministre Neujean, probablement mal conseillé fit preuve d'un manque d'énergie très regrettable.

Il va de soi cependant que malgré le non-rétablissement de la Commission Mixte, de nombreuses revendications furent introduites par écrit par les groupements de personnel. Quelques améliorations partielles furent ainsi obtenues, mais elles n'étaient pas de nature à calmer les esprits.

Le mécontentement grandissait parmi le personnel de tous les services publics, en raison de l'insuffisance des rémunérations et de l'augmentation continuelle du coût de la vie.

En 1923 une campagne énergique fut déclenchée par tous les groupements en vue d'obtenir une adaptation des salaires et traitements au coût de l'existence. Des démarches pressantes furent faites auprès des ministres et des parlementaires; des interpellations eurent lieu à la Chambre; les ministres reconnurent le bien-fondé de ces revendications mais regrettèrent de ne pouvoir y réserver une suite favorable, à défaut de crédits budgétaires.

Des signes d'impatience se manifestèrent parmi le personnel et en avril 1923 des agents d'une section locale du Syndicat National se mirent en grève, sans que les dirigeants de cet organisme leur en eussent donné l'ordre ou l'autorisation.

Le Syndicat National ne désavoua pas, cependant, le geste des grévistes et bientôt diverses autres sections se joignirent d'office au mouvement, et quelques services des Chemins de fer furent plus ou moins désorganisés pendant tout le mois de mai. Cette grève, non préparée, à laquelle 10 à 15 mille agents sur plus de 100.000 prirent part, ne pouvait qu'échouer. Les grévistes durent reprendre leur travail au début de juin, sans avoir obtenu du Ministre ni concession ni promesse. Bien au contraire, tous les dirigeants centraux et régionaux du Syndicat National soit environ 160 agents de tous grades furent révoqués; des centaines d'autres furent suspendus sans traitement ou salaire pendant un certain temps.

En outre, le Conseil des Ministres décida que les délégués permanents et semi-permanents de tous les organismes syndicaux — sauf les révoqués du Syndicat National — devaient immédiatement reprendre l'exercice complet de leurs fonctions.

* * *

Depuis la libération du pays, en novembre 1918, l'idée d'industrialiser les Chemins de fer avait fait du progrès dans les milieux dirigeants et cette idée prévalait dorénavant sur celle, déjà émise avant 1914, qu'il serait utile de constituer les Chemins de fer en régie autonome.

Une Commission chargée d'étudier la forme d'industrialisation fut instituée par le Gouvernement.

À la suite des études de cette commission, le Ministre Neujean annonça au Sénat, le 12 février 1924, qu'il allait confier la haute direction des Chemins de fer à un ingénieur de l'industrie privée, en justifiant sa décision par ces mots :

« Les améliorations dans nos installations et dans l'organisation ne produiront leurs effets que si elles sont complétées par une meilleure coordination des efforts et par une exploitation plus méthodique et plus industrielle.

« Pour atteindre ce but, il m'est apparu que s'imposait la nomination d'un Directeur Général rompu aux affaires industrielles et capable d'imprimer une allure plus commerciale à l'organisme un peu vieillot qu'est l'Administration des Chemins de fer. »

Et c'est ainsi que M. Françoisse, ingénieur des A.C.E.C. fut nommé Administrateur-Directeur Général des C.F.B. avec des pouvoirs très étendus.

Cette nomination fut très favorablement accueillie par le personnel.

Elle fut suivie du dépôt d'un projet de loi tendant à l'instauration de l'autonomie financière des Chemins de fer, réforme qui devait permettre ensuite la réalisation de l'industrialisation du réseau.

M. Françoisse prit spontanément contact avec les dirigeants de la Fédération des F. et E., leur exposa son plan de réorganisation, s'enquit des vœux justifiés du personnel et promit tout son concours pour réaliser ce qu'il estimerait équitable, et « je compte, disait-il, sur la collaboration de tous pour m'aider à réaliser mon programme. »

À son avis, il y avait trop de personnel aux Chemins de fer; il fallait réduire les effectifs, obtenir de tous les agents un bon rendement, nommer aux postes dirigeants des chefs capables, responsables de leur gestion et mieux payer le personnel en général. Pour conclure, disait-il, — et ce mot est resté célèbre aux C.F. « il faut moins de galons, mais plus de galette ».

Une première mesure prise en vue de la réorganisation projetée fut la mise en disponibilité avec conservation de leur traitement, d'un certain nombre de fonctionnaires jugés trop âgés ou n'ayant pas les aptitudes voulues pour pouvoir s'adapter avec succès à la rénovation rapide des Chemins de fer envisagée par M. Françoisse.

D'autre part, une mesure de clémence fut prise en faveur des agents révoqués pour faits de grève en juin 1923 et la plupart de ceux-ci furent réintégrés.

Diverses entrevues avec M. Françoisse eurent encore lieu et ces contacts confirmèrent pleinement l'impression ressentie dès le début, à savoir qu'une nouvelle ère avait commencé pour le Chemin de fer et que les espoirs les plus optimistes étaient justifiés tant pour la modernisation des services, au bénéfice des usagers du Railway que pour une amélioration sensible du sort du personnel.

Le 22 juin 1924, le Ministre Neujean et le Directeur Général Françoisse ayant accepté l'invitation de la Fédération des F.E., assistèrent au banquet — oh! très démocratique — qui eut lieu après le Congrès annuel de ce groupement et qui se tenait, cette année-là, à Malines.

Ici, se place un incident qui mérite d'être rappelé.

Le banquet avait lieu dans la salle des fêtes de la ville. Environ 400 personnes étaient à table, dont une centaine de dames. À l'heure fixée pour le commencement du banquet, le personnel du traiteur à qui l'entreprise était confiée se mit en grève et refusa de servir si l'augmentation de salaire qu'il réclamait n'était pas accordée immédiatement.

Se représente-t-on l'embarras dans lequel se trouvaient les dirigeants de la Fédération, et spécialement son président, assis entre le Ministre Neujean et le Directeur Général Françoisse, et cela précisément lorsque, pour la première fois, ces autorités avaient bien voulu, par leur

présence témoigner de l'intérêt qu'elles portaient à l'œuvre syndicale.

Après une heure de pourparlers, le traître, pour éviter un scandale public, céda à cet acte de chantage et le banquet se déroula de façon parfaite.

D'autres Syndicats, pour lesquels le Ministre et le Directeur Général étaient « les patrons » donc l'ennemi, critiquèrent ce fait inouï qu'un syndicat avait osé inviter de telles personnalités et le fait qu'elles avaient accepté prouvait évidemment, à leurs yeux, qu'il y avait connivence entre le Ministre et la Fédération.

Mais les discours prononcés à table, par le président d'abord, et par le Ministre Neujean, ensuite; les promesses faites solennellement par le Ministre et les heureuses réalisations qui suivirent immédiatement prouvèrent à tout le personnel ce que peut faire, pour le bien de tous, une **collaboration** sincère des deux parties : travailleurs et patrons conscients de leurs intérêts réciproques.

Le Ministre Neujean le reconnut sans ambages dans son discours en déclarant combien il était heureux de constater que les fonctionnaires et employés faisaient œuvre constructive et qu'il pouvait compter sur eux pour préparer un meilleur avenir.

Dans le courant de ce même mois de juin 1924, le Ministre Neujean convoqua à son Cabinet les délégués des grands syndicats de personnel et, en présence de la haute direction des Chemins de fer et de son Directeur Général M. Françoisse, le Ministre exposa aux délégués son plan de réorganisation en leur demandant de présenter leurs observations et suggestions éventuelles.

L'échange de vues qui eut lieu alors permit de préciser et de compléter plusieurs questions à la satisfaction des deux parties intéressées.

* * *

Une nouvelle traque se répandit dans le pays le 23 juillet 1924. M. Françoisse, Directeur Général, nommé depuis 5 mois à peine, en qui le personnel avait placé toute sa confiance et tous ses espoirs, qui aurait pu rendre de si grands services au pays, était décédé inopinément la nuit précédente.

* * *

Au début d'octobre 1924 eut lieu, enfin, la publication des nouveaux barèmes promis depuis plusieurs mois déjà. Ces barèmes comportaient une adaptation automatique au coût de la vie et réparaient en partie l'injustice commise précédemment à l'égard des traitements dont le relèvement proportionnel avait été notablement inférieur à celui des salaires des ouvriers.

Ces nouveaux barèmes étaient applicables à partir du 1^{er} juillet 1924. Ils étaient établis sur la base d'une partie fixe correspondant à l'index de vie chère de 300 points, à compléter par un système de tranches mobiles pour compléter l'écart de 300 à l'index réel qui était d'environ 500 points.

Préalablement à leur mise en vigueur la Fédération F.E. avait insisté pour que soient appli-

quées en même temps deux réformes importantes qu'elle avait réclamées à diverses reprises et sur lesquelles elle avait spécialement attiré l'attention du Ministre Neujean lors du Congrès de Malines; à savoir :

— la revision des carrières,

— la suppression du « titre personnel ».

Voici, en bref, en quoi consistaient ces réformes :

a) **Revision des carrières.** — Diverses améliorations obtenues depuis 1913 avaient eu pour effet, soit de réduire certains délais exigés pour obtenir une augmentation de traitement (p.ex. 1 an, puis 2 ans, puis encore 2 ans, au lieu de 2 ans, 3 ans, 3 ans — c'est-à-dire une accélération de 3 ans) soit de relever le traitement minimum d'un barème, soit de prolonger le barème au delà de l'ancien taux maximum.

Les agents ayant quelques années d'ancienneté ne profitaient pas de ces améliorations. Dans certains cas, les jeunes recrues atteignaient, par exemple en 5 ans, le taux de traitement que leurs collègues plus anciens n'avaient obtenu qu'après 8 ans d'ancienneté.

Ou bien, après 24 ans d'ancienneté ils n'étaient pas encore arrivés au taux maximum de leur barème, alors que leurs collègues plus jeunes atteindraient ce taux après 21 ans.

Le personnel demandait instamment que les carrières fussent revisées et que les barèmes et délais de promotion fussent appliqués fictivement à chaque agent comme si les nouvelles conditions de rémunération eussent toujours existé.

b) **Suppression du « titre personnel ».** — Lorsque, avant 1924, un agent subissait avec succès un examen pour un emploi supérieur ou accédait normalement à un emploi supérieur, son traitement de début était le taux minimum du barème de l'emploi nouveau. Or, si l'agent comptait déjà quelques années de service, son traitement ou salaire était supérieur au minimum de l'emploi nouveau. Pour ne pas réduire ses ressources il était nommé à ce taux minimum et conservait « à titre personnel » la différence entre ce minimum et le traitement ou salaire qu'il avait acquis dans l'emploi précédent. Par exemple un agrégé à 1.500 fr. ayant réussi l'examen de commis auxiliaire était nommé à 1.100 fr., plus un **supplément à titre personnel** de 400 fr. Un tel agent restait ainsi parfois pendant plusieurs années sans augmentation de ressources, car ces promotions successives se traduisaient par 1.100 + 400 fr. — 1.300 + 200 fr. — 1.500 fr. c'est-à-dire jusqu'au moment où le « titre personnel » disparaissait, étant absorbé par des augmentations fictives du barème de l'emploi nouveau.

Cette injustice criante fut corrigée partiellement, d'abord par une décision garantissant le bénéfice des augmentations que l'agent aurait obtenues dans l'emploi délaissé, ensuite par une autre décision lui accordant l'effet pécuniaire d'une demi-promotion, chaque fois qu'il obtenait une promotion fictive dans son emploi nouveau.

Le personnel considérait que ce régime était injuste et estimait que l'agent passant dans un emploi supérieur devait conserver sa rémunération acquise, obtenir une bonification à titre de

récompense et recevoir ensuite ses augmentations périodiques intégrales dans l'emploi nouveau.

Satisfaction complète fut donnée au personnel sur ces deux points et on peut dire que cette décision réparant des injustices du passé provoqua une plus profonde satisfaction que les nouveaux barèmes considérés comme une conséquence inéluctable du renchérissement de la vie.

* * *

En décembre 1924. M. Foulon, administrateur (ancien style) c'est-à-dire Directeur du Service de la Voie, fut nommé Directeur-Général en remplacement de M. Françoisse, décédé.

Dans un ordre du jour annonçant sa nomination, M. Foulon disait :

« Je me fais un devoir d'exprimer au personnel à tous les degrés ma confiance dans son dévouement à la chose publique et dans sa **collaboration** à la bonne exploitation du réseau... »

Et plus loin :

« L'équipement du réseau doit marcher de pair avec des mesures nouvelles destinées à assurer une **coopération** étroite et efficace du personnel dans les diverses sphères de son activité... »

Malgré ces affirmations répétées de part et d'autre d'une volonté réciproque de collaboration et de coopération, le contact entre le personnel et l'autorité supérieure ne parvint pas à être rétabli au sein d'une Commission Mixte ou, ce qui valait mieux, d'une Commission paritaire et il n'y eut plus que de temps en temps des contacts officieux avec le Ministre, sur des questions de détail.

Telle était la situation lorsque, en juin 1925, M. Neujean cessa d'être Ministre des C.M.P.T.T. et fut remplacé par M. Anseele.

Celui-ci s'occupa immédiatement de la reconstitution de la Commission Paritaire, laquelle, après quelques réunions préparatoires fut officiellement installée par le ministre Anseele le 4 août 1925. Les délégués permanents des syndicats, avec dispense de service, furent rétablis, mais avec obligation pour les syndicats de rembourser leur traitement à l'Administration.

Le Ministre Anseele décida en outre de réintégrer en service les agents révoqués pour faits de grève qui n'étaient pas encore graciés et d'accorder aux ouvriers 6 jours de congé payé à partir de 1926.

La nouvelle Commission Paritaire était divisée en 4 sous-commissions, soit une sous-commission pour chacune des grandes administrations du département : Chemins de fer — Postes — T.T., — Marine.

La Sous-Commission Paritaire des Chemins de fer comprenait 6 fonctionnaires représentant l'Administration et 6 délégués des Syndicats, à savoir : 3 du Syndicat National, 1 du Syndicat Chrétien et 2 de la Fédération Générale des Fonctionnaires et Employés.

La Commission Paritaire Plénière comprenait 13 membres représentant l'Administration + 13 membres représentant les syndicats; elle était présidée par le Ministre ou son délégué.

La répartition des mandats réservés aux délégués du personnel se fit, d'accord avec les syndicats, d'après une évaluation du nombre approximatif des membres affiliés à chacun de ces groupements.

La Commission Paritaire s'occupa en premier lieu :

- de la mise au point de nombreuses questions relatives aux modalités d'application des nouveaux barèmes et de la revision des carrières;
- des conditions d'application aux Chemins de fer de la loi sur la journée de 8 heures, question très compliquée étant donné que beaucoup de services fonctionnent jour et nuit, d'autres pendant une amplitude de 16, 17, 18 heures par jour;
- de l'application aux ouvriers de ce qu'on appelait « le commissionnement » c'est-à-dire l'octroi aux ouvriers du même régime que celui des employés en matière de pension, congé, indemnité de maladie, mode de paiement du salaire, etc.;
- de la recherche d'économies devant compenser les dépenses à résulter des améliorations qui devaient être accordées au personnel;
- de la rédaction d'un Statut Syndical.

En séance du Sénat du 27 janvier 1926, le Ministre Anseele disait notamment ceci :

« Quand je suis venu à la tête du Département, je me suis aperçu que la volonté d'orienter les Chemins de fer vers la **voie industrielle** existait et agissait. Ce que j'apportais, c'est la volonté de faire **collaborer** à cette oeuvre les travailleurs manuels et intellectuels et de tirer de ce trésor de forces tout ce qu'il contient au profit de la collectivité. »

Puis les événements se précipitent; nous nous acheminons rapidement vers le dénouement de cette situation confuse où l'on sent que le Chemin de fer n'est plus à la page au milieu des progrès techniques que l'on voit réaliser partout et où la volonté de collaborer se manifeste constamment, de part et d'autre, sans parvenir à s'organiser effectivement et à devenir une réalité agissante.

Le 1^{er} mars 1926, les Ministres se réunissent en Conseil de Cabinet, sous la présidence du Premier Ministre Pouillet. Le Conseil admet à l'unanimité le principe de la mise en régie des Chemins de fer en vue de permettre une consolidation de la dette flottante.

Après quatre mois d'agitation fébrile autour de cette question et de tractations politiques et financières dans tous les sens, le projet de loi tendant à instaurer la Société Nationale des Chemins de fer belges fut soumis au Parlement.

La situation financière du pays s'était aggravée de façon inquiétante. Il fallait d'urgence stabiliser le franc belge.

La loi fut votée par la Chambre, le 17 juillet, et par le Sénat le 22 juillet 1926.

Elle prévoit la création d'une Société ayant le droit d'exploiter pendant 75 ans le réseau des Chemins de fer de l'Etat.

La Société est administrée par un Conseil d'Administration composé de 21 membres, dont 18 sont nommés par le Roi et 3 sont nommés par le personnel.

Les 18 administrateurs nommés par le Roi représentent tous les grands intérêts généraux du pays : commerce, industrie, finance, etc.

En réalité, le personnel est représenté par 4 membres, au lieu de 3, le quatrième, nommé aussi par le Roi, étant celui désigné par les membres ouvriers et employés du Conseil Supérieur du Travail — lequel est un dirigeant de Syndicat de Cheminots. (Ces 4 mandats furent attribués comme suit : 3 au Syndicat National, 1 au Syndicat Chrétien. La Fédération des F.E. n'eut pas de représentant, sous le prétexte qu'elle ne groupait pas toutes les catégories de personnel.)

Le Conseil d'Administration a les pouvoirs les plus étendus pour gérer et administrer la Société.

Les administrateurs représentant le personnel ayant les mêmes droits et prérogatives que les autres membres du Conseil, il en résulte que la **co-gestion** du personnel a été officiellement et légalement instaurée par la loi du 23 juillet 1926.

En ce qui concerne la situation et les droits acquis du personnel de l'ancienne administration des Chemins de fer de l'Etat passé automatiquement à la nouvelle Société, la loi stipule ce qui suit :

Art. 13. — La situation du personnel actuellement attaché à titre définitif à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat sera réglée en substance de la manière suivante :

Il sera créé une commission paritaire composée de vingt membres au plus, nommés par le Conseil d'administration et par les organisations groupant les membres du personnel.

Cette commission sera présidée par un juriconsulte désigné par le Roi sans voix délibérative.

La commission établira le statut du personnel.

Dans celui-ci elle prévoira l'existence d'une commission paritaire nationale composée de vingt membres nommés comme ci-dessus et présidée par le Ministre des Chemins de fer, président du Conseil d'administration, ou par son délégué.

Elle aura les pouvoirs suivants :

1° Examiner toutes les questions relatives au contrat du travail, à la sécurité, à l'hygiène et, en général, toutes les questions intéressant directement le personnel; questions qui lui seront transmises par le Ministre des Chemins de fer, le Conseil d'administration, la Direction générale ou les Commissions régionales dont il est fait mention ci-après;

2° Donner son avis sur toutes les questions d'ordre général que le Ministre des Chemins de fer, le Conseil d'administration ou la Direction générale estimerait devoir lui soumettre, notamment dans les cas où ces autorités supé-

rieures jugeraient que ces questions peuvent intéresser indirectement le personnel;

3° Participer à la gestion des institutions créées ou à créer en faveur du personnel.

Les statuts prévoient également la création de commissions paritaires régionales qui auront pour mission d'examiner les propositions et les réclamations du personnel, relatives à l'hygiène, la sécurité, l'organisation du travail et le perfectionnement de la production. Ces avis et réclamations, dans le cas où il n'y aurait pas été donné suite par l'autorité compétente, seront transmis, par la voie hiérarchique, au Conseil d'administration. Cette transmission sera faite sans retard de façon que l'administration supérieure puisse faire connaître ses décisions dans un délai maximum de quinze jours.

Les commissions régionales collaboreront avec les chefs de service, à l'établissement des listes de gratification, bonification d'ancienneté, chevrons et tableaux d'avancement. Ces commissions donneront, en outre, leur avis sur toutes les questions d'organisation du travail chaque fois qu'elles leur seront soumises par le chef régional et, notamment, dans le cas où celui-ci jugerait que ces questions peuvent intéresser indirectement le personnel.

La commission paritaire nationale et les commissions régionales se réuniront périodiquement.

Une fois les statuts du personnel arrêtés, aucune modification ne pourra y être apportée, sans le consentement de la commission paritaire, statuant à la majorité des deux tiers.

La Société Nationale des Chemins de fer belges étant une entreprise industrielle autonome sera soumise au droit commun quant à la durée du travail et la liberté d'association.

(Statuts, art. 24.)

La Commission Paritaire dite « constituante » parce qu'elle était chargée d'établir le Statut du Personnel était présidée par M. Gesché, procureur général à la Cour de Cassation. Parmi les 10 membres représentant la Société, il y avait 3 administrateurs dont M. Galopin, Gouverneur de la Société Générale, assassiné pendant la guerre, M. Vander Stegen, bourgmestre de Gand et M. Ithier.

Les 10 membres représentant le personnel comprenaient 6 délégués du Syndicat National, 2 du Syndicat Chrétien et 2 de la Fédération Générale des Fonctionnaires et Employés.

L'élaboration du Statut du Personnel exigea plus de 5 ans d'études et de discussions.

Son texte définitif a été adopté à l'unanimité le 14 octobre 1932.

Il comprend 16 chapitres réglant toutes les questions intéressant le personnel en matière de recrutement, rémunérations, nominations, prestations, maladies, pensions, etc.

Le Statut du Personnel, établi en exécution de la loi, lie légalement le personnel et la Société en ce qui concerne tous leurs droits et devoirs

réci-proques. Il sert de base pour l'examen de tout conflit entre les deux parties, porté soit devant les Conseils de Prud'hommes, soit devant les Tribunaux ordinaires.

A propos du Chap. XIII. Statut du Personnel, nous croyons qu'il est intéressant de dire un mot au sujet de la désignation des représentants du personnel au sein de la Commission Paritaire Nationale. Il n'y a pas d'élection. Les Syndicats, d'accord avec la Société, ont estimé que les cheminots non affiliés à un syndicat n'ont pas le droit d'intervenir dans la répartition des mandats. Cette répartition se fait sur la base des effectifs cotisants déclarés par les Syndicats. Les chiffres déclarés sont sévèrement contrôlés. Une fraude constatée expose le syndicat en défaut à son exclusion de la Commission Paritaire. Après vérification des effectifs, la répartition des mandats se fait suivant le mode de représentation proportionnelle appliqué aux élections législatives.

En exécution de la loi et conformément au Statut du Personnel, la **cogestion** existe maintenant dans les organismes suivants : Conseil d'administration : 4 membres sur 21 représentent le personnel; Comité Permanent se compose de 4 administrateurs dont 1 représente le personnel. Représentation Paritaire : Commission Paritaire Nationale; Sous-Commission Paritaire Nationale; Commissions Paritaires régionales (Direction, groupes et grands ateliers centraux); Comité des Assurances Sociales; Comité de gestion de la Masse d'Habillement; Comité de gestion de l'Enseignement Professionnel; Conseil d'Appel (mesures disciplinaires).

Les Commissions d'enquête qui ont été créées après la libération pour examiner les cas d'incivisme et qui étaient présidées par des magistrats comprenaient aussi un nombre égal d'assesseurs désignés par la Société et par les Syndicats. Au moins un de ces assesseurs était un résistant reconnu. (On peut rappeler ici : cogestion légale aux Chemins de fer depuis 1926, et Conseil d'entreprise dans l'industrie privée : loi de septembre 1948 seulement).

Il serait fastidieux d'énumérer et de commenter toutes les mesures heureuses qui ont pu être réalisées grâce à cette co-gestion sincère et dévouée, aussi bien dans l'intérêt des usagers des Chemins de fer et du budget de l'Etat qu'en faveur du personnel.

Les délégués du personnel ne se livrent pas à la démagogie. Ils ont conscience de leur devoir envers le personnel et envers le pays et ils s'acquittent de leur mission avec une compétence et une honnêteté professionnelle que les autres membres du Conseil d'administration reconnaîtront sans réserve, nous en sommes convaincu.

Si, dans l'industrie privée les représentants du personnel comprennent leur rôle de la même façon, les chefs d'entreprise ne doivent avoir aucune crainte au sujet de l'action des **Conseils d'entreprise** ni de la **co-gestion** qu'une étape ultérieure réalisera sans doute.

Aux Chemins de fer, le nombre d'agents qui dépassait 120.000 avant la création de la Société Nationale a été ramené progressivement à moins de 90.000 (1), grâce à une meilleure organisation du travail et à l'augmentation de la production. Des réformes et innovations importantes : généralisation du frein Westinghouse, travail à la chaîne, planning, mécanisation des écritures, électrification du réseau, ont rendu disponibles des milliers d'agents. Cet excédent a disparu par extinction — mise à la retraite et décès — et par l'adaptation des agents disponibles à d'autres fonctions. La réduction de l'effectif total d'environ 30.000 agents a pu se faire sans licenciement massif.

Grâce au concours des syndicats, il n'y a plus eu de grève aux Chemins de fer depuis la création de la Société.

Le calme et la confiance sont rétablis parmi les nombreuses catégories d'agents, parce qu'ils ont le sentiment d'être traités équitablement au point de vue : rémunération, conditions de travail, signalement, avancement. Les grandes inégalités de régime entre l'ouvrier et l'employé ont disparu.

Les délégués du personnel sont en mesure de s'assurer qu'aucune fraude ou irrégularité ne peut se commettre en matière de recrutement, examens de promotion, nominations ou mutations. Il n'y a pas de dossiers secrets. Tout se fait au grand jour. Les propositions de nominations sont publiées et chaque agent est à même de vérifier si ses droits sont respectés, son classement figurant à l'annuaire qui est réimprimé chaque année.

* * *

Y a-t-il une joie plus profonde et plus pure que celle de pouvoir faire le bien, pour le bien lui-même ? C'est la douce émotion que l'on ressent lorsqu'un agent vient vous remercier, parfois avec les larmes dans les yeux, non pas de lui avoir accordé une faveur, mais d'avoir fait respecter ses droits ou d'avoir fait réparer une erreur dont il était victime.

Pour faire régner plus de justice, plus de confiance, plus de bien-être, parmi la grande famille des Cheminots, soit plus de 300.000 personnes (agents, femmes et enfants) dont l'existence est liée au plus grand service public du pays, des hommes courageux, actifs et dévoués ont lutté pendant de longues années afin de réaliser, étape par étape, leur idéal de **collaboration**, de **coopération** et finalement de **co-gestion** consacrée par la loi.

Que les jeunes sachent et n'oublient pas ce qu'ils doivent à ceux qui leur ont permis de vivre dans des conditions tellement meilleures que celles qu'ont connues leurs prédécesseurs, il y a 50 ans.

(1) 87.570 à fin décembre 1951.



ENTRE LE 1^{ER} ET LE 5 SEPTEMBRE 1944,
CHEMINOTS ET RÉSISTANTS DU BRABANT
 ont sauvé, dans l'épopée du « train fantôme »,
1.500 condamnés à mort...

L'EMOUVANT récit qu'on lira ci-dessous a paru dans « La Cité ».

M. William Ugeux, Directeur de ce vivant journal et grand Résistant, a bien voulu nous autoriser à le reproduire.

Nous le remercions très cordialement de son extrême amabilité.

Premier septembre 1944. Les Alliés s'approchent à grands pas de la capitale. Certains les disent à Tournai, d'autres affirment qu'ils sont déjà près d'Enghien. En réalité, les forces de libération n'ont pas encore franchi la frontière belge.

Cependant, à Bruxelles règne un chaos invraisemblable. Tandis que les habitants de la capitale dans un état d'exaltation extrême, attendent impatiemment l'arrivée des tommies et des yankees, les derniers Allemands restés dans la capitale s'appêtent en toute hâte à prendre la clef des champs.

A la Prison de Saint-Gilles, l'atmosphère est plus angoissante que jamais. Depuis quinze jours, les boches ont libéré la plupart des prisonniers, ne laissant en cellule que les condamnés à mort. Mais le nombre de ceux-ci a grandi; à ceux de Saint-Gilles sont venus s'ajouter ceux de Fresnes et de Looz...

Entassés dans les petites cellules de la prison, 1.500 condamnés à mort attendent..., anxieux, ce que le sort leur réserve...

Dans la nuit du 1^{er} au 2, un remue-ménage infernal se produit. Les Allemands vont et vien-

nent, dans les couloirs de la prison. Des commandements brefs et nerveux retentissent.

Que se passe-t-il ?

En route vers la Gare du Midi

Des soldats, armés jusqu'aux dents, ouvrent toutes les cellules en criant « transport ». Les prisonniers sont fixés. On va les emmener, en Allemagne sans doute, alors que les troupes alliées ne sont peut-être plus qu'à quelques kilomètres !

S'être senti si près de la libération, et ne pouvoir en connaître les joies !

Chacun a pris sa couverture et les quelques objets qu'il a pu conserver lors de son internement. Dans les couloirs à travers lesquels défilent les prisonniers, des boches armés de mitraillettes sont placés tous les deux mètres environ, pour prévenir toute tentative de fuite ! Le silence est lugubre, entrecoupé seulement d'ordres gutturaux. Les détenus sont chargés dans des camions, leur convoi se met en route vers la gare du Midi. Quelques hommes sont parvenus à cacher un crayon; c'est le moment de s'en servir. Vite on arrache du papier, n'importe où, là où l'on en trouve, et on griffonne quelques lignes à l'intention de sa famille, de ses amis. « On nous emmène vers l'Allemagne. Ne perdez pas courage, je reviendrai... ». Les papiers sont roulés en boule et jetés dans les rues où ils sont aussitôt ramassés par les habitants, malgré la forte opposition des gardes armées qui entourent le convoi.

Une femme qui s'acharne à suivre les camions pour ramasser tous les messages est rouée de coups par un boche que ce manège énerve. Mais, malgré cela, la chasse au message continue. Les prisonniers ne sont plus seuls, comme à Saint-Gilles. Ils ont la foule avec eux, ils le sentent, et cette sensation leur rappelle un bien-être oublié.

Cent personnes dans un wagon à bestiaux

Gare du Midi.

Depuis la descente des camions jusqu'aux quais de la gare, même déploiement de force. Les détenus sont chargés dans des wagons à bestiaux, à raison d'une centaine par voiture. Les wagons sont complètement entourés de fils de fer barbelés. Sur un toit, des Allemands sont installés à côté d'une énorme mitrailleuse, prêts à toute éventualité. Au bout du train, deux ou trois wagons confortables sont réservés au chef de camp de la prison de Saint-Gilles et à ses acolytes.

Les geôliers sont nerveux et mécontents. Ils ont peur et voudraient partir au plus vite. Malgré les mitrailleuses qui les protègent, ils craignent affreusement cette foule hostile qu'ils sentent toute proche. Ils lancent autour d'eux des regards anxieux et éternés...

Cependant, un mécanicien vérifie si les wagons sont bien accrochés, si les freins sont en ordre. Devant chaque fenêtre, il s'arrête et souffle avec un air de victoire : « ne vous en faites pas, vous ne quitterez pas la gare ! »...

Un premier machiniste grimpe dans la locomotive. Il est seul. L'occasion est unique et il saura en profiter. En moins de deux, la machine est proprement et sûrement sabotée.

« Je ne sais pas ce qu'il y a, mais ma locomotive est en panne ! Il faudra en amener une autre. » Vérifications, grognements, hurlements. Finalement, et après consultation du chef de camp, on renvoie la machine et le mécanicien.

Une deuxième locomotive entre en gare. C'est la 1202. Cette fois, le mécanicien est entouré de deux soldats qui lui enfoncent leurs mitraillettes dans les reins. Pas de possibilité de sabotage... La machine stoppe et le cheminot en descend. Malencontreusement, en sautant sur le sol, il fait un faux pas que suit une mauvaise chute. Aussitôt entouré par un groupe d'Allemands, il reste étendu sur le sol et hurle de douleur. « Impossible de partir, mon capitaine, j'ai même plus faire un pas. Ah ! la la ! »

Nouveaux grognements, nouvelle fureur !

Après beaucoup de temps gaspillé à des injures et à des imprécations, on appelle un autre mécanicien, le « petit Pochet ». L'homme est moqueur et original : c'est un poète. Celui-là, pensent les Allemands, peut même se casser le cou, son collègue le remplacera. Son collègue, c'est Verhegen, un mécanicien, qui, à ses heures de loisirs, manie avec joie la palette et le pinceau.

Deux « artistes »

On va partir. Non, pas encore. La locomotive est placée à l'envers, c'est-à-dire que le devant se trouve en direction des wagons. « Impossible de partir ainsi, mon capitaine, on va faire des accidents ». Les discussions recommencent de plus belle. Enfin, un ordre signé par le chef de camp donne l'autorisation au mécanicien d'aller tourner la locomotive.

Et les deux « artistes » se mettent en route. Mais, au lieu de tourner la locomotive à la Petite Ile, ou même à Forest, ils poursuivent jusque Ruisbroeck, soit à près de dix kilomètres de l'endroit de départ. Là, ils se décident enfin à effectuer la manœuvre. Sitôt rentrés, ils reçoivent l'ordre de partir immédiatement. Cette fois, c'est fini. En route vers l'Allemagne...

Les boches soulagés, ont regagné leurs wagons. Enfin ! pensent-ils.

Pendant ce temps, des résistants armés sont venus proposer d'attaquer le train, soit en gare du Midi, soit en rase campagne. Mais « Michel », le chef du groupe de résistance de la gare du Midi, a confiance en ses deux « lascars ». Il craint qu'une attaque armée provoque chez les vaincus un désir de vengeance qui s'assouvirait certainement sur les malheureux prisonniers. Il refuse l'aide du groupe armé.

Le train va s'ébranler. Malheureusement, le mécanicien semble avoir perdu tout le fruit de son expérience. Il démarre brutalement, et pan ! plusieurs wagons se décrochent, qu'il faut aussitôt aller raccrocher. Dans l'obscurité qui est venue, et avec une seule lampe de poche, le travail est difficile. La même chose se reproduit quelques fois encore.

Décidément, « petit Pochet », il faudra retourner à l'école ! Mais les boches s'énervent ; ils ont compris le jeu. Le mécanicien aussi, a compris. Cette fois, il démarre lentement, sans encombre.

Bruxelles-Malines direct : 19 heures

Où va-t-on ? A Malines. « Impossible, mon capitaine, nous nous trouvons dans la direction opposée ! Je ne peux quand même pas pousser le train jusque Malines ! »

Nouvelles discussions : encore du temps gagné. Le chef de camp se décide à permettre au mécanicien de rouler en direction de Ruisbroeck, où il pourra tourner tout son train.

Le train a tourné au Sud de la capitale. Il se dirige enfin vers Malines. Mais tous les signaux sont éteints, ce qui force le convoi à rouler au ralenti. Tous les signaux sont fermés. Les Allemands ne connaissent pas la voie. Cela aussi permet au petit Pochet et à Verhegen d'orienter sans cesse leur machine sur des voies de garage. Dans ce cas, il faut faire marche-arrière et reprendre une autre voie, en espérant évidemment que ce sera la bonne... Il est cinq heures du matin lorsque le convoi quitte le Midi. Il n'atteindra Malines que vers minuit.

Les prisonniers, enfournés dans leurs wagons, sont couchés pêle-mêle, les uns sur les autres, certains essayent de dormir. Peine perdue ! Leur moral est bon, mais néanmoins, l'inquiétude est générale. On a permis aux femmes d'emporter avec elles un petit bassin, au cas où elles en auraient besoin dans les camps allemands. Les prisonnières ont disposé leurs bassins tout autour de la paroi de leurs wagons, afin de se construire un mur protecteur pour le cas où les résistants attaqueraient le train. Elles se sont couchées dans la crasse et les conversations vont bon train ; pensez donc, 75 femmes ! Une d'entre elles est assise devant un seau contenant... ce que vous pensez. Heureusement, ce n'est pas toujours la même... Celle qui s'en est servie la dernière tient le seau auprès d'elle, et la ronde continue. À un arrêt du convoi, elles ont demandé à un Allemand la permission de « le » vider, ce qu'elles ont obtenu après avoir parlementé plusieurs minutes !

Infernal, c'était infernal...

Quand on a la mémoire courte

Le train poursuit sa route vers Malines. Pochet et Verhegen, qui savent que l'ingénieur de la gare de Malines a saboté les pompes à eau, lâchent de la vapeur, beaucoup de vapeur. Ils font tant et si bien que lorsque le convoi arrive à destination, il n'y a plus une goutte d'eau dans la locomotive.

« Mon capitaine, les pompes électriques ne fonctionnent plus, il faudra pomper à bras ! »

Furieux, le commandant donne l'ordre à ses soldats d'aller pomper de l'eau qu'ils amènent vers la locomotive dans de petits seaux. Après une demi-heure d'efforts, la machine n'est pas encore remplie au cinquième de sa capacité. Le chef de camp se rend compte de l'inutilité du travail des soldats, et après avoir consulté le mécanicien, décide de pousser jusque Muizen, où, paraît-il, les pompes électriques fonctionnent encore.

Le convoi arrive à Muizen, mais là, plus personne ! Le petit Pochet a oublié comment fonctionnent les pompes et il lui faut un temps infini avant de se le rappeler.

Lorsque le train est prêt à repartir, le commandant vient avertir le mécanicien qu'il va falloir retourner vers Schaerbeek et de là filer vers Liège, en essayant à tout prix de contourner cette ville, où la Résistance règne déjà.

Pourquoi ce détournement subit ? Certains affirment que c'est parce que la Résistance avait fait sauter les voies un peu après Muizen.

Terminus : Petite Ile

En route, donc, pour Schaerbeek, en passant par toutes les voies de garage, évidemment...

En gare de Schaerbeek, les choses se compliquent. Pour prendre la direction de Liège, il faut tourner à droite, quand on vient de Muizen. Mais pour les boches, qui n'y connaissent rien de rien, toutes ces voies sont encore des voies de garage et mieux vaut ne pas les emprunter. Pochet et Verhegen sont accoudés à leur machine, l'air innocent, et, ne connaissant ni droite, ni gauche, ils continuent tout droit ! Les Allemands n'y voient que du feu. Pourvu que le train roule, qu'il roule vite, c'est le principal !

Le convoi contourne Bruxelles, roule encore un temps et puis « stop ». Il se trouve dans un cul-de-sac ! Petite-Ile.

Imaginez la fureur du chef de camp ! Qu'allait-il advenir maintenant des passagers du « train fantôme », et quel serait le sort réservé aux deux courageux « artistes » de leur locomotive ?

Heureusement, pendant que le « train fantôme » effectuait force tours à travers le Brabant, un Comité s'était formé à Bruxelles, dans le but d'obtenir la libération des prisonniers politiques en route pour l'Allemagne. Parmi ce Comité, se trouvaient le vicomte Berryer, les ambassadeurs de Suisse, de Suède, d'Espagne et même, à ce que l'on dit, le dernier représentant de l'Allemagne.

Le « train fantôme » était entré en gare de la Petite-Ile vers 10 heures et demie du matin. Mais ce n'est qu'après des pourparlers sans fin que les prisonniers furent relâchés : il était alors une heure et demie de l'après-midi.

De nombreux wagons de soldats allemands blessés se trouvant dans la même gare, le Comité libérateur donna l'assurance que ces blessés seraient considérés par les résistants comme prisonniers de guerre et ne seraient pas massacrés, à condition que les prisonniers du train fantôme soient libérés.

Il est évident que même dans le cas contraire, les prisonniers allemands n'auraient pas été massacrés par les Résistants, mais connaissant la mentalité des Allemands à ce moment, le Comité libérateur exerça, heureusement, un chantage opportun.

Cette manœuvre, ajoutée à toutes les astuces de Pochet et Verhegen et des deux autres mécaniciens, ainsi qu'à la courageuse intervention de tous les cheminots de la gare du Midi, de Malines, de Muizen, etc... sauva quinze cents personnes d'une mort presque certaine.

Sept ans ont passé depuis ces jours où le « train fantôme » parcourut toute la Belgique traînant derrière lui le destin de 1.500 prisonniers politiques, mais les Belges ne peuvent oublier, ni maintenant, ni jamais, cette héroïque équipée, toute à la gloire de nos cheminots.

Freddy FRANÇOIS.

POURQUOI LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES VEUT ÉQUILIBRER SON BUDGET?

Le hasard nous a fait découvrir, au cours de recherches documentaires, un numéro de la revue mensuelle « Le Rail » éditée autrefois par la S.N.C.B. Il est daté du 15 août 1939.

À l'intention de nos lecteurs, nous reproduisons, sous son titre, l'article éditorial dans lequel ils verront que, déjà avant la guerre, la Société Nationale avait à faire face aux mêmes difficultés qu'elle connaît aujourd'hui et que son équilibre budgétaire était un sujet de graves préoccupations pour ses dirigeants, il y a douze ans et plus...

LE communiqué fait à la presse par le Conseil d'Administration de la Société Nationale à l'issue de sa réunion mensuelle du 14 juillet 1939 contient la phrase suivante :

« Le Conseil a examiné longuement la situation financière de la Société et a décidé de mettre tout en œuvre pour réaliser, à partir de 1940, l'équilibre du budget. A cette fin de nouvelles et pressantes démarches seront entreprises auprès du Gouvernement. »

Certes, il apparaît comme très normal qu'un Conseil d'Administration affirme sa volonté de mettre tout en œuvre pour équilibrer son budget, c'est même son devoir. Aussi faut-il pour comprendre la portée de cette affirmation se représenter qu'il ne s'agit pas ici d'une affaire commerciale ordinaire, qu'il s'agit d'une affaire d'intérêt public dans laquelle l'on ne peut agir sur les recettes et les dépenses dans les mêmes conditions que pour une affaire industrielle pure et simple.

Deux éléments dominant l'incertitude de réaliser l'équilibre du budget du chemin de fer :

Quel sera le trafic ?

On sait combien ce trafic est intimement lié aux conditions économiques.

Quelles seront les recettes pour un même trafic ?

On sait aussi qu'à volume égal le trafic peut comporter des recettes fort différentes.

Par ailleurs, du fait qu'il s'agit d'un service d'intérêt public, on ne peut agir sur les recettes et les dépenses avec toute l'indépendance et toute la rapidité qui sont permises dans une affaire privée.

Si l'on observe, en outre, que l'on était habitué à ce que le trafic du chemin de fer connût, comme ce fut toujours le cas dans le passé, des alternatives de boni et de mali qui se compensent, on comprendra qu'après les années de grande prospérité de 1928, 1929 et même 1930, la Société ait pu supporter un certain nombre d'années de mali, grâce d'ailleurs aux réserves qu'elle avait pu constituer.

Or, les années de mali paraissent maintenant devenir la règle puisque, comme nous l'avons exposé dans notre conférence du 5 mai 1938, après une assez longue période de dépression économique, voilà que l'année 1937, qui marquait une activité économique comparable à celle des années de prospérité, ne nous a plus procuré qu'un faible boni d'exploitation insuffisant pour couvrir les charges financières.

Il est donc avéré que le chemin de fer ne peut plus compter à présent sur ces périodes de prospérité pour faire face à ses pertes des années de crise. La succession ininterrompue d'exercices déficitaires qu'elle subit depuis 1931 appelle une nouvelle politique. C'est ce que le Conseil d'Administration a voulu marquer dans la décision reproduite ci-dessus.

On sait que le budget de la Société comprend des charges qui en équité ne devraient pas y figurer.

C'est la charge exorbitante des pensions; ce sont les prestations gratuites qu'elle fournit à divers services publics; ce sont des réductions exagérées qu'elle consent à une partie de ses voyageurs, etc.

Si la Société demande à l'Etat de l'aider dans ces divers domaines c'est, faut-il le répéter, uniquement avec la préoccupation d'écartier de son prix de revient des charges parasites; c'est parce qu'elle considère qu'il n'est pas juste que les usagers du chemin de fer subissent le contre-coup de charges d'ordre social et autres qui incombent incontestablement à l'ensemble de la Nation ou à des services publics déterminés.

Encore faut-il ajouter à cela l'urgence des mesures appropriées dans le domaine de la coordination des transports, mesures dont l'influence ne pourra que s'exercer dans un délai plus ou moins long.

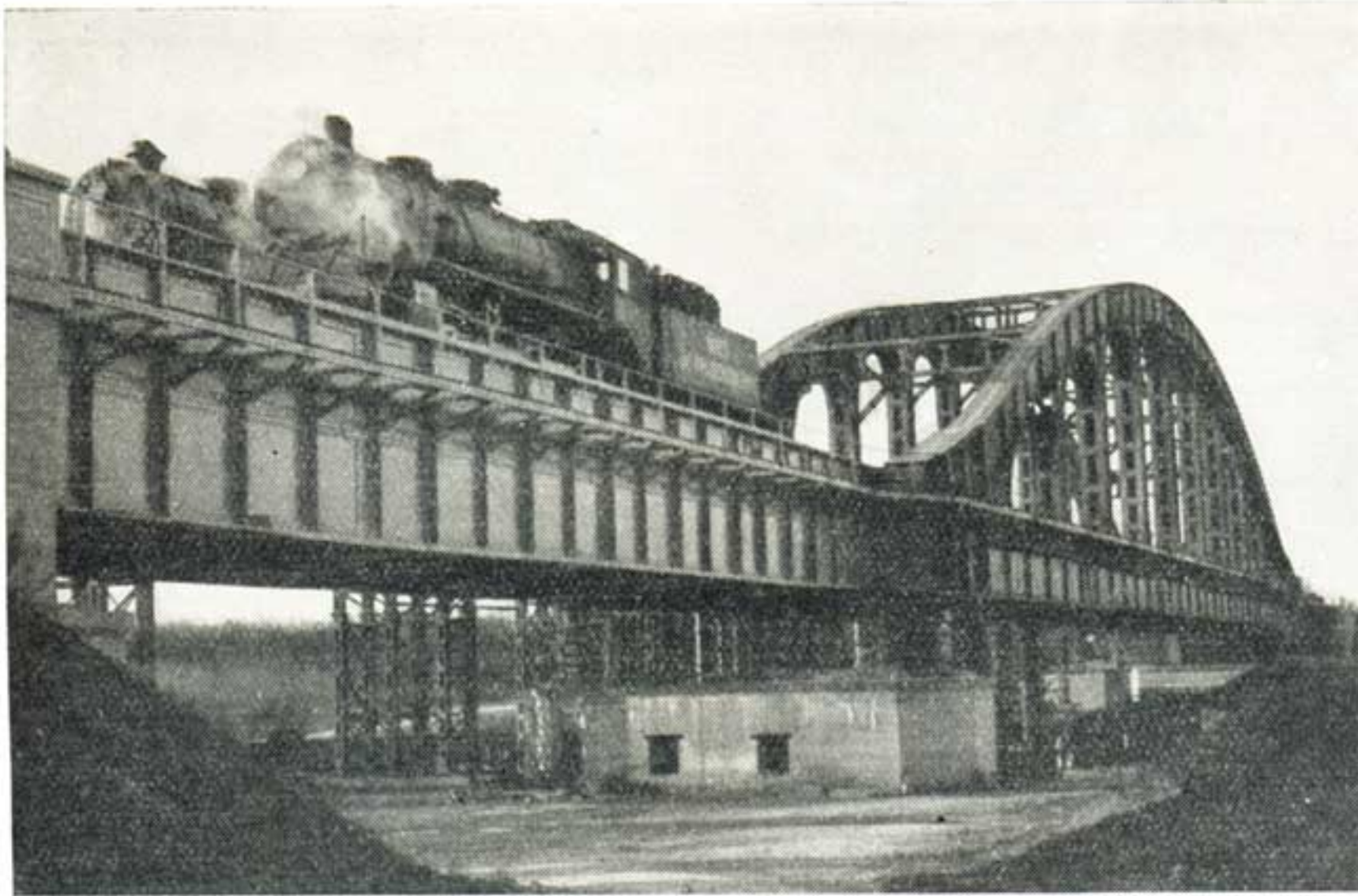
La Société est convaincue qu'on reconnaîtra un jour le bien-fondé de ses revendications. Un Comité d'experts a notamment reconnu ce bien-fondé du point de vue juridique en ce qui concerne les pensions.

En attendant, la Société doit vivre, c'est ce que signifie la décision du Conseil d'Administration. La Société doit vivre par des moyens normaux et doit vivre une vie normale. Cela n'est pas possible sans que son budget soit en équilibre.

Sans cela, elle ne pourrait pas, en effet, se procurer les ressources propres à assurer l'entretien normal du réseau et qui sont nécessaires pour faire face aux exigences du progrès.

La Société ne peut plus continuer à pratiquer une politique de restriction dans le domaine technique sans risquer d'avilir le réseau, dont la gestion lui est confiée. Au surplus, il s'attache à cela un intérêt indirect pour l'industrie, parce que celle-ci recevra des commandes dans la mesure où le budget de la Société sera normal.

Souhaitons que les pouvoirs publics comprennent le plus tôt possible le but élevé que poursuit le Conseil d'Administration de la Société Nationale.



Le pont d'Herentals au cours des essais.

Quelques techniques nouvelles

appliquées à la S.N.C.B depuis 1926 dans l'art de construire

par J. DUBUS

Ingénieur en Chef,
Secrétariat Technique
et Service des Accidents
de la Direction Générale.

LE but de cette note est de souligner brièvement l'apparition et l'évolution au cours de ces 25 dernières années de nouvelles techniques dans l'art de construire et de montrer le souci qu'a la S.N.C.B. de suivre le progrès dans la recherche de solutions économiques, tout en sauvegardant la sécurité de l'exploitation du réseau.

C'est en 1905, à la septième session de l'Association du Congrès international des chemins de fer, tenue à Washington, que fut discutée pour la première fois la question de l'emploi du béton armé dans les constructions, ouvrages d'art et bâtiments. à ériger pour l'établissement et l'exploitation des voies ferrées.

Les principaux avantages du béton armé sont connus : il est économique, il résiste bien aux actions atmosphériques et à la corrosion due aux fumées acides des locomotives moyennant un enrobage judicieusement étudié des armatures. Son monolithisme assure la continuité et la solidarité des éléments des ouvrages, enfin leur entretien ultérieur est réduit et par suite peu onéreux. Ce procédé de construction est sorti de la phase des essais, il s'est développé sur une large échelle subissant victorieusement l'épreuve du temps.

Grâce aux études théoriques, aux expériences de laboratoire, les techniques de mise en œuvre se sont perfectionnées au point qu'il est actuellement possible d'obtenir d'un béton une résistance imposée à quelques % près moyennant une surveillance et un contrôle sur chantier bien organisés.

L'empirisme du début, le coup d'œil du vieux praticien ont fait place à des méthodes scientifiques appliquées à la S.N.C.B. comprenant entre autres :

- 1°) l'étude granulométrique des matières inertes et de leurs dimensions optima;
- 2°) l'étude de dosages rationnels des agrégats en vue de l'obtention d'une bonne « maniabilité » ou aptitude à la mise en place;
- 3°) le dosage de l'eau en raison de son influence sur la fluidité et sur la résistance;

- 4°) la mesure de la consistance du béton au slump test;
- 5°) l'application de vibrateurs ou aiguilles vibrantes influençant favorablement la compacité et l'étanchéité;
- 6°) les essais sur cubes à la composition.

Au cours de ce quart de siècle, les fabricants belges de ciment ont fortement augmenté la résistance de leurs produits tant à la compression qu'à la traction. En accroissant notamment la finesse de mouture, des résistances mécaniques élevées ont été atteintes ce qui a permis de relever le taux de travail admissible, réduisant



Pont de Gallik.



Pont de Nimy-Maisières.

ainsi l'équarrissage des poutres et hourdis et le poids mort des ouvrages.

La soudure des armatures, en supprimant les crochets, a fortement amélioré le ferrailage, la transmission des tensions et les facilités d'enrobage des aciers.

Aux murs de soutènement pleins en béton ordinaire ou murs-poids à profil trapézoïdal, exigeant en terrain médiocre des fondations coûteuses sur pilotis, le service d'études des ouvrages d'art de la S.N.C.B. a substitué systématiquement des profils légers en béton armé, en forme de té avec voile mince vertical soumis à la poussée des terres et semelle horizontale de fondation.

Cette conception fait intervenir le poids des terres comme contrepoids d'équilibre des poussées. Ainsi se trouve évité dans la plupart des cas l'emploi d'un pilotis.

Pour satisfaire aux exigences de la stabilité des constructions, si la hauteur du mur augmente, des contreforts verticaux ou des nervures horizontales permettent d'étendre l'emploi de ces types de murs particulièrement économiques.

Dans le même ordre d'idées, la structure des culées, notamment des ponts métalliques de grande portée, a été modifiée. Au lieu de culées pleines en béton ordinaire, deux piliers principaux prennent les réactions d'appui solidarisiées par un portail puissant au niveau des appuis et une semelle de fondation de liaison transversale, le tout formant un cadre solidement armé.

Les terres des remblais s'étaient sous leur angle de talus naturel entre les piliers d'appui. Cette conception nouvelle s'applique avec succès, notamment

aux ponts métalliques biais sur les lignes à double voie.

Signalons encore l'usage de tubes rectangulaires en béton armé, aux fondations peu coûteuses en terrains douteux et ce particulièrement pour les aqueducs et les couloirs sous voies.

Il ressort suffisamment de cet exposé et de ces quelques exemples que la S.N.C.B. s'efforce d'étudier les solutions les plus rationnelles et par voie de conséquence les plus économiques.

Quant au développement d'une technique toute nouvelle, celle du béton précontraint, la S.N.C.B. suit avec attention le comportement des ouvrages déjà construits à l'étranger.

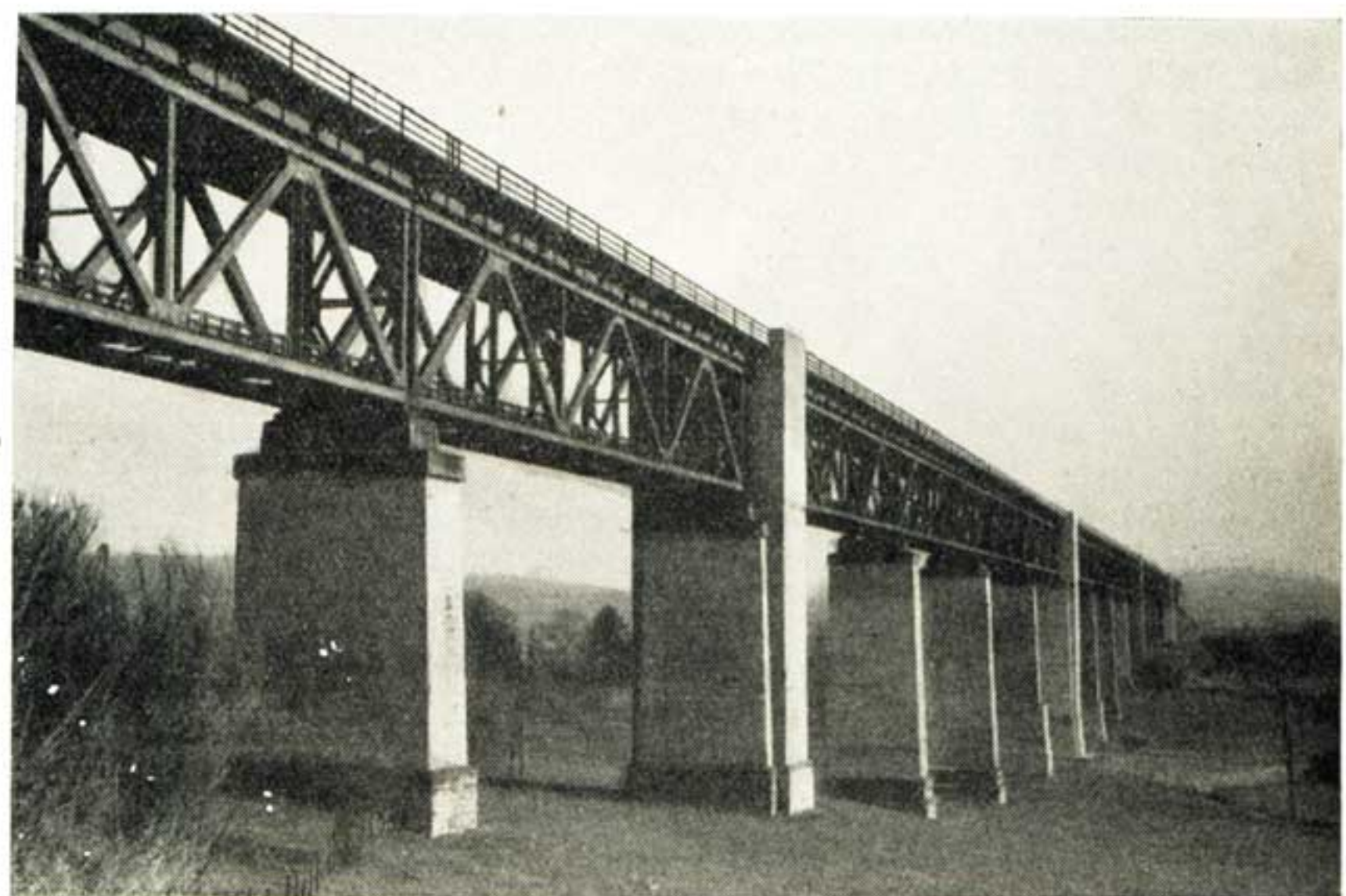
Profitant des travaux en cours de la Jonction Nord-Midi, l'Office National de la Jonction et la S.N.C.B. aidés par le Fonds national de la Recherche scientifique n'ont pas hésité à construire rue du Miroir, à Bruxelles, six tabliers expérimentaux indépendants de 20 m de portée et de 3 m 65 de largeur, dont deux en béton précontraint, appelés chacun à porter une voie ferrée, lors de la mise en service.

Un des tabliers est en béton armé ordinaire, le béton travaillant à 70 kg/cm² et l'acier doux à 1.000 kg/cm²; pour le béton précontraint les tensions de sécurité admises sont les suivantes :

béton	150 kg/cm ²
acier en fils	8.500 kg/cm ²

L'épaisseur au centre de la dalle-tablier en précontraint quasi-constante fut prise égale à 1 m 15, contre 1 m 85 pour la dalle en béton armé ordinaire.

Les essais pratiqués en attendant de pouvoir y faire passer des locomotives ont été satisfai-



Viaduc de Montzen.



Viaduc de Renory

sants ; quant au coût, le tablier en précontraint, à l'époque, s'est révélé économique.

La question de l'emploi du béton précontraint a été discutée au Congrès des chemins de fer, de Rome, en 1950.

L'expérience actuelle insuffisante dans le domaine ferroviaire de cette technique, les phénomènes de relaxation, le fluage des aciers, les effets dynamiques incitent à la prudence; toutefois, il est admis que le béton précontraint semble indiqué pour la fabrication d'éléments en série, tels des poteaux, supports de caténaïres, et ce champ est exploré.

S'il est vrai que le béton armé se prête particulièrement bien à la construction des passages supérieurs, il est généralement reconnu que le pont-rails métallique s'indique pour les grandes portées, pour les hauteurs libres faibles de construction et dans le cas de terrains de fondation peu satisfaisants. Les ponts-rails de grande portée, ponts de 90 m construits à Malines et à Herentals dans le courant de ces 25 dernières années sont du type Vierendeel rivé.

Les consoles de raccord des montants aux membrures sont particulièrement soignées, après une étude fouillée de ces assemblages délicats, surtout en soudé comme les accidents des ponts du canal Albert l'ont révélé.

La tendance actuelle est à la simplification des maîtresses-poutres; la poutre à âme pleine peu compliquée et de construction relativement facile, profitant des progrès réalisés en métallurgie, a vu son emploi s'étendre même au-delà de 50 m, alors que jadis sa limite d'utilisation était 20 m.

Le pont-rail du Val-Benoît sur la Meuse à Liège en est un des plus beaux exemples.

En soudé, la S. N. C. B. s'est montrée prudente en raison des déboires éprouvés par certaines administrations belge et étrangère. Les ouvrages qu'elle a construits, traités avec beaucoup de discernement, sont tout à fait satisfaisants et se maintiennent parfaitement en service.

Les charpentes soudées sous la plate-forme de la nouvelle gare de Bruxelles-Midi constituent une des plus belles applications de la soudure.

Il fallait une plate-forme parfaitement étanche d'épaisseur minimum prenant appui sur des supports isolés, aussi distants que possible, donnant le maximum de liberté de mouvement à l'intérieur de la halle à marchandises, de 180 m de longueur.

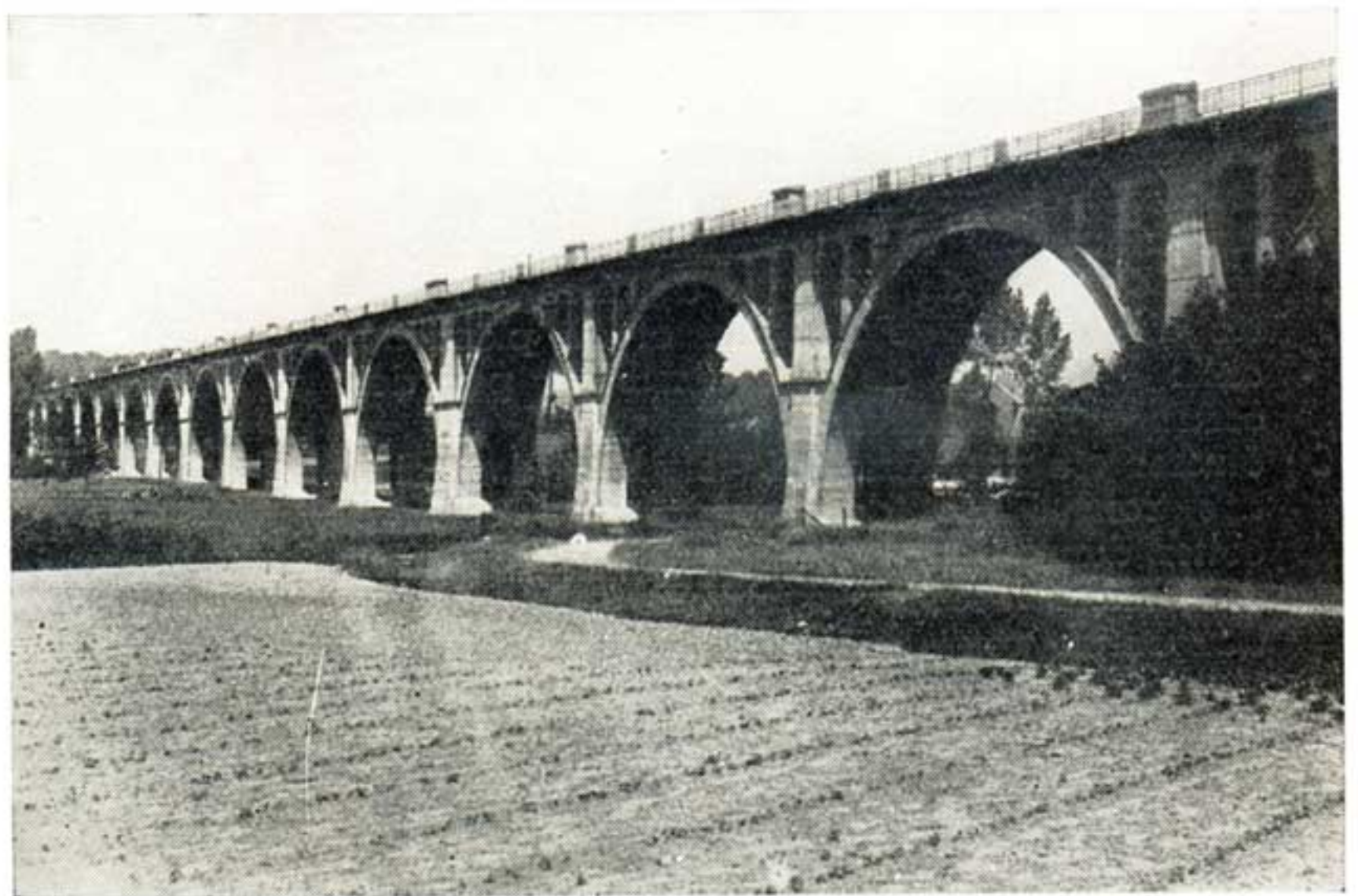
Au surplus, le sous-sol médiocre de fondation augmentait les difficultés du problème.

On eut recours au système poutres à béquilles et cantilever avec tabliers intermédiaires, le tout en soudé.

Les soudures furent calculées et exécutées avec le plus grand soin, les joints de montage judicieusement choisis dans les zones de moindres sollicitations, les programmes de soudure discutés à fond, les contrôles rendus sévères en faisant appel aux rayons X.

Soumises depuis plus de dix ans à un fort trafic, à des actions longitudinales de freinage et de démarrage particulièrement intenses, la gare étant jusqu'ici exploitée en impasse, ces charpentes ont victorieusement résisté aux dures épreuves qui leur sont imposées journallement.

S'il est vrai que les déboires de certaines administrations ont fortement freiné l'enthousiasme du début, l'expérience des ponts-rails soudés à la S.N.C.B. permet d'espérer que cette technique sera reprise dans l'avenir, car elle



Viaduc de la Pède.



Pont à Mont-Saint-Guibert.

assure l'obtention de ponts économiques en poids travaillant dans l'espace dans les meilleures conditions de liaisons et de résistance.

Dans un autre domaine, en 1939, pour l'étude des fondations d'ouvrages importants à construire à Bruxelles-Midi en vue de la réalisation de la Jonction Nord-Midi, la S.N.C.B. voulant se prémunir contre des déboires possibles en raison de la présence de terrains médiocres, eut recours pour la première fois aux enseignements de la mécanique des sols.

On sait que celle-ci s'efforce de résoudre, en appliquant les lois de la mécanique et de l'hydraulique, notamment les problèmes suivants fondamentaux pour l'Ingénieur-Constructeur :

Etant donné un sol devant servir de base à un ouvrage,

1^o) fixer les dispositions à prendre et le système de fondation pour assurer la stabilité de cet ouvrage et déterminer l'ordre de grandeur des tassements à résulter de la surcharge créée par l'ouvrage.

Dans ce but, rechercher les coefficients caractéristiques des différentes formations se succédant en profondeur, à savoir entre autres : la cohésion, l'angle de frottement interne des molécules, le coefficient de perméabilité et la courbe de composition granulométrique en vue notamment du rabattement éventuel de la nappe aquifère, les limites d'Atterberg de liquidité et de plasticité, enfin la courbe de compressibilité par des essais à l'oedomètre;

2^o) étudier rationnellement la stabilité des talus des tranchées et des remblais, de façon à éviter dans toute la mesure du possible les glissements et les éboulements de terrain, dangereux pour la circulation des trains et toujours ultérieurement très coûteux, tant au point de vue évacuation des terres que consolidation a posteriori.

Sans rompre délibérément avec les méthodes semi-empiriques de jadis basées sur le vu d'échantillons prélevés par des sondages ordinaires, méthodes suffisantes dans les cas simples, surtout lorsqu'on peu agir par comparaison

avec des constructions voisines existantes, la Direction de la Voie α , depuis 1939, fait appel plusieurs fois aux lois et essais de la mécanique des sols pour l'établissement de fondations délicates.

Un appareil dû à l'école hollandaise de Delft, l'appareil de pénétration en profondeur, voit en Belgique son champ d'action s'élargir de plus en plus, il est particulièrement utile pour l'étude des pilotis et la fixation de la longueur des pieux, point épineux en considérant le coût, Il a pour avantage de séparer les deux variables essentielles de la capacité portante d'un pilot, la force portant à la pointe et la résistance latérale à l'enfoncement, par frottement, du fût du pilot.

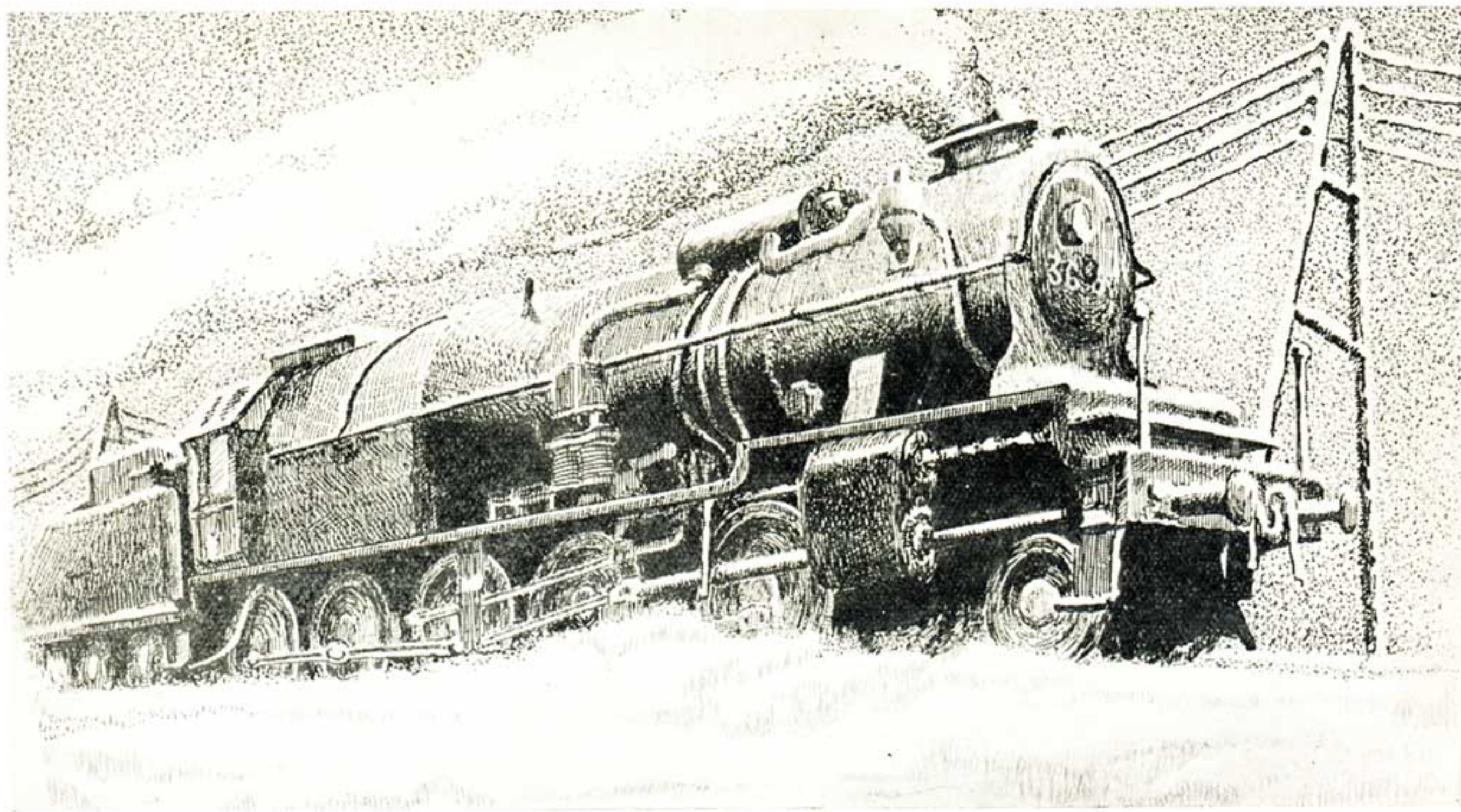
L'expérience acquise à ce jour de l'utilisation de l'appareil de pénétration en profondeur, permet d'entrevoir une réduction du coefficient de sécurité et par le fait même la réalisation d'une économie notable.

La vieille formule dynamique de battage dite hollandaise, basée sur le théorème des forces vives appliqué à des corps supposés complètement dépourvus d'élasticité, formule exigeant l'application d'un coefficient de sécurité élevé variant de 5 à 8 se voit en Hollande même, champ d'expériences idéal pour les pilotis, détrônée par une méthode scientifique, fruit de l'étude des laboratoires hollandais.

En conclusion de cette note, forcément limitée à l'examen succinct de quelques techniques récentes de l'art de construire, qu'il me soit permis d'espérer avoir fait ressortir avec suffisamment de clarté les efforts déployés par la S.N.C.B. pour se maintenir à l'avant-garde du progrès en étudiant de très près les tendances modernes dans la construction des ouvrages d'art et des bâtiments et l'exécution des terrassements, ce en vue, avant tout, d'assurer la sécurité de l'exploitation du réseau et de réduire au minimum les dépenses grevant ses travaux de premier établissement d'entretien et de renouvellement.

N.B. — Le lecteur intéressé consultera avec fruit les études suivantes de M. le professeur R. Desprets naguère Ingénieur en chef, dirigeant responsable du service des ouvrages d'art de la S.N.C.B. :

1. Note sur quelques ouvrages en béton armé de la S.N.C.B. ... Bulletin de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer — Août 1934.
2. Note sur les ouvrages d'art construits pour l'électrification de la ligne de Bruxelles à Anvers. ... Bulletin de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer — Octobre 1935.
3. Note sur les ponts-rails soudés de la S.N.C.B. — Annales des travaux publics — Août 1949.
4. Le pont du Val-Benoît sur la Meuse à Liège. — Ossature métallique — Février 1951.
5. De même : Rapports spéciaux du Congrès des chemins de fer de Rome 1950. — Bulletin de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer — Octobre 1950.



La littérature du dépaysement ou littérature des voies ferrées

par Maurice GAUCHEZ

NOUS pensons à cette fièvre de dépaysement qui, chaque année, entre le printemps et l'hiver, entraîne vers des climats, des continents, des pays, des provinces, des régions ou des sites, des êtres humains soudain grisés par l'attrance et la fascination de ce que Pierre Loti appelait « les ailleurs ». Revenus de maints territoires européens, de diverses îles, — originellement sises, comme des portiques de poésie, à leur zone de naissance —, ou de provinces, — hier encore fort peu hantées, — nous nous berçons encore des attirances, des déplacements, des désacclimatations, qui, pour être provisoires, n'en sont que plus exaltantes.

Ah ! où est l'époque des chemins-ornières, ravins par les pluies et défoncés par les chariots ? Où sont ces « longuerines » imaginées vers le milieu du XVII^m siècle pour faciliter l'exploitation des houillères du Northumberland et du comté de Durham ? Ces poutrelles de bois s'écrasant, se décomposant, on garnit les ornières de fontes creuses ; plus tard, le combat contre les poussières et la boue décida de l'usage, vers

1789, de rails convexes, toujours en fonte, uniquement touchés en un point. Ainsi, l'on peut dire que le « railway » fut créé, quand, en 1810, Georges Stephenson employa le premier rail de fer, son fils Robert se chargeant de perfectionner sa réalisation, en même temps qu'il appliquait à la locomotive l'invention réservée par Watt aux mines, usines et manufactures. Nous nous souvenons d'avoir vu, au Musée de Kensington, la « Fusée », qui, la première, en 1829, assura le service entre Liverpool et Manchester.

Le perfectionnement britannique se répandit, par la Belgique, au Continent, car dès la même année, John Cockerill reliait Anvers à la Meuse, la réalisation de son projet étant retardé par la Révolution de 1830. Le 30 avril 1834, un chemin de fer unit Anvers à Liège, Verviers et la frontière prussienne, Bruxelles à la France, Malines ayant été élue comme centre de ces routes de métal : le 5 mai 1835, un premier train de voyageurs put se rendre de Bruxelles à Malines.

Avec le développement de ces chaussées spéciales, les voyages furent facilités et rendus de plus en plus rapides. On vit, bientôt, les intérêts

commerciaux supprimer plus ou moins les séparations entre les pays, et, lorsque les grandes guerres se mêlèrent de fusionner les races, lorsque le tourisme et le scoutisme, secondés par toutes les réalisations modernes, ressuscitèrent le type cosmopolite, — idéal humain qui avait obsédé le XVIII^{me} siècle, — des exils volontaires, des émigrations, des déplacements de personnes, des expulsions d'indésirables, de sectaires, de fanatiques, contribuèrent, lentement, mais fortement, à la naissance d'une sensibilité universelle. Dans la rivalité de continent à continent, on entendit naître le thème de la « forteresse Europe », avant-coureur de celui plus actuel, de l'Europe occidentale.

Grâce aux chemins de fer, la grande découverte du XX^{me} siècle a été celle d'une sensibilité européenne, au centre d'une intelligence internationale. L'étranger n'est plus typé par ses œuvres ou par ses héros extraordinaires. Les voyages, plus que les corps-à-corps des batailles, ont révélé la naissance et le développement d'une créature cosmopolite. L'Européen, toutefois, se distingue de l'Américain, du Russe, du Britannique. Et tentés par ces physionomies, ces silhouettes, des représentants d'un type, prenant le train des vacances, des enquêtes, des voyages de découvertes, de propagandes ou de liaisons, des hommes de lettres se sont aventurés dans des raids prolongés de recherches, de synthèses, d'analyses ou de psychologies.

Or, si l'on songe que la littérature, loin de se borner à être un art, est aussi une science renforcée par des possibilités d'influences pratiques, qu'elle ajoute, à son don particulier d'inventer personnages, situations, combinaisons, conflits spirituels d'âme ou d'esprit ou querelles d'intérêts, on comprendra les services que les « rapides » ou « les trains de banlieue » n'ont cessé — et continueront — de lui rendre. Elle assume le rôle d'observer ou de traduire les traits essentiels de la réalité extérieure.

Et c'est là que nous voulions en venir.

Les romanciers, très souvent, sont des « pérégrins ». Si le mot est vieux, il dit ce qu'il doit : voyageurs, beaucoup d'hommes de lettres, sont tout bonnement des « descripteurs », ou, si l'on préfère, des biographes de personnages — des êtres — ou de pays — des climats. Ne l'oublions pas ! Des siècles les plus reculés au XV^{me}, la littérature française a affirmé sa vitalité, sa puissance et sa splendeur dans tous les genres, sauf dans celui du roman, bien que d'aucunes épopées puissent être considérées comme des récits d'aventures prodigieuses. Toutefois, lorsque Rabelais eut signé son « Pantagruel », le premier vrai roman français, on n'en connut guère d'autre avant la « Manon Lescaut » de l'abbé Prévost et « Les Liaisons dangereuses » de Choderlos de Laclos, alors que, depuis l'orée du XIX^{me} siècle, ce genre paraît incarner tout l'art de la prose.

Et la littérature de voyage — qui transporte dans l'art d'écrire les procédés des peintres — fera de Théophile Gautier, des frères de Goncourt, d'Honoré de Balzac, d'Emile Zola, de Pierre Loti, de Claude Farrère, et de tant d'autres, des maîtres de la description des êtres et de l'évoca-

tion des paysages. Ils ont utilisé, ceux-ci et ceux-là, toutes les teintes de leur palette. Toutefois, renforçant les procédés pittoresques de leurs mots et de leurs phrases par le pouvoir de la musique, ils furent, par leurs forces de suggestion, de proportion, d'ordination, toutes trois adroitement dissimulées, des simplificateurs des descriptions et des tableaux d'intérieurs.

Le lyrisme, évidemment, tout en allant plus loin, est plus simple et voit plus exactement, avec plus de probité. Son naturel a créé un classicisme nouveau, renforcé, depuis la fin de la première moitié du XIX^{me} siècle, par les innombrables possibilités qu'offrent les grandes routes ferrées des différents pays. Cela a tué, petit à petit, l'art pour l'art, car, depuis lors, on chante une région, des pays, le monde, et la littérature, portée par les trains du XIX^{me} siècle et de son suivant actuel, s'intéresse de plus en plus aux caractères régionaux, universels, des modes de vivre et des religions ou mystiques politiques. Allant plus vite, la perception des images s'attache à un espace plus étendu, néglige certains détails mais schématise plus synthétiquement ses évocations.

Se déplaçant en rapides, l'homme de notre temps a découvert les tentations d'une sélection, qui, grâce à la « désacclimatation » créée par les trains, lui montre que la vie humaine est riche d'un lyrisme ininterrompu. Et c'est ainsi que le XX^{me} siècle a découvert une sensibilité, non pas « internationale », mais déjà « européenne ». L'étranger ne nous apparaît plus par ses œuvres ou par ses types extraordinaires. La locomotion — qui aidant le développement des affaires — a, petit à petit, en temps de paix, supprimé les frontières, a permis, durant les guerres, la fusion des races, et, dans les années tranquilles, les contacts spirituels. Déjà, en voyage, Eugène Montfort se renseignait de visu sur toutes choses, s'étant rendu compte que nous portons en nous une simplicité étonnante et une universalité prodigieuse. Nous avons acquis la faculté de développer en nous une vie simple et optimiste des êtres et des choses au fur et à mesure que nous nous arrêtons de gares en gares, d'étapes en étapes, de terrains en terrains. Qu'un Jean Cocteau révèle un sens très particulier du pittoresque plastique et moral, qu'un Robert Randau puisse parler du « violet dans le paysage », ne doit pas nous étonner. Mais M. Paul Morand, qui vit de la nostalgie du mouvement, a donné pleine indépendance à la fantaisie sous toutes les latitudes, après que, au temps de notre jeunesse, Pierre Loti, dans la même variété de climats, eût évoqué le baiser de tendresse de son frère Yves.

L'auteur de « Tendres Stocks », exégète du cosmopolitisme des bars d'après 1918 et des bouleversements sociaux, a, principalement, étudié le caractère universaliste — si l'on peut ainsi s'exprimer ! — des « sleepings ». Le premier épisode de ses « Nuits » nous évoque la rencontre de son héros avec un professeur... dans l'express de Lausanne. Déjà, dans le recueil que nous citons en premier lieu, il peignait une femme dont l'imagination paresseuse et le débit parcimonieux lui suggéraient cette réflexion : « Elle a dû être élevée près d'une ligne où il ne passait que des

trains omnibus ». Son expressionnisme, qui, incontestablement, s'apparente à la fois au cinéma, à l'humour américain, voire à l'art nègre, s'exprime, dans « Ouvert la Nuit », au cours d'un souvenir vécu en wagon : « Je me mis à lire les traits de ma compagne, comme une carte, pour ne pas me tromper de route... », et, plus loin, parlant de Barcelone, il écrit : « les wagons-lits s'y épanouissent au terminus de leur tige » ; il évoque l'express-orient (p. 81), et, décrivant l'agonie du Poète-Tribun, il use de ce cosmopolitisme d'après 1918 — cela date déjà ! — : « Sa figure, couleur des oreillers de chemins de fer, quand on les jette sur le quai, au terminus... » L'on trouve dans l'œuvre même de Jean Giraudoux qui, après la première grande guerre, fit se survivre la littérature de 1913, des traces similaires de cosmopolitisme.

La grande découverte du XX^m siècle, c'est celle de cette sensibilité internationale. On ne cherche plus l'étranger dans ces types ou dans ses œuvres, mais, dans les voyages et dans les rencontres que favorisent les wagons restaurants. Les conflits de 14-18 et 39-45 ont aidé à une fusion, que les moyens de locomotion, les vacances, le tourisme, le scoutisme ont accentuée, en effaçant les frontières. Il y eut un type cosmopolite, il y eut l'Européen, l'Américain, le Russe, le Britannique en même temps que, développant la nostalgie des climats changeants, M. Paul Morand évoquait — comme le firent plus tard, les Belges O.-P. Gilbert, Robert Vivier, Plisnier, Thiry — les magies des terres noires — que nos romanciers du Congo ont si magnifiquement évoquées —, celles des empires jaunes, des mondes nouveaux. Un Barnabooth, héros de M. Valéry Larbaud — ce chef de file du « monologue intérieur » — n'a plus ni patrie, ni tradition : c'est l'inhumain humain.

Regardant un train rapide filer sous ses yeux, Rudyard Kipling notait : « C'était l'express du Sud, le rapide des millionnaires, rayé d'or et de nickel, qui jetait les kilomètres par-dessus son épaule comme un rabot fait voler les copeaux d'une planche molle » et dans « 007 » ou « Le Retour d'Imray » il entendait « voir autre chose que la Province, sa couleur spéciale, ses mœurs particulières », comme Franc-Nohain, dans son « Pays de l'Instar », bloc sans histoire, sans actualité, et voyait présent et avenir se confondre dans le rêve. « Les types », notait-il, « y sont immuables et l'anarchiste d'hier, maintenant », ajoutait-il, « est peut-être bien le communiste ».

Auteur des « Histoires Inquiètes », Joseph Conrad créa des personnages ayant l'air de toujours promener l'énigme de leur destinée. Ils ressemblent à des héros de Dostoïevsky, acteurs d'une tragédie pathologique et, qui pour y échapper, succombent au mal des déplacements, à la hantise des ailleurs, leur aventure se perdant, enfin, dans la brume des légendes. Gorki n'avait-il pas commencé par être le pire des vagabonds ? Tourguéniev n'était-il pas cosmopolite ?

Isabelle Eberhardt, Myriam Harry, Elisa Rhaïs, Jehan d'Ivray, Lucie Delarue-Mardrus, Hélène Némirowsky, parmi tant d'autres femmes éprises des « ailleurs » chers au père de « Ramuntcho », ont délibérément exalté l'exotisme, comme M. Louis Chardonne cherchait des dépaysements lointains, et M. Jean Vignaud, dans ceux-ci, le sens aigu du pittoresque.

Chez nous, Jules Leclercq, J.-B. Gochet, Eugène Goblet d'Alviella, Adrien de Gerlache, Edmond Joly, Auguste Vierset, Jean Capart, Franz Cumont, Théo Beauduin, José Gers, Louis Dumont-Wilden, Hubert Colleye, Charles d'Ydewalle, Sander Pierron, James Vandrunnen, Paul Dresse, Prosper de Hauleville, Maurice Tumerelle, Louis Quiévreux, Léopold Levaux, Eugène Demolder, Charles Gheude, François Maret, Elise Champagne, Jean Denis, Désiré Denuit, Firmin Van den Bosch... après Octave Pirmez, Jules Destrée, Edmond Picard, Octave Maus, les missionnaires d'Orient et d'Afrique, Albert Bouckaert, Charles Bernard, Louis Piérard, Camille Poupeye, Isy Collin et Richard Dupierreux (*) ont signé des livres où s'affirment le lyrisme et l'attraction des dépaysements ou la passion d'un pittoresque très spécial, à la fois plastique et moral.

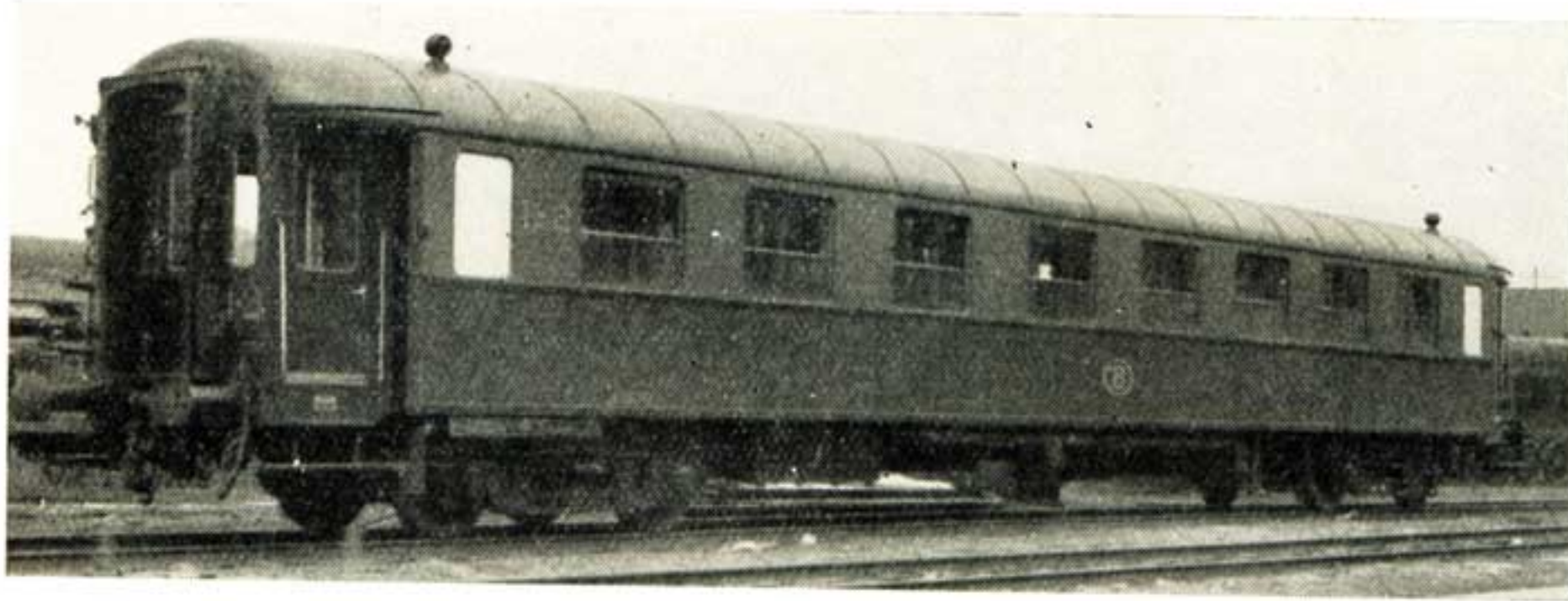
Ajoutons-y les romans d'évasion dans lesquels excella Pierre Benoit, continuateur des Dumas, Verne et Conan Doyle, et admirons cette fièvre exotique, cette convoitise de la terre entière, cette sensibilité moderne qui pousse les prédestinés à « partir », à errer dans le charme changeant des routes et des voies ferrées, à la recherche de la lumière, synthèse de la vie, et qu'on atteint, en même temps que le symbole du monde, par la sensation.

Rappelons les obsessions des rails, des trains et des gares qui hantèrent les rêves d'Emile Verhaeren — il mourut écrasé, durant la guerre 14-18, en gare de Rouen — et voyons chez MM. Plisnier et O.-P. Gilbert des « dépayseurs », qui, par les voyages en chemins de fer ont découvert ce « lyrisme de l'universalité » qui était en nous.

Notre temps — par sa vie, son esprit, sa littérature, ses arts — affirme sa nostalgie du mouvement, sa convoitise de la terre, de la diversité des choses, des routes et de leurs éclairages, la lumière demeurant le symbole de la vie qui permet, par la sensation, d'atteindre à la synthèse du monde.

S'il y a la mer vue du rivage, il y en a une autre, et Chateaubriand, Lamartine, Renan, s'ils ont connu la Judée, l'ont, chacun à leur manière, adaptée à leur âme.

(1) Nous citons ces noms dans un désordre apparent mais que justifieraient les genres adoptés par ces divers voyageurs, esthètes, reporters.



Nouvelles Voitures " Service international „ pour la S. N. C. B.

Voiture type international. Vue extérieure.

RAPPELONS que le 28 novembre 1951, M. le ministre des Communications, le Comité Permanent et les hautes autorités de la Direction de la S.N.C.B. ont visité la première des 50 voitures que la S.N.C.B. a commandées aux usines Ragheno de Malines et qui sont destinées à renforcer l'effectif fortement amoindri par la guerre, des voitures nécessaires pour assurer les relations internationales.

Ces 50 voitures, devant être toutes fournies à la mi-avril de cette année, comprennent 38 voitures mixtes de 1^{re} et 2^{me} classes d'une capacité de 48 places et 12 voitures de 3^{me} classe d'une capacité de 88 places.

Conformément aux règlements internationaux, ces voitures sont à compartiments séparés et à couloir latéral, avec plateforme d'entrée aux extrémités et soufflets et passerelles d'intercirculation.

Si, au point de vue dispositions générales, les voitures nouvelles ne diffèrent des voitures des séries précédentes construites en 1929 et en 1939 que par l'installation d'un deuxième W.C. dans les voitures de 3^{me} classe, elles sont cependant notablement plus légères.

Leur tare est en effet de l'ordre de 30 tonnes, alors que leurs devancières pesaient de 45 à 49 tonnes.

Cet allègement notable a été obtenu par une étude nouvelle de toutes les parties de la voiture.

Nous citerons ci-dessous quelques points saillants de cette étude :

- l'ossature en acier doux des voitures anciennes, reconnue surabondante à l'usage, a été allégée notamment par l'utilisation d'un acier spécial, soudable, à haute limite élastique et par la réalisation d'assemblages soudés;
- la toiture en acier des voitures anciennes a été remplacée par une toiture en alliage d'aluminium;
- les bogies, tout en restant du type Pennsylvanien, type remarquable par le confort qu'il procure, ont été allégés dans tous leurs organes (châssis en tôles soudées, diminution des diamètres au roulement des roues, essieux creux, timonerie de frein allégée, etc);
- l'aménagement intérieur qui, dans les voitures anciennes, se caractérisait par l'emploi de bois massifs et de forte épaisseur, de planchers pondéreux en ciment magnésien, de banquettes et porte-colis lourds et de quin-

cailleries compliquées et encombrantes a été allégé par tous les moyens que permet la technique actuelle : utilisation générale de contreplaqués pour les revêtements intérieurs, de bois bakélinisé pour les planchers des voitures de 3^{me} classe, de tôles d'alliage léger et de liège granulé et expansé pour les planchers des voitures de 1^{re} et 2^{me} classes, d'alliages d'aluminium pour les quincailleries;

— les organes de choc et de traction ont été allégés par l'emploi d'aciers spéciaux au nickel-chrome.

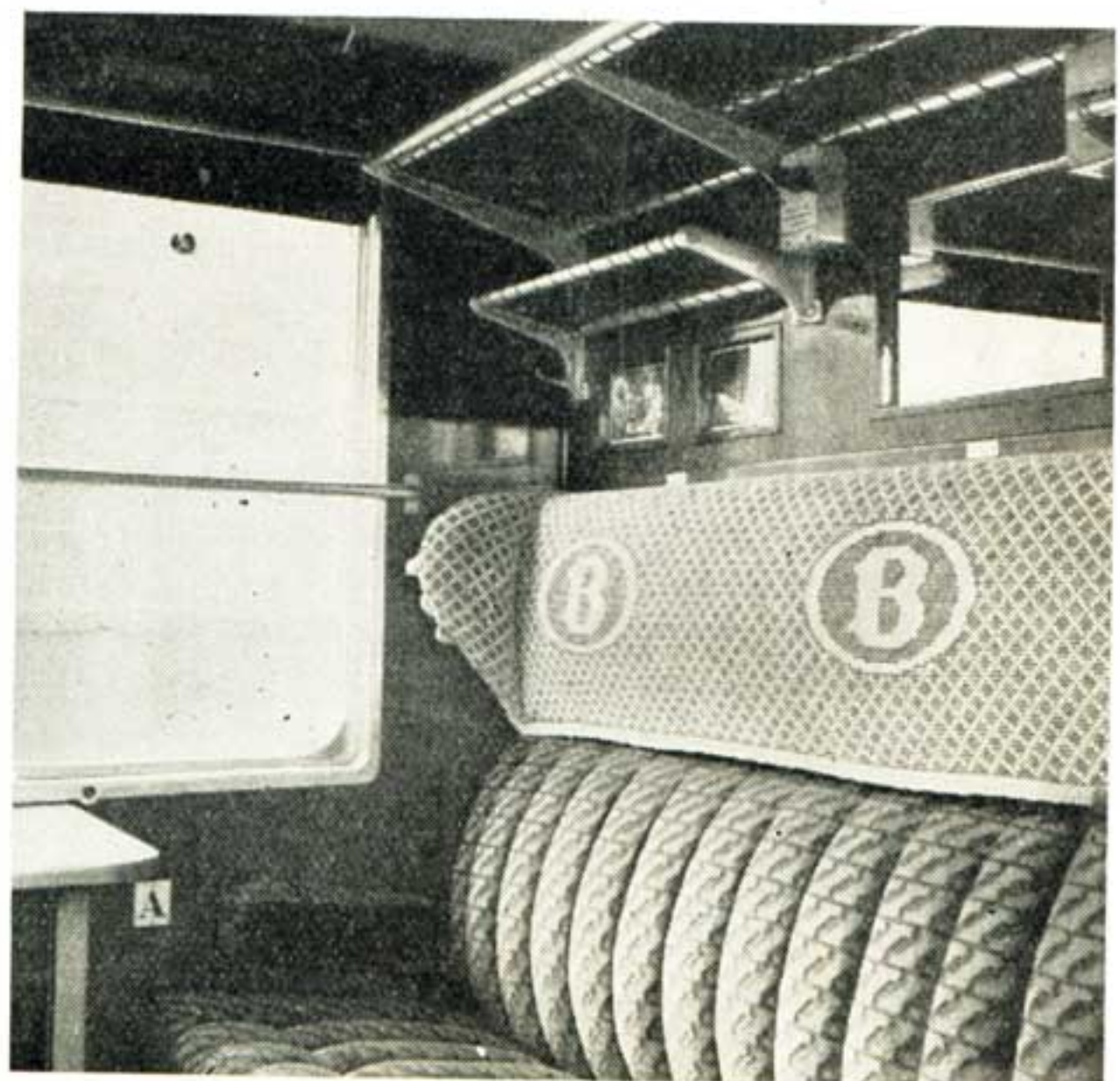
Outre l'allègement, le confort offert aux voyageurs a également retenu spécialement l'attention des services d'études.

C'est ainsi que la décoration intérieure des compartiments a été particulièrement soignée.

L'isolation thermique et acoustique des voitures a fait l'objet d'un examen spécial.

L'éclairage des nouvelles voitures a été réalisé au moyen de tubes fluorescents de 15 Watts à la tension continue de 71 volts, comme tout le matériel nouveau de la S.N.C.B.

Le chauffage, réalisé par des radiateurs placés sous les banquettes, est mixte : chauffage à la vapeur et chauffage électrique aux 3 tensions admises par les règlements internationaux; le réglage du chauffage est réalisé par des thermostats placés dans chacun des compartiments.



Voiture type international.
Compartiment de 1^{re} classe.

Les Chemins de Fer dans l'Économie belge

Une conférence de

M. DESORGHER,

Directeur des Finances de la S.N.C.B.

Le 9 avril 1952, M. Emile Desorgher, Ingénieur A. J. G., Directeur des Finances de la S. N. C. B., a donné, en l'hôtel Ravenstein, à Bruxelles, sous les auspices de la Société Royale Belge des Ingénieurs et des Industriels, une remarquable conférence dont nous publions ci-dessous une brève synthèse. Dans un prochain numéro, nous espérons pouvoir reproduire le texte complet de cette conférence très applaudie et qui a eu de larges échos dans toute la Presse.

APRES avoir fait ressortir l'importance de l'industrie des transports en Belgique, pays industriel dont l'activité est conditionnée pour une grande part, par des exportations et des importations massives, le conférencier définit chacun des réseaux de transports existants et indique la part du patrimoine national qu'ils représentent.

Il décrit ensuite le rôle économique que joue la S. N. C. B.; celle-ci gère un réseau de 5.040 km. de lignes ferrées et est aussi un très important transporteur routier. Cette vaste entreprise industrielle assure directement l'existence de quelque 327.000 personnes : cheminots en activité, retraités et ayants droit, soit 3,5 % de la population belge; elle passe annuellement des contrats d'entreprise et des commandes à l'industrie pour un montant de plus de 4 milliards de francs.

Ses diverses activités ferroviaires comprennent 2 grandes catégories, d'importance sensiblement égale : le transport des personnes et le transport des choses.

Des cartogrammes illustrant ces activités font apparaître le trafic considérable de voyageurs sur certaines lignes, telle la ligne BRUXELLES-ANVERS, qui accuse un mouvement de 48.000 voyageurs et où circulent entre 6 h. 30 et 9 heures, quelque 14.000 personnes dans les deux sens, et le gros trafic de marchandises sur d'autres lignes qui relient des centres industriels.

Le trafic ferroviaire des voyageurs continue à se développer lentement depuis 1920 malgré le développement considérable de l'auto. Il est passé de 6.349 millions de voyageurs-km. en 1926 à 7.253 millions de voyageurs-km. en 1951. Ce développement est encore plus marqué sur d'autres réseaux continentaux.

Malheureusement, pour les finances de la Société Nationale des catégories de plus en plus nombreuses de voyageurs bénéficient de réductions tarifaires importantes qui influencent défavorablement les recettes. En particulier, quelque 50 % des voyageurs du rail circulent à la faveur d'abonnements ouvriers ou de travail qui représentent, y compris certaines indemnités, une réduction de 67,5 % par rapport au tarif plein de la 3^e classe.

Environ 10 % de la main-d'œuvre active du pays se déplace ainsi à des conditions extrêmement avantageuses. De ce fait, la S. N. facilite les recrutements de l'industrie, suivant ses

besoins, et collabore au détriment de son équilibre financier, à une tâche économique très importante. L'accomplissement de cette tâche devient chaque jour plus difficile parce que la réglementation relative aux heures de travail tend à faire coïncider pour tous les appointés et les salariés, les débuts et fins de prestations, ce qui provoque le déplacement de flots de voyageurs, pendant des périodes très réduites de la journée.

Le réseau de la S. N. assure le transport de plus de 63 % de tous les voyageurs en Belgique, dont l'importance annuelle est actuellement de l'ordre de 11 milliards de voyageurs-km. Ce trafic augmente en moyenne à raison de 1 % par an.

Le trafic des marchandises de la S. N. se subdivise lui-même en 2 grandes catégories, celle des petites marchandises, qui englobent toutes les expéditions dont le poids taxé varie de 1 à 3.000 kg. et celle des grosses marchandises qui utilisent la capacité totale ou partielle des wagons complets.

La première catégorie représente actuellement un tonnage annuel de 800.000 T. dont une assez grande part est transportée en containers ce qui évite des emballages coûteux et facilite les remises à domicile massives; la moitié de ce tonnage est remise à domicile grâce à l'existence de services routiers qui desservent 95 % de la population belge.

La deuxième catégorie constitue l'activité la plus rémunératrice de la S. N. malgré la modicité des tarifs et la double concurrence, routière et fluviale. Cette concurrence est facilitée par une liberté d'exploitation et tarifaire dont bénéficient les deux derniers modes de transport alors que, du fait de son caractère de service public, le chemin de fer reste soumis à des obligations légales très strictes d'acceptation et de tarification des transports.

Le trafic des grosses marchandises est très sensible à la conjoncture économique; il s'est légèrement contracté dans le temps, depuis la période de haute conjoncture d'après la guerre 1914-1918 pour remonter en 1951 et atteindre le record de 6.700 millions de T. K. c'est-à-dire un montant semblable à celui de la période rappelée d'autre part. Ce trafic est acheminé à raison de 85 % de domicile à domicile grâce à l'existence de 2.795 raccordements industriels et de quelques magasins établis dans les dépendances des gares. Il se compose, en ordre principal de matières premières destinées aux grosses indus-

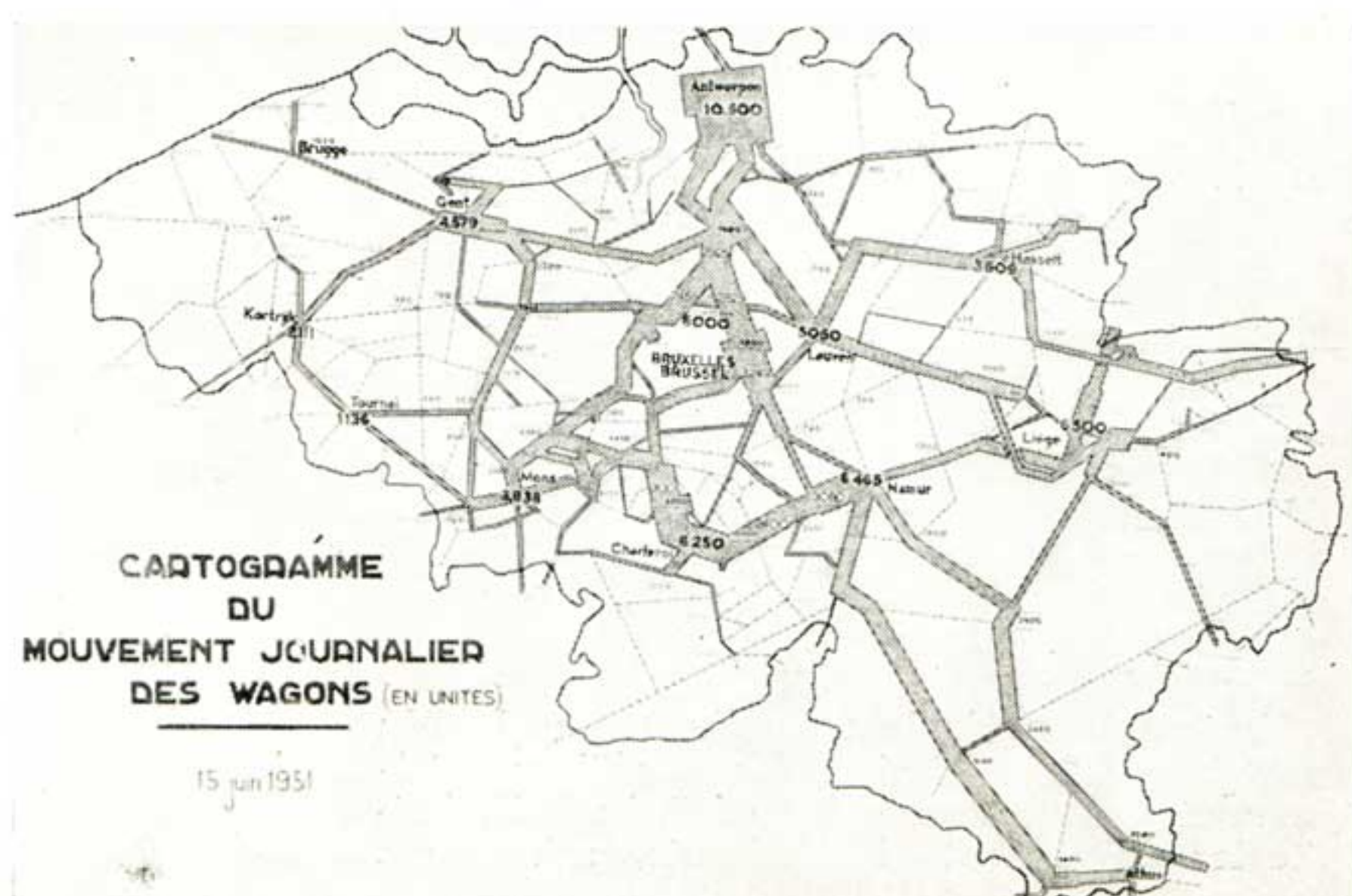
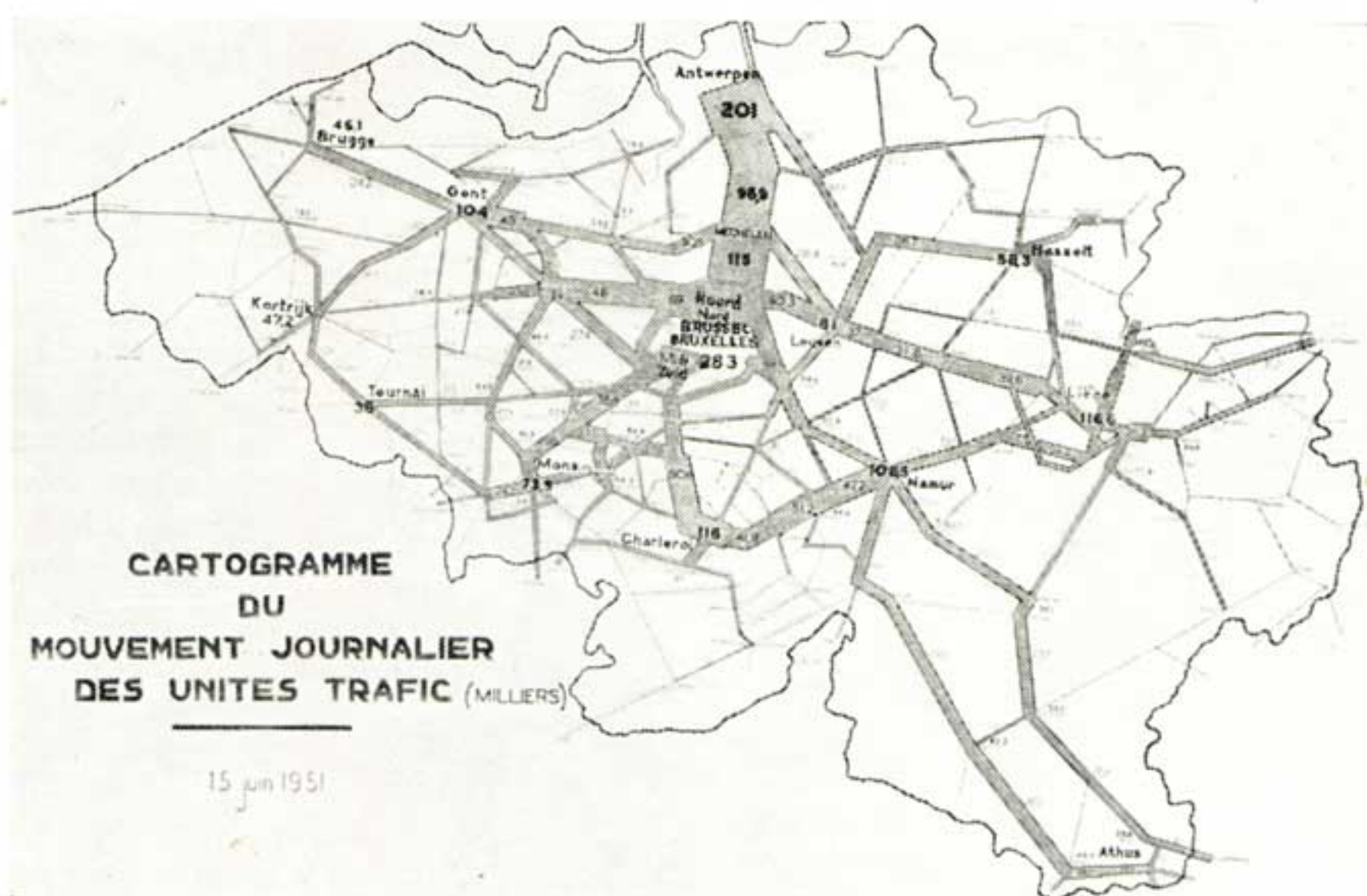
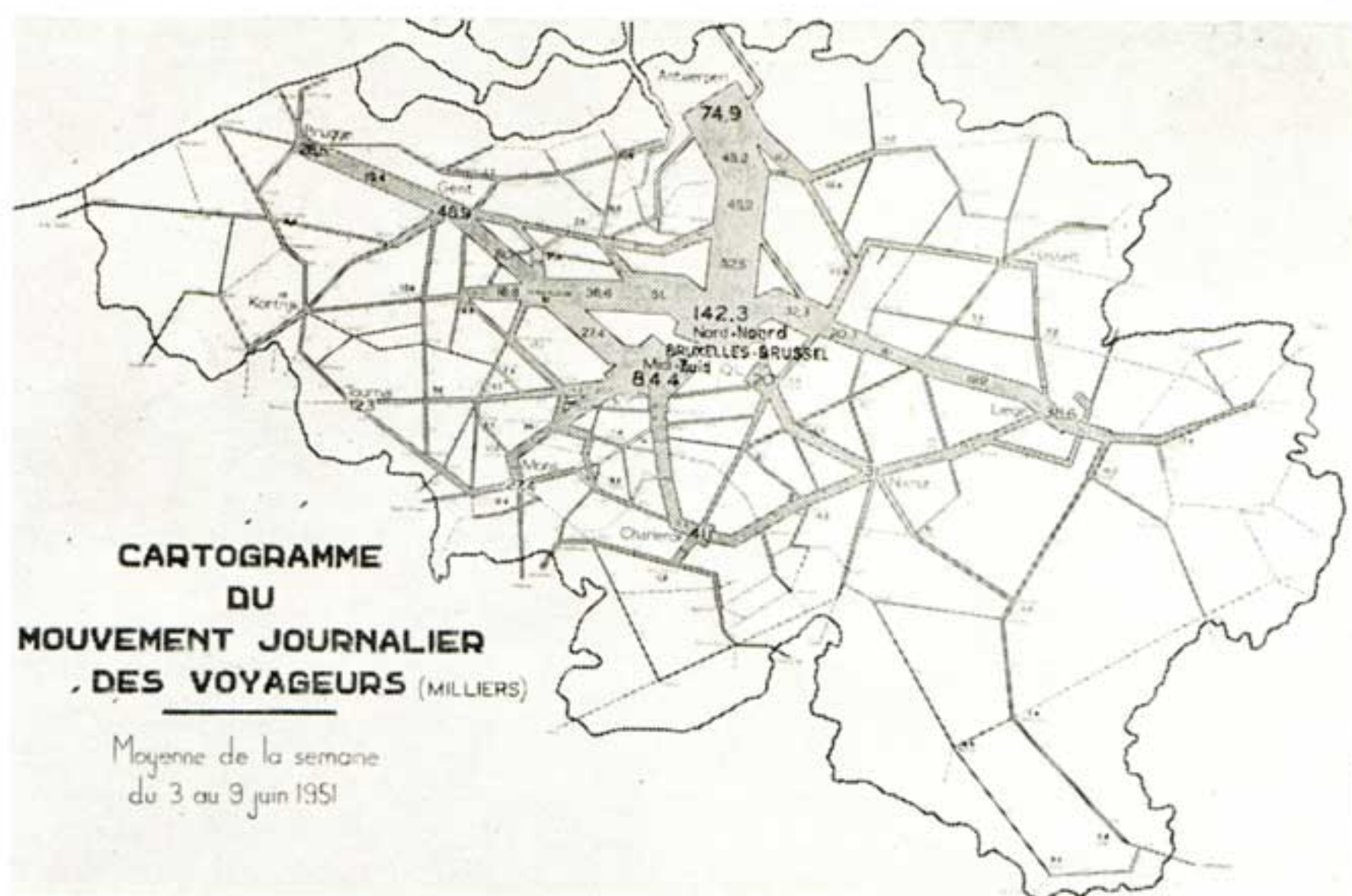
tries de base du pays, ainsi que de la production de ces industries, production destinée tant aux besoins intérieurs qu'à l'exportation par voie terrestre ou maritime.

Le Chemin de Fer transporte actuellement 52 % de l'ensemble des marchandises transportées en Belgique, et dont le volume n'a plus jamais dépassé celui de la période de prospérité d'après la guerre 1914-1918, sauf en 1951 année de conjoncture exceptionnelle.

Or, depuis cette époque, des investissements importants ont été consacrés au développement du matériel de transport et des voies de communication dont la capacité est largement pléthorique; il en résulte un très sérieux danger de crise dans cette importante industrie. Ce fait amène l'attention sur le délicat problème, toujours en suspens, de la coordination des transports et sur la prudence qui doit guider toute politique d'investissement; celle-ci devrait s'inspirer uniquement de la possibilité d'abaisser le prix de revient du transport.

Le conférencier décrit ensuite, par divers exemples, le rôle économique important joué par le réseau des chemins de fer de par sa fonction de Service public, comme réserve générale et outil d'appoint pour l'ensemble des moyens de transport de notre pays. Cette mission oblige cet organisme à tenir à disposition un matériel souvent mal utilisé.

Après avoir souligné le dévouement du Personnel de la S.N. dans l'exécution de sa tâche, ainsi que l'effort constant de cet organisme pour assurer aux moindres frais, la sécurité et la régularité du trafic, M. DESORGHER exprime l'avis que, pendant bien longtemps encore, la S.N. C.B. restera le principal pivot de l'industrie belge des transports.





LES TIMBRES "Chemins de fer et colis postaux,"

L. MAHY,
Inspecteur en chef honoraire

LA philatélie est universelle. Elle est née le jour de l'émission des premiers timbres d'affranchissement des lettres.

En Belgique, les premiers timbres-poste furent émis en 1849, mais ce n'est que beaucoup plus tard, que l'Administration des Chemins de fer, Postes et Télégraphes décida d'émettre des timbres pour couvrir d'autres affranchissements : transport des colis, communications téléphoniques et dépêches télégraphiques.

Les premiers timbres destinés à l'affranchissement des colis datent de 1879. Leur émission était dictée par le désir de l'Administration de supprimer les formalités d'enregistrement des taxes des petites expéditions tant au départ qu'à l'arrivée. Les essais ayant été concluants, les dirigeants des Chemins de fer intensifièrent peu à peu l'usage des timbres qui, aujourd'hui, sont utilisés pour l'affranchissement de tous les transports ne comportant pas la charge complète d'un wagon.

La première série de timbres dits de « Chemins de fer » comportait 6 valeurs de 10 c. à 1 fr. et fut suivie, en 1882, d'une nouvelle série de 8 valeurs de 10 c. à 2 fr. Cette série fut maintenue jusqu'en 1895, quand apparut la première série bilingue de 13 valeurs de 10 c. à 2 fr. En 1902, cette série fut remplacée par une série de 20 valeurs, de 10 c. à 10 fr. qui fut maintenue jusqu'en 1914.

Tandis que les trois premières séries étaient exécutées en taille-douce, la dernière fut imprimée en typographie.

D'importantes quantités de vignettes neuves ayant été volées lors de l'invasion du territoire belge en 1914, l'Administration des Chemins de fer, réfugiée au Havre, décréta la déchéance de la série des timbres en cours et remplaça celle-ci par une émission de 21 valeurs imprimées à Londres.

Après la guerre de 1914-1918, les émissions se succédèrent à un rythme accéléré, tantôt en taille-douce, tantôt en lithographie. A l'heure

actuelle, les timbres émis depuis 1879 pour l'affranchissement des colis, qu'ils soient postaux ou chemins de fer, comportent 327 vignettes.

D'une façon générale, les auteurs de ces timbres se sont efforcés de rappeler dans les images reproduites l'activité des chemins de fer. C'est ainsi que dès la troisième émission, en 1902, les timbres de valeur élevée font apparaître la roue ailée qui symbolisait à cette époque les chemins de fer. L'Administration de l'Etat n'abandonnera plus cette effigie dans ses émissions ultérieures, et recourra fréquemment à la reproduction de locomotives et même de trains complets.

Après la création de la Société Nationale des Chemins de fer belges en 1926, la roue ailée fut remplacée par le B symbolique qui se retrouve sur tous les timbres émis depuis lors. L'émission de 1942 fut réservée aux divers hommes de métiers attachés aux trois grands services : Exploitation — Voie et Matériel. La dernière émission, celle de 1949, comportant 18 valeurs gravées retrace l'histoire de la locomotive en Belgique depuis 1835. Cette série comporte une innovation : les caractéristiques des timbres (pays et valeur notamment) y figurent en termes très condensés, qui sont à la fois français et flamands, de sorte que les dessins ne sont pas étouffés par les inscriptions bilingues que la loi impose.

Dès leur apparition, les timbres des Chemins de fer connurent la faveur des collectionneurs qui n'ont pas cessé de s'y intéresser. Le fait est d'autant plus curieux que généralement les philatélistes négligent les timbres qui ne présentent pas un caractère postal exclusivement.

A quoi faut-il attribuer cette exception en faveur des timbres belges ? Peut-être à la qualité des premiers timbres émis en 1879. Cette série due au graveur Wiener, qui était l'auteur de tous les timbres belges parus jusqu'alors, est exceptionnelle, tant par l'originalité du dessin que par la finesse de la gravure. Peut-être aussi au fait que les Chemins de fer étaient gérés, à cette



époque, par l'Etat et que l'Administration commune des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Téléphones, donnait à tous les timbres qu'elle émettait, le même caractère, quelle que fut leur affectation.

Quoi qu'il en soit, les collectionneurs s'intéressèrent aux timbres Chemins de fer aussi bien qu'aux timbres postaux.

La tradition s'est perpétuée et, actuellement, nombreux sont les philatélistes, même étrangers, qui se passionnent pour les timbres belges de Chemins de fer.

Cet intérêt se constate surtout dans la vente des timbres neufs. Les préjugés que les premiers collectionneurs nourrissaient à l'égard des timbres non oblitérés ont disparu depuis fort longtemps, lorsque les amateurs se sont rendus compte que la falsification d'un timbre, surtout s'il est gravé, est plus difficile que celle d'un billet de banque, car, si le détenteur d'un billet de banque détaille bien rarement celui-ci, il en est tout autrement du philatéliste qui n'achètera jamais un timbre neuf, sans l'examiner minutieusement à la loupe.

À la Société Nationale, la vente des timbres neufs aux collectionneurs est assurée par un service spécial, le Centre Philatélique, dont il sera question plus loin.

D'une façon générale, les timbres Colis Postaux, c'est-à-dire les timbres appelés à l'affranchissement des petits colis de 1 à 5 kg se vendent en plus grande quantité, mais il faut en attribuer la cause plutôt au bon marché des séries émises qu'à la préférence des philatélistes pour ces timbres. On en trouverait une preuve dans le produit des ventes aux marchands et collectionneurs en 1948 et 1949.

En 1948, la Société Nationale émettait une série de 3 timbres Colis Postaux, « Le Colis », au prix unitaire de 33 fr 50; elle en vendait plus de 10.000 séries. Au début de 1949, elle émettait la série « Locomotives » comportant 17 valeurs, dont le coût était de 305 fr; elle n'en vendait que 5.500 séries. Mais quelques mois plus tard, à l'occasion de l'inauguration de la ligne électrique Bruxelles-Charleroi, elle émettait le timbre de 60 fr de cette série, dont plus de 7.000 exemplaires furent vendus en quelques semaines.

La faveur du public envers les timbres oblitérés Colis Postaux et Chemins de fer n'est pas moins grande, au contraire.

Pourtant, contrairement à ce qui existe pour les timbres-poste, le destinataire d'un colis ou d'un transport n'entre jamais, et n'est jamais entré, en possession des timbres d'affranchissement. Ces timbres sont apposés, non pas sur les colis, en Belgique tout au moins, mais sur les documents qui accompagnent les transports.

Pendant de nombreuses années, jusqu'en 1924 pour préciser, l'Administration des Chemins de fer, Postes et Télégraphes fut hostile à la diffusion des timbres oblitérés. Elle craignait que les timbres d'affranchissement répandus dans le public n'incitent les fraudeurs à laver les oblitérations et à réutiliser les timbres. Ce scrupule était vain, grâce aux mesures prises par l'Administration qui utilisait pour ses oblitérations une encre grasse spéciale absolument indélébile.

En théorie, jusqu'à cette date, les bulletins d'affranchissement, revêtus de leurs vignettes, devaient être détruits lorsqu'était expiré le délai de garde des documents de transport.

Comment expliquer dans ces conditions que l'on trouve sur le marché tant de timbres oblitérés des émissions antérieures à 1924? Simple-ment, parce que les agents des chemins de fer n'avaient pas les mêmes scrupules que leur administration et qu'ils ne se sont pas fait faute, dans le passé tout au moins, de recueillir les timbres oblitérés avant de détruire les documents de transport.

Et c'est tant mieux. Car il est douteux, autrement, que les collectionneurs eussent porté de l'intérêt aux timbres des Chemins de fer, puisqu'il ne se serait trouvé sur le marché que des timbres neufs ou des timbres neufs que les amateurs auraient dû faire oblitérer par des agents complaisants.

En 1924, l'Administration se rendait enfin compte des ressources qu'elle pourrait retirer de la vente de ses timbres oblitérés.

À cette fin, elle organisa par adjudication publique, la vente des documents de transport revêtus des timbres. Etant donné la quantité de documents offerte (30.000 à 80.000 kg) un seul adjudicataire, et toujours le même, se vit adjudger ces lots importants au prix modique de 72 centimes le kg, tandis qu'à cette époque le prix des vieux papiers était d'environ 65 centimes. En somme, cet adjudicataire réservait fort peu de chose aux timbres Chemins de fer, malgré l'existence dans le lot adjudgé de 10 % de vignettes oblitérées dont une certaine quantité de timbre-poste, affranchissant les colis postaux venant de l'étranger et qui, de l'avis des spécialistes, valaient 40 ou 50 francs au kg sur fragments.

Ces ventes durèrent jusqu'en 1937, année au cours de laquelle il apparut que l'adjudicataire de la masse d'archives offerte retirait des bénéfices plantureux de leur dépouillement, soit en cédant à des marchands étrangers les mêmes archives, mais par petites quantités, à 10 et 12 francs le kg, soit en détaillant les timbres recueillis à des prix plus intéressants encore.

Il fut décidé, en conséquence,

- de créer au sein de la Société Nationale, un service spécial dénommé « Centre Philatélique de la Société Nationale des Chemins de fer belges » et d'en confier la direction à un agent spécialiste des questions philatéliques;
- de charger le Centre Philatélique de la vente de timbres neufs aux marchands et collectionneurs;
- de créer au sein du Centre Philatélique un atelier de dépouillement, qui utiliserait des ouvriers semi-valides et dont le travail facile consisterait à fragmenter les bulletins d'affranchissement de façon à recueillir les parties revêtues de timbres ;
- de charger le Centre Philatélique de prendre toutes dispositions pour que tout « coulage » disparaisse dans les gares, invitées à envoyer régulièrement leurs documents au nouveau service;
- de charger le dit Centre d'opérations de contrôle des documents réceptionnés, de s'assurer notamment s'ils ne sont pas revêtus de

timbres lavés ou réutilisés, de détruire les vignettes dont l'oblitération à la main notamment permettrait le lavage, etc.

La direction de ce nouveau service fut confiée à un agent de la Société Nationale, particulièrement versé en matière philatélique et qui était le promoteur d'ailleurs de la nouvelle organisation.

Les résultats enregistrés par le Centre Philatélique, dès sa constitution en 1938, furent remarquables et il est intéressant de citer à ce propos quelques chiffres.

Tandis qu'en 1936, la vente de 47.500 kg de documents de transport rapportait 30.631 fr et en 1937, 27.560 kg, 19.849 fr soit à peine 70 centimes au kilogramme, le traitement par le Centre Philatélique de 20.845 kg d'archives, représentant le quart de la manipulation annuelle, rapportait à la Société Nationale plus de 102.000 francs après avoir défalqué les frais de main-d'œuvre, soit près de 5 fr au kg.

Ces résultats encourageants incitèrent la Société Nationale à rendre définitive, une organisation qui avait été décidée à titre d'essai.

Malheureusement, les événements politiques qui, déjà en 1939, annonçaient la guerre de 1940, allaient paralyser l'œuvre du Centre Philatélique, qui reprit cependant son activité durant l'occupation, dans l'intérêt des œuvres d'assistance sociale soutenues par la Société Nationale.

S'inspirant des méthodes en vigueur à la Poste et du succès obtenu dans le passé pour quelques timbres de l'espèce, la Société Nationale mettait en vente, en 1942, au bénéfice de ses œuvres des timbres **non dentelés**. Elle a continué cette tradition dans la suite. L'intérêt de ces timbres résulte du nombre très réduit d'exemplaires qui fut tiré au moment de l'émission et de la garantie que la Société Nationale ne pourrait renouveler l'émission, puisque tout le matériel du tirage a été enrayé ou détruit.

Le nombre d'exemplaires des « non dentelés » n'a jamais dépassé 500. Ce nombre a même été ramené à 200 pour la série « Tireur à l'Arc » émise en 1947 et à 250 exemplaires pour les séries « Locomotives » et « Colis Postaux » émises en 1949, en 1950 et en 1951. C'est la raison pour laquelle les séries non dentelées sont évaluées de 2.000 à 10.000 fr par la firme Prinnet dans son catalogue spécial des timbres belges.

Le même catalogue signale l'existence de

quelques particularités que, d'une façon générale, l'administration répudie, parce que ces timbres n'ont pas été émis pour couvrir des taxes de transport. Il s'agit, dans la majorité des cas, de planches d'essais de couleur ou de déchets d'impression.

Pourtant certaines variétés ont un caractère officiel incontestable, et notamment celles de nuances spéciales recherchées par des philatélistes et qui sont la conséquence des difficultés éprouvées dans la composition des couleurs lors des réimpressions.

La crise qui sévit depuis plusieurs années dans le commerce philatélique a évidemment affecté les recettes du Centre Philatélique. Cependant, les résultats financiers que celui-ci enregistre restent favorables grâce aux mesures prises par la Société Nationale et qui consistent

- dans la création de vignettes à sujets intéressants et à couleurs attrayantes, deux qualités qui sont très difficiles à réaliser, d'abord parce que les sujets doivent toujours présenter un intérêt ferroviaire et ensuite, parce qu'en regard à l'importance des valeurs émises, les timbres doivent être de couleurs claires pour éviter les réemplois.
- dans le domaine des timbres usagés, l'organisation à l'intention des marchands, d'adjudications de lots d'importance secondaire et, à l'intention des amateurs, la mise en vente de colis de 1 à 5 kg qui constituent un excellent matériel d'échange, à bon marché, pour les petits collectionneurs.

Le Centre Philatélique est en deuil. Son chef, M. Bury est décédé à Bruxelles au mois de décembre 1951.

M. Bury était le fondateur du Centre Philatélique et avait su lui donner l'essor qu'il connaît aujourd'hui. C'est à mon regretté collaborateur que la Société Nationale doit l'intérêt de plus en plus grand que les philatélistes belges et étrangers prennent aux timbres colis postaux et de chemin de fer.

Il était un serviteur intelligent et dévoué à la tâche qui lui était confiée. La Société Nationale a perdu en lui non seulement un agent de tout premier plan, mais encore une compétence en matière philatélique qu'elle pourra difficilement remplacer.

Je salue la mémoire de mon collaborateur, mon ami, qui ne me donna que des satisfactions.



TIMBRES POSTE POUR COLLECTIONS • Stock général
FRANÇOIS HANSSSENS
 Philatéliste-Expert
 Organisateur de ventes aux enchères
 55, rue du Midi • BRUXELLES • Tél. 12.14.08
 Agent général des Albums et Classeurs PAX
 En vente partout

Qu'est-ce que le Prix Chatrian ?

FONDATION internationale, le prix Chatrian, d'un montant de 50.000 francs français, est décerné annuellement par la Société des Gens de Lettres de France, vers la mi-décembre à Paris.

Le prix Chatrian a été décerné :

en 1950

à M. Ch. Agniel, chef de gare principal à Sète, pour son roman « Les Laboureurs de la Nuit ».

M. Ch. Agniel, déjà titulaire du prix du Léman, a reçu en 1951, le prix de Vérité pour « Les Compagnons de la Bonne Auberge ».

en 1951

à M. Emilio Geiler, mécanicien des chemins de fer fédéraux suisses pour son roman « Le Drame de l'Express du Saint-Gothard ».

Composition du Jury du Prix Chatrian

Pour la Société des Gens de Lettres :

M. Pierre Descaves, président de la Société des Gens de Lettres, président du prix;

M^{me} George Day, secrétaire générale de la Société des Gens de Lettres;

MM. Paul Vialar, Etienne Gril, Guy Chastel et Roger Ferlet, secrétaire du prix.

Pour les chemins de fer :

MM. le Dr Huyberegts, directeur général adjoint des chemins de fer belges;

Clovis Piérard, chef du service de presse des chemins de fer belges;

Gassmann, chef du service de presse des chemins de fer fédéraux suisses;

Van Den Edde, chef du service de presse des chemins de fer vicinaux belges;

Spencer, représentant général des chemins de fer Canadiens Pacifiques;

Thubet, représentant général des Chemins de fer canadiens nationaux;

Doubrère, Millet et Denizot du Secrétariat général de la S.N.C.F.

En 1950, le premier prix Chatrian, dont les 50.000 francs sont destinés à récompenser l'auteur d'un ouvrage de littérature ferroviaire, avait été attribué au chef de gare Ch. Agniel pour « Les Laboureurs de la Nuit »... Et en 1951, le prix de cette fondation internationale va encore à un cheminot, le mécanicien suisse Emilio Geiler dont le roman « Le Drame de l'Express du Saint-Gothard » a déjà été traduit en 6 langues. Emilio Geiler est aussi l'auteur d'un roman pour la jeunesse : « Le Mécanicien Lombardi ». En remettant le prix au nom de la Société des Gens de Lettres et en présence de M. Emile Henriot, de l'Académie Française et de plusieurs personnalités du monde des lettres et des transports, M. Pierre Descaves a fait un heureux rapprochement entre l'œuvre essentiellement rhénane d'Erckmann-Chatrian et celle d'Emilio Geiler qui se trouve aussi sur une frontière linguistique et à la limite du monde germanique et du monde latin. Des livres écrits par un ouvrier qui parle de son métier et trace un trait d'union à travers les frontières européennes, arrivent à point nommé. Rappelons que Chatrian, collaborateur d'Erckmann, a été employé, puis chef de bureau au Service des Titres de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est et que l'hebdomadaire « Notre Métier — La Vie du Rail », initiateur du prix, a voulu perpétuer son souvenir et encourager la littérature d'inspiration ferroviaire en instituant cette jeune et vivante fondation à laquelle participent les réseaux ferroviaires du monde entier occupant des cheminots de langue française.



Remise du Prix Chatrian 1951 décerné à M. Emilio Geiler des C.F.F.

Sur la photo on distingue de gauche à droite : M. Paul Vialar; M. G. Geville, Président des journalistes français à la radio; M. Doubrère, Inspecteur général à la S.N.C.F.; M. Emile Henriot de l'Académie française; Mlle Geiler; M. Emilio Geiler; M. Pierre Descaves, président de la Société des Gens de Lettres; M^{me} George Day, Secrétaire générale de la Société des Gens de Lettres.

Les loisirs du personnel de la S.N.C.B.

DANS son numéro d'avril 1951, « Trains » a cité les nombreux groupements créés par les cheminots pour occuper leurs loisirs, selon leurs aptitudes ou leurs goûts personnels; les uns s'adonnent aux sports, les autres aux arts et à la musique, d'autres encore s'intéressent au tourisme ou à tout ce qui touche à ces trois branches de délassement.

Si l'on se représente que la formation de ces clubs ne remonte vraiment qu'à quelques années, on ne peut manquer d'être impressionné par leur nombre et leur variété; et si nous ne connaissons encore que peu de chose de leur activité, nous ne tarderons pas à le savoir, puisque « Trains » leur a adressé un appel pour être tenu au courant de leurs diverses manifestations.

Lun de ces groupements, l'« Association Touristique des Cheminots Belges », plus communément connue sous l'appellation « A.T.C.B. » publie un bulletin trimestriel d'une belle tenue.

Nous détachons d'un de ses derniers numéros un article paru sous la signature de son président et qui est de nature à intéresser tous ceux qui s'occupent des loisirs du personnel.

LE PASSEPORT DU CHEMINOT

Plus on parle de paix, plus c'est la guerre. On entend parler de guerre à tout instant, tantôt par la radio qui en fait le principal de ses informations matin, midi et soir, tantôt par les journaux qui y consacrent de longues colonnes portant des titres aux caractères de plus en plus impressionnants.

Ces événements ne vont pas sans créer une psychose qui finit par faire naître de l'inquiétude dans les esprits; n'avons-nous pas été les témoins, en Belgique même, d'une panique provoquée par cet état d'esprit et dont la première conséquence a été un renchérissement général du coût de la vie?

Au lendemain de la guerre, les peuples avaient cependant le ferme espoir de voir une paix durable s'établir dans le monde entier.

Les hommes politiques de toutes les nations ont essayé de conjuguer leurs efforts pour arriver à s'entendre et écarter les causes qui peuvent conduire à des conflits sanglants; personne, pensons-nous, ne contestera qu'ils aient apporté à cette tâche une bonne et inébranlable volonté et que, loin d'être découragés par les tueries de Grèce, d'Indochine et de Corée, ils persévèrent dans l'action qu'ils ont entreprise pour atteindre leur noble but.

Une foi ardente les anime, que ne rebutent pas les obstacles qu'ils rencontrent à chaque pas, et malgré cela, nous devons constater, bien à regret — et le cas de la Corée en est un frappant exemple — que la route de la paix est dure à gravir et qu'il faut beaucoup de courage pour ne pas être déçu.

Le dévouement et les efforts que déploient les dirigeants politiques suffiront-ils pour réaliser la paix entre les peuples? Au fur et à mesure que le temps s'écoule, troublé par des désaccords d'idéologie ou des événements militaires, nous nous sentons devenir sceptiques et nous croyons que les peuples eux-mêmes devront apporter leur part pour que puisse se fonder une universelle entente.

Le cheminot a, dans ce domaine, pris les devants depuis longtemps, mais c'est surtout depuis la dernière guerre que se sont concrétisés les groupements internationaux de cheminots.

Il y a d'abord l'U.S.I.C. (Union sportive Internationale

des Cheminots) qui, par la pratique des sports, procure aux agents les moyens de développer leurs qualités physiques et, par les relations et compétitions internationales, a créé entre les participants une réelle atmosphère de confraternité.

Citons ensuite la F.I.A.T.C. (Fédération Internationale des Associations Touristiques de Cheminots) dont l'A.T.C.B. est membre-fondateur. Au cours des réunions, relations multiples et voyages, ce groupement a favorisé l'éclosion d'une amitié solide entre les cheminots et leurs familles des 12 pays qui le composent actuellement. Affiliée elle-même à l'U.I.O.O.T., organisme mondial faisant partie du statut consultatif de l'O.N.U., la F.I.A.T.C. possède les moyens de collaborer à la suppression de tous les obstacles : passeports, devises, difficultés douanières, etc., qui s'opposent au développement des relations internationales.

Enfin, vient de se créer tout récemment, l'U.I.M.C. (Union Internationale des Services Médicaux des Chemins de fer), qui réunit déjà 12 réseaux. Ce groupement viendra à point pour que les cheminots profitent de l'expérience de tous par la solution de problèmes médicaux nettement particuliers aux chemins de fer. Et pour entre médecins, il suffira de méditer, un instant, sur les paroles qu'a prononcées récemment le célèbre professeur Jules Bordet de l'U.L.B. : « Nous frémissons d'horreur à la pensée que l'on pourrait utiliser nos découvertes pour décimer les populations. Il n'y aurait plus de guerre, si les médecins gouvernaient le monde, car les médecins ont le respect de la vie. Et de plus, les médecins pour s'être souvent trompés, aiment la tolérance. »

Nul doute qu'en se groupant internationalement nos médecins font aussi un pas vers la paix.

Il reste malheureusement un domaine où les cheminots ne sont pas encore organisés internationalement; c'est celui des arts, des lettres, de la musique, du théâtre. Nous savons que l'existence de langues multiples constitue pour nos collègues amateurs d'art une difficulté sérieuse, mais elle n'est pas insurmontable et nous nous employerions volontiers à faciliter leur entrée en relations avec les collègues d'autres pays qui, dans leurs réseaux respectifs, notamment en France, ont organisé des associations fort intéressantes et actives.

Nous venons de faire une constatation réconfortante. L'« Association Internationale du Congrès des Chemins de fer » qui groupe 34 gouvernements, 8 organismes et 103 administrations, a tenu une session à Rome du 25 septembre au 4 octobre 1950.

Outre les nombreuses questions d'ordre technique qui y furent discutées, l'ordre du jour comportait le point suivant : « Organisation et développement de services médico-sociaux en associant le personnel à leur gestion ».

Entre autres résolutions préconisées par les délégués de la S.N.C.B., celle reproduite ci-après, qui nous intéresse de plus près, a été admise :

« Il est souhaitable, que, dans tous les domaines où la chose est réalisable, des contacts et des échanges entre les agents des différentes Administrations de Chemins de fer soient organisés.

» Là où ils existent déjà :

- sur le plan médical : Union Internationale des Services Médicaux des Chemins de fer;
- sur le plan sportif : Union Sportive Internationale des Cheminots;
- sur le plan touristique : Fédération Internationale des Associations Touristiques de Cheminots;

ces contacts et ces échanges devraient s'étendre et se développer et rallier l'adhésion des Administrations qui se sont abstenues jusqu'à présent. »

Cette résolution fait honneur aux dirigeants des réseaux ferroviaires qui l'ont votée au Congrès de Rome et qui ont compris tous les bienfaits qui peuvent en résulter pour les familles de cheminots, pour ne citer que celles-ci. Car, il est indéniable — les cheminots étant toujours à la pointe des innovations sociales — que leur action

internationale ne manquera pas d'être imitée par les autres travailleurs et qu'ainsi se développera, de par le monde, l'œuvre salutaire entamée.

Pour nous qui nous occupons de tourisme social, nous avons depuis quatre ans, au sein de la F.I.A.T.C., gardé une grande cohésion. Cette cohésion, nous devons l'accroître encore, en ralliant à notre cause, les pays qui en sont encore éloignés; nous devons leur faire comprendre que le tourisme constitue un lien cordial entre les nations, susceptibles d'aider à écarter les conflits sanglants.

Les peuples européens se sont trop longtemps complus dans une sorte d'égoïsme national; si nous voulons empêcher les guerres, il faut nous unir; le tourisme est un des meilleurs moyens pratiques pour atteindre ce noble but.

Certes, le cheminot, considéré individuellement, ne se rend pas toujours compte du but auquel peut conduire une action collective; il ne voit souvent que les profits immédiats qu'il peut recueillir tels, pour ce qui nous concerne, les bonnes vacances, la joie que donnent les relations et les amitiés nouées.

Mais il doit bien se persuader que le rayonnement de la paix ne pourra se faire que par l'action simultanée de toutes les bonnes volontés et pour cela il est nécessaire que la masse de tous les pays, à commencer par les cheminots, apprennent à se connaître et à s'estimer au sein d'organisations internationales; celles-ci constituent une force qui complète l'œuvre entreprise par les hommes d'Etat et il sera peut-être prouvé un jour qu'elle portera de plus grands fruits que les actions diplomatiques et militaires.

Ainsi, le cheminot, conscient ou non du but lointain auquel il aide à atteindre, détient entre ses mains le plus efficace, le meilleur des passeports : celui qui conduira les peuples à la paix, la paix dans la liberté.

R. WATTERLOT.

En lisant cet article, il nous a semblé qu'il venait bien à son heure, car il ne suffirait pas d'avoir de multiples clubs de cheminots marchant en ordre dispersé : il saute aux yeux que leurs efforts doivent être coordonnés et qu'il faut entre eux, malgré leur nature apparemment différente, une collaboration qui ne peut être que profitable pour tous.

Désireux d'apporter notre aide dans ce domaine, il n'était pas inutile que nous rencontrions l'auteur de l'article reproduit ci-dessus, afin d'obtenir quelques précisions.

Dès le début de l'entretien, M. Watterlot tint à résumer l'objectif à atteindre :

« Ce qui est surtout visé, c'est l'organisation internationale. Fuyant le prétexte vraiment périmé de vivre à l'ombre de son clocher, au milieu de ses amis ou de ses vieilles connaissances, ou dans la seule atmosphère du siège du travail, les cheminots belges ne peuvent faire sans entrer en relations avec les cheminots des autres réseaux; dans cette période d'interpénétration internationale, quiconque ne dépasse pas les frontières de son pays reste un être de deuxième zone.

» C'est grâce à l'organisation internationale de l'U.S.I.C. que nos cheminots sportifs peuvent réaliser d'aussi intéressantes compétitions, c'est par leur Union Internationale que nos médecins résoudront au mieux les problèmes médicaux particuliers aux chemins de fer, c'est incontestablement grâce à l'organisation internationale que l'A.T.C.B., que j'ai le plaisir de présider, a pris un si grand développement.

Mais il reste le domaine des arts, des lettres, de la musique, du théâtre, qui ont l'air de vivoter.

Et c'est pourquoi, j'avais lancé cet appel pour les aider à s'organiser internationalement.

— Pourriez-vous nous dire quel a été le résultat de cet appel ?

— A ma connaissance, l'article n'a eu aucun écho jusqu'ici.

— C'est regrettable.

— Sans doute, mais il est vrai de dire que notre bulletin, qui l'a publié, n'est adressé qu'aux seuls membres de l'A.T.C.B., au nombre de 15.000, et que par conséquent peu de cheminots s'occupant des arts en ont eu connaissance. Nous n'avions pas d'autre moyen pour lancer l'idée.

— A ce titre, la revue « Trains » pourrait reprendre l'appel à son compte, avec plus de chance de succès, puisqu'elle touche d'autres cheminots ?

— Ce serait faire œuvre utile.

— Mais, vous occupant de tourisme, comment avez-vous été amené à vous intéresser à la partie des arts, de la musique, du théâtre ?

— C'est très simple. En vérité, je ne désire nullement m'occuper de ces sortes de loisirs, ayant déjà trop à faire dans le domaine du tourisme. Mais au cours de mes nombreux contacts avec les cheminots étrangers, principalement avec nos amis français, j'ai reçu maintes fois des doléances sur l'inexistence d'une organisation internationale des arts. J'ai même souvent été sollicité par des groupements étrangers pour rechercher et faciliter la participation d'un corps de musique de cheminots belges qui, d'ailleurs, a toujours été très bien reçu et apprécié.

— Que resterait-il à faire ?

— A mon avis, lancer à nouveau l'appel et réunir les dirigeants des clubs s'occupant des arts afin de créer un comité national; les relations internationales seront alors rendues plus faciles.

Je répète que je suis à leur entière disposition pour faciliter leur entrée en relation avec les collègues étrangers, sous la condition que je me retirerai dès que la chose sera réalisée.

Il vous intéressera certainement d'apprendre que les cheminots français, tant ceux s'occupant des arts que ceux s'intéressant au tourisme, publient mensuellement une revue commune intitulée « Arts et Tourisme », dont les articles pourraient être d'une grande utilité au comité national des arts, à constituer par les cheminots belges.

Je voudrais encore ajouter un mot : après avoir assisté à l'éclosion de tant de clubs pour occuper les loisirs des cheminots belges, il serait intéressant que se crée entre eux une collaboration active qui ne peut produire que d'heureux résultats; ainsi, lorsque l'A.T.C.B. organise une fête artistique pour ses membres, pourquoi ne ferait-elle pas appel aux musiciens ou aux artistes des autres clubs ? De même, pourquoi ces clubs, lorsqu'ils doivent se déplacer à l'étranger, ne feraient-ils pas appel à l'A.T.C.B. pour l'organisation de la partie touristique de leur déplacement ? Ce serait là de la vraie solidarité sociale.



**Saint Nicolas est venu rendre visite
aux enfants des cheminots.**

Homes pour Enfants de Cheminots

DES les premiers mois de la guerre de 1940, les difficultés d'approvisionnement en denrées alimentaires et en effets d'habillement devinrent très sérieuses et mirent beaucoup d'agents de la S.N.C.B. dans l'impossibilité matérielle de donner à leurs enfants les soins que nécessitait leur âge.

D'autre part, pour des raisons diverses, des enfants étaient livrés à eux-mêmes.

La Société se devait, eu égard à ces situations dignes d'intérêt, de sauvegarder la santé et le bien-être moral et matériel de ces enfants. La création de homes, à établir dans les régions les plus vivifiantes du pays, s'avéra être le moyen le plus efficace pour mener à bien l'action sociale qui s'imposait. Les enfants à accueillir y recevraient, non seulement une nourriture saine et abondante, mais aussi tous les soins que pourrait requérir leur état de santé.

Un premier home fut ouvert à Mont-Comblain dès le 16 juillet 1941; cinq autres colonies ouvrirent ensuite leurs portes respectivement :

- à Kiewit, le 2-4-1942;
- à Noisy, le 5-9-1942;
- à Solre-Saint-Géry, le 19-10-1942;
- à Jehay, le 26-5-1943 et
- à Colonheid, le 5-5-1944.

La capacité totale de ces homes était de 665 lits en hiver et de 800 lits en été.

De 1941 à 1945 inclus, 5.358 enfants ont été hébergés dans ces différentes institutions, totalisant 340.641 journées-enfants.

Les homes de Kiewit, de Colonheid, de Solre-Saint-Géry et de Mont-Comblain furent abandonnés dès la fin des hostilités, les nécessités qui en avaient justifié la création, disparaissant progressivement.

De 1945 à fin 1949, la S.N.C.B. exploita encore deux homes : celui de Jehay, d'une capacité de 212 lits et celui de Noisy pouvant héberger 100 enfants.

En janvier 1950, la situation économique étant devenue normale, elle abandonna aussi le home de Jehay pour ne conserver que celui de Noisy suffisant à faire face aux besoins sociaux qui peuvent se présenter parmi certaines familles de cheminots en période normale.

Compte tenu de la nécessité d'établir un régime visant à l'amélioration de la santé de l'enfant, au développement de ses connaissances scolaires, à un régime régulier de son alimentation, l'horaire de la journée-enfant est établi comme il suit :

- de 7 h. à 8 h. : lever — toilette;
- de 8 h. à 8 h. 15 : gymnastique respiratoire;
- de 8 h. 15 à 8 h. 45 : déjeuner;
- de 8 h. 45 à 9 h. 15 : mise en ordre des dortoirs;
- de 9 h. 15 à 10 h. 30 : culture physique — promenade;
- de 10 h. 30 à 11 h. 45 : cours scolaires;
- de 11 h. 45 à 12 h. : rassemblement — toilette;
- de 12 h. à 13 h. : dîner;
- de 13 h. à 14 h. : sieste;
- de 14 h. à 15 h. 30 : promenade;
- de 15 h. 30 à 16 h. : douches — soins divers;
- de 16 h. à 16 h. 30 : goûter;
- de 16 h. 30 à 18 h. : cours scolaires;
- de 18 h. à 19 h. : récréation, toilette;
- de 19 h. à 19 h. 45 : souper;
- de 19 h. 45 à 20 h. 15 : récréation, chant;
- de 20 h. 15 à 20 h. 30 : rassemblement, coucher.

Le home est doté de toutes les installations sanitaires désirables : lavabos, douches, pédiluves, permettant de prodiguer aux enfants tous les soins de propreté corporelle et de santé qu'impose l'hygiène.

Les dortoirs y sont spacieux, clairs et bien aérés;

Le home est placé sous l'autorité d'une directrice, assistée d'une infirmière-secrétaire, de monitrices et d'institutrices.



L'art musical.



L'art chorégraphique.



L'art théâtral.

Le home héberge les enfants de cheminots âgés de 5 à 14 ans.

Les admissions se font en respectant l'ordre de priorité ci-après :

— les enfants qui, pour une raison sociale, doivent être éloignés du milieu familial;

— les enfants débiles dont le séjour au home est reconnu **indispensable** par le Service Médical de la Société;

— les enfants dont l'hébergement est reconnu **utile** par le Service Médical de la Société.

Les séjours au home ont généralement une durée d'environ 3 mois et correspondent aux trimestres scolaires; le séjour des grandes vacances n'a qu'une durée de 6 semaines à 2 mois.

Pendant leur hébergement, les enfants subissent mensuellement une visite médicale; les enfants dont l'état de santé l'exige sont visités plus fréquemment.

Les cours scolaires donnés au home visent à maintenir le niveau intellectuel des enfants à un degré tel qu'ils puissent reprendre leur place dans leurs classes lors de la rentrée au foyer.

Les leçons de gymnastique appropriées à l'âge et à la constitution physique des enfants y sont données journellement.

Le home de Noisy n'appartient pas à la S.N.C.B. Depuis longtemps celle-ci a projeté de faire l'acquisition d'une propriété qui lui permettrait d'entamer et de mener à bonne fin, progressivement et au fur et à mesure de ses possibilités, la réalisation de plusieurs projets d'ordre social comprenant notamment l'aménagement d'un home pour enfants, d'un camp de vacances, d'une maison de repos pour le personnel et d'un grand complexe sportif comprenant plaines de football et de basket-ball, courts de tennis, pistes pour athlétisme, piscine pour water-polo et natation, etc. C'est dans ce but qu'elle avait acquis dans le courant de l'année 1949 le domaine d'Argenteuil, situé à proximité de Waterloo. Les travaux d'aménagement d'un home étaient sur le point d'être terminés quand le Gouvernement exprima le désir de mettre le domaine à la disposition de S.A.R. le prince Charles. La Société déféra sans réserve à ce désir, heureuse de pouvoir marquer ainsi sa reconnaissance à l'égard de Celui qui assumait la Régence avec tant de conscience et de dignité.



L'ami des enfants...

L'Ecole d'apprentissage du Service de l'Electricité et de la Signalisation



M. le D^r Huyberechts, Directeur Général adjoint, ayant à sa droite M. Nolet de Brauwere, Secrétaire Général, et à sa gauche M. Derijckere, Directeur E. S., lors de la « Journée de l'Apprentissage ».

LES agents du Service de l'Electricité et de la Signalisation sont appelés à travailler isolés ou en nombre restreint sur le réseau dans de nombreux cas, notamment lorsqu'ils sont occupés à l'entretien des installations. La qualification d'électricien n'est alors pas toujours suffisante et il est nécessaire que l'agent possède également une sérieuse pratique de l'ajustage. De là est née la qualification d'électromécanicien qui réunit en une seule les deux catégories existant autrefois de l'électricien et du mécanicien.

Le recrutement en a été et est encore effectué par voie de concours et mise en stage, au cours duquel l'initiation à la technique ferroviaire, c'est-à-dire l'étude des appareils propres au chemin de fer, se fait à l'intervention du personnel de surveillance ou par l'organisation de cours de perfectionnement. Il va de soi que les agents, recrutés de la sorte, reçoivent une formation inégale suivant leur genre de travail, suivant les aptitudes personnelles de leur contremaître à instruire les nouveaux et le temps qu'il peut y consacrer et suivant la valeur des anciens agents avec qui ils se trouvent. Ce dernier élément d'apprentissage, le compagnonnage, n'a qu'une valeur limitée lorsqu'il s'agit d'installations compliquées et intéressant la sécurité du trafic, comme le sont en beaucoup de cas celles du Service de l'Electricité et de la Signalisation.

Les résultats du stage, qui a une durée d'un an, sont sanctionnés par un examen de régularisation.

et de la Signalisation

PAR P. MONNOYE

Ingénieur en chef à la S.N.C.B.

Il était tout naturel que naquît l'idée d'organiser un enseignement plus complet ayant pour but d'inculquer au futur agent, à côté des principes généraux, de bonnes notions des appareils dont il doit s'occuper dès son entrée en service normal. Outre l'unité des méthodes d'enseignement et de la matière à enseigner, ce furent surtout, vu que le nombre de jeunes gens ne devait jamais dépasser trente par promotion et par rôle linguistique, des raisons économiques qui conduisirent à l'idée d'un organisme unique où tous les élèves seraient réunis et dont l'importance correspondrait aux besoins du réseau belge.

De là est née l'école d'apprentissage d'Etterbeek pour électromécaniciens, divisée en deux sections, française et flamande, chaque section comportant trois classes de vingt à vingt-cinq élèves.

Pour la constitution du corps professoral, la préférence est donnée à l'élément permanent, attaché complètement à l'école et mieux à même d'assurer la discipline et le perfectionnement des méthodes. Il est toutefois nécessaire de faire également appel à des professeurs intermittents, désignés par leurs connaissances et la spécialité de leurs fonctions, mais tous les professeurs, quels que soient leur savoir et leurs aptitudes sont initiés par un cours aux méthodes d'enseignement et aux règles pratiques à appliquer.

Le futur professeur apprend donc, notamment, que l'école d'Etterbeek emploie à la fois la méthode de description, c'est-à-dire de démonstration faite par le maître au moyen d'instruments ou d'appareils et la méthode de déduction qui guide l'élève vers la réponse à trouver par lui-même, soit par raisonnement pur, soit par les conclusions d'expériences qu'il a exécutées, ce dernier cas constituant la méthode active.

Il apprend que la méthode par démonstration est appliquée le moins possible comme uniquement justifiée par le gain de temps, tandis que la méthode de déduction est à utiliser en général, surtout sous la forme active. Il saura qu'il doit connaître l'élève et en faire son collaborateur, pour que chacun de ses élèves devienne un élément actif dans un ensemble constitué par la classe.

Il apprend à établir le plan pédagogique d'une leçon théorique ou pratique, c'est-à-dire à en diviser la matière suivant ce qu'elle comporte de difficulté et de nouveauté et à choisir le mode d'enseignement qui convient à chaque point. A ce plan pédagogique il appliquera un plan chro-

nologique en déterminant l'ordre à suivre dans les différents points de l'exposé.

Il apprend ensuite la valeur et l'usage du matériel didactique qui permet de faire appel à toutes les sortes de mémoires, la musculaire, la visuelle, l'auditive, de l'apprenti et de le faire collaborer avec son professeur.

Le cours traite aussi des exercices commandés dans leur entièreté, ou simplement guidés, exécutés individuellement ou en groupe, puis des répétitions et interrogations, des devoirs à domicile et des moyens de contrôle des résultats obtenus.

Enfin la leçon ne se rapportant qu'à une partie d'un ensemble de matières, le professeur apprend à établir le projet didactique de l'enseignement de cet ensemble, qui consiste à le délimiter et à en extraire les leçons.

Tout cela ne constitue rien de neuf : ce n'est que la mise au point d'un système simple, à appliquer au niveau de l'école, d'une discipline, d'un guide pour certains professeurs qui sont dans le cas de nombre de leurs collègues de l'enseignement technique : choisis pour leurs connaissances et leur aptitude à transmettre celles-ci, exposés à se voir remplacer par suite de changements d'attributions ou de résidence, on ne peut leur laisser le soin de se parfaire eux-mêmes. Il est plus efficace de leur tracer des règles et de rechercher ainsi l'unité de la méthode d'enseignement. Cette façon de procéder se révéla du reste extrêmement utile pour l'école d'Etterbeek, qui se vit obligée de se constituer à l'origine un corps professoral en un temps record.

Le programme des matières à enseigner fut défini en fonction du but à atteindre : celui des écoles industrielles de degré inférieur servit de modèle mais fut adapté de façon à orienter les élèves vers la technique ferroviaire. Une aide considérable fut trouvée dans l'étude des réalisations des Chemins de Fer français qui fournirent à la S.N.C.B. de nombreux renseignements appuyés sur une expérience déjà longue. Après quelques semaines consacrées à niveler le niveau assez hétérogène de leurs connaissances, les élèves apprennent, en première année : la résolution de l'équation du deuxième degré, des extraits des quatre premiers livres de géométrie nécessaires au métier, des éléments de descriptive, les lois des courants électriques, les piles et accumulateurs, la mécanique statique, des notions de physique, de chimie et de trigonométrie plane. Un cours de langue maternelle et, déjà, un cours de signalisation complètent la partie théorique tandis que douze heures d'ajustage et quatre heures de chantier constituent la partie pratique : l'art d'employer la lime, la scie, le burin et le marteau y est inculqué aux apprentis en suivant un programme soigneusement établi :

La première phase, d'adaptation, du cours d'ajustage, comporte l'étude des mouvements avec les différents outils. Pendant cette période, l'apprenti travaille et se repose au chronomètre, l'effort et le repos alternant à une fréquence bien établie mais qui varie progressivement de 1/1

à 5/1. Les moniteurs surveillent et rectifient la position de l'élève et celle de son outil pour améliorer la correction du mouvement et l'efficacité de l'exécution.

Après les quelque soixante heures que dure cette première phase, l'apprenti exécute des exercices rationnels de plus en plus difficiles au fil des leçons, il apprend à connaître la notion de précision et est entraîné à la rapidité, du traçage au finissage des pièces. Il passe du simple au compliqué, de l'assemblage élémentaire plat et droit aux queues d'aronde, glissières et pénétrations.

Entretiens, pour rompre la monotonie de l'ajustage classique, les moniteurs intercalent des exercices de forage, rivetage, taraudage, filetage, forgeage et tournage. Les dernières pièces exécutées en fin d'écolage nécessitent tous ces genres de travaux.

L'élève étudie, en seconde année : l'algèbre, la résolution du triangle rectangle par la trigonométrie, le magnétisme, l'électromagnétisme, les machines à courant continu, les lois du courant alternatif monophasé. Il acquiert des notions de cinématique, de dynamique, de mécanique appliquée et de résistance des matériaux.

Les cours d'électricité et de mécanique sont complétés par des séances de laboratoire où les élèves vérifient l'exactitude des lois les plus importantes par application de la méthode active.

La spécialisation chemin de fer s'affirme ici dans le fait que ces vérifications se font souvent sur des appareils en usage au service de l'Electricité et de la Signalisation. Egalement dans un cours de réglementation et dans des séances de travaux consacrées aux lignes aériennes et au câblage et où est utilisé du matériel en usage à la Société Nationale. Le cours d'ajustage se poursuit en atelier avec adjonction de machines-outils simples et quatre heures de chantier par semaine, pendant lesquelles l'élève collabore aux aménagements de l'école, le rendent habile à des travaux qui ne rentrent pas dans son métier propre.

Il est encore donné des leçons de langue maternelle et, cette fois, des leçons de seconde langue nationale, c'est-à-dire de néerlandais pour les francophones, de français pour les élèves flamands.

Le programme de la troisième année revêt une importance particulière, du fait, d'abord, de la difficulté des matières. L'élève se trouve aux prises avec les courants monophasé et polyphasé et leurs applications : transformateurs, redresseurs, alternateurs et moteurs. Aux travaux pratiques, il effectue outre les essais classiques, des essais portant sur les moteurs de manœuvre d'aiguillages et de signaux, sur les différents défauts des câbles et des lignes aériennes, sur l'isolement des circuits de contrôle de la libération des voies. Au cours de mécanique il se voit enseigner le fonctionnement des moteurs à combustion et à explosion ainsi que la théorie des pompes à piston et centrifugés.

L'électromécanicien peut être affecté au sortir de l'école à une des spécialités suivantes : éclair-

rage et force motrice, caténaire et sous-stations de traction, block et sécurités électriques, cabines électriques de signalisation, télécommunications, atelier-radio ou laboratoire. On ne vise pas à spécialiser les élèves dès l'école, mais bien à leur enseigner le minimum de connaissances que tout agent ES doit posséder dans les différentes branches du service et c'est pourquoi le programme de la troisième année réserve une bonne part aux cours théoriques et pratiques qui s'y rapportent.

Les appareils de block et de sécurité des cabines à double fil et Saxby, les appareils automatiques des passages à niveau sont décrits aux apprentis qui étudient également le bâti central de commande d'une cabine électrique ainsi que les circuits de principe de la commande électrique des aiguillages et des signaux et le fonctionnement des circuits de voie.

L'étude de la téléphonie à batterie locale et des principes de la téléphonie à batterie centrale, de la téléphonie automatique et du dispatching figure également au programme.

L'apprenti est mis au courant du matériel utilisé en éclairage et force motrice ainsi que de l'équipement des sous-stations à haute et basse tension. Il lui est donné des notions des sous-stations de traction et de la caténaire : Bref, un programme étendu pénétrant profondément toutes les spécialités.

Des leçons sur la réglementation applicable en cas de travaux de sécurité sont destinées à donner aux élèves le sens de la responsabilité qui sera leur le jour où ils se trouveront sur le réseau et non plus à l'école.

Mais ceci ne donne qu'une idée incomplète du but poursuivi : ce n'est pas seulement au point de vue des connaissances théoriques que l'on cherche à former les futurs agents : il faut que ceux-ci soient forts, physiquement et moralement. Des cours de gymnastique et de natation leur sont donnés pendant les trois années. Deux fois l'an ils sont soumis à des épreuves athlétiques et annuellement a lieu une fête sportive. Des visites médicales périodiques permettent de suivre avec soin leur développement physique.

Le comportement de l'élève est étudié pendant tout son passage à l'école et la tenue de cotes morales permet aux parents, au professeur et à l'élève lui-même de se rendre compte des progrès accomplis. Elle permet aussi d'orienter l'évolution des jeunes gens qui peut être considérable, en bien ou en mal, au cours de trois années de leur vie qui se situent entre quinze et vingt ans.

Et aux professeurs, qui sont des cheminots, incombe la mission d'inculquer à leurs élèves l'amour d'un métier vivant, qui demande parfois de grands dévouements, mais qui permet de constater soi-même le résultat de son effort, d'un métier qui est divers et qui a su se grandir en s'adaptant nombre de progrès modernes : le métier d'électromécanicien du chemin de fer dans lequel un jeune homme a la perspective de pouvoir faire montre de toutes ses qualités intellectuelles et morales. C'est là peut-être le plus beau rôle de l'école. Le recrutement des

apprentis s'effectue par un concours d'admission dont le niveau correspond au quatrième degré, c'est-à-dire à la huitième année de l'enseignement primaire, ou bien à la première année de l'enseignement moyen. Les apprentis sont externes ou internes suivant le degré d'éloignement de leur résidence. Notons en passant que l'internat est généralement considéré comme permettant un meilleur contrôle du travail et des progrès des élèves.

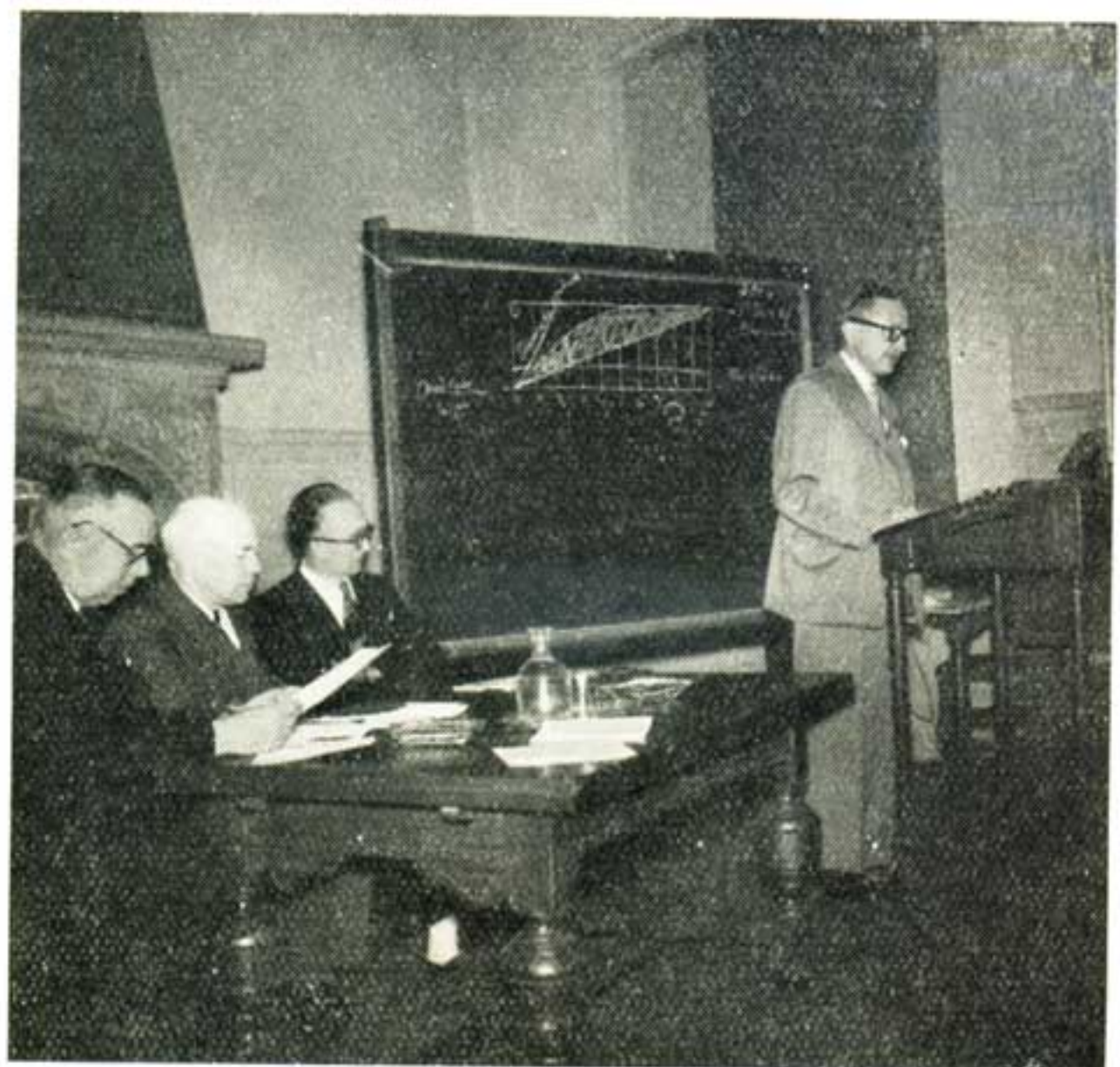
L'adaptation à la vie de l'école est rapide, et il est veillé à ce que le caractère actif de cette vie maintienne l'intérêt. L'élève trouve certaines distractions d'ordre éducatif dans des visites de villes ou de sites d'art, ou de grandes installations comme le port d'Anvers et dans des visites d'ateliers de construction de matériel de chemin de fer qu'il fait en troisième année.

Et, suprême récompense, l'école a créé un fonds de vacances, alimenté par l'épargne des apprentis, qui permet d'organiser des camps de vacances en Belgique et des voyages à l'étranger.

Cinq ans se sont passés depuis la fondation de l'école qui ont consacré son existence et son esprit et la préparent à avoir une tradition.

Elle est fière des résultats obtenus : cent vingt électromécaniciens fournis par elle ont été répartis dans les différentes spécialités du service, en tenant autant que possible compte de leurs préférences.

Il est constaté que les anciens élèves demeurent fidèles à leur école dont ils ont connu les débuts modestes et qu'ils ont vu grandir d'année en année, s'enrichir d'outillage et de matériel didactique. Ils reconnaissent ainsi le succès obtenu par l'école dans le but qu'elle poursuit et qui est d'être un jalon sur la voie de la formation professionnelle et technique et un centre de préparation d'agents conscients de leur métier, l'aimant et dévoués au bon fonctionnement du chemin de fer.



M. l'Ingénieur en Chef, P. Monnoye,
au cours de sa conférence
à la « Journée de l'Apprentissage ».

PARMI LES NOTRES

† IN MEMORIAM

M. VICTOR WAUCQUEZ



LE 20 janvier 1952 est décédé à Bruxelles, à l'âge de 78 ans, M. Victor Waucquez. Avocat, ancien Sénateur, ancien Echevin de la Ville de Bruxelles, volontaire de guerre de 1914-1918 et Major honoraire d'infanterie; le défunt était vice-président de l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.

Dès son entrée au Sénat en 1929, M. Waucquez s'occupa du problème de la Jonction et il interpella à plusieurs reprises le Ministre des Chemins de fer à ce sujet et tenta, mais en vain, de faire reprendre les travaux.

MM. Segers et Waucquez déposèrent, au début de 1931 une demande d'interpellation à MM. les Ministres des Transports et des Finances.

Le résultat fut la création d'une commission chargée de résoudre le problème. Celle-ci conclut en faveur de l'adoption du projet proposé.

En mars 1935 M. Waucquez déposa une proposition de loi en vue de la constitution d'un organisme chargé d'achever les travaux de la Jonction.

Cette proposition fut votée par les Chambres et la loi créant l'O.N.J. fut promulguée le 11 juillet 1935.

Il apparaît clairement que M. Waucquez fut un des principaux artisans de l'adoption du projet de la jonction par les Chambres législatives.

La Vice-Présidence du Conseil d'Administration de l'O.N.J. fut attribuée à M. Waucquez qui, depuis la création de l'Office jusqu'en décembre 1947, époque où il devint malade — présida effectivement toutes les séances du Conseil et des nombreuses commissions qui en dépendaient. M. Waucquez avait le don de s'assimiler très rapidement toutes les particularités techniques des ordres du jour des séances. Il présidait les assemblées avec beaucoup de talent et, avec un tact parfait, il arrivait généralement à concilier les points de vue différents.

M. Waucquez s'occupa aussi activement du problème de l'urbanisation et de la mise en valeur du domaine immobilier de l'O.N.J. et il présida les différentes commissions qui eurent à s'occuper du problème.

Enfin, mentionnons aussi le rôle qu'il joua dans la Commission d'Electrification du réseau ferroviaire belge.

NOS RETRAITES

M. Ph. BRAGARD



NE à Spa, le 27 septembre 1891, M. Ph. Bragard est entré à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat — service spécial des Appareils de Sécurité de la Voie à Bruxelles — en qualité de rédacteur direct, le 10 février 1910.

Est passé au Service de la Voie, à Liège, en avril 1911.

Est appelé sous les drapeaux, pour effectuer

son terme de milice, du 2 octobre 1911 au 6 mai 1913 et reprend son service à Liège, au Service de la Voie, le 8 mai 1913.

De nouveau sous les drapeaux, du 30 juillet 1914 au 16 septembre 1919. A fait toute la campagne 1914-1918 au front. Evacué, cité plusieurs fois à l'ordre du jour pour sa bravoure.

On le retrouve à la Direction du Groupe de la Voie, à Liège, en juin 1921.

Nommé sous-chef de bureau en 1923, il est transféré, en cette qualité, à l'Administration Centrale — Direction de la Voie — à Bruxelles, en janvier 1925.

A été nommé, en février 1928, comptable de première classe et en octobre 1928, chef-comptable dirigeant le bureau de comptabilité du Service de la Voie.

A la reprise du service en juillet 1940, il a été transféré avec son bureau à la Direction des Finances.

Nommé Inspecteur principal en décembre 1945, il a été chargé de la direction du bureau d'organisation, du service de mécanographie et du Centre Philatélique.

En juillet 1947, il a été promu Inspecteur en chef, chargé de la direction du service de comptabilité et du service financier.

En juin 1950, il a été désigné comme adjoint au Directeur du Service des Finances.

Il prend sa retraite, que nous souhaitons, longue et heureuse, le 1^{er} février 1952.

Les indices d'exploitation de la S. N. C. B.

	1913	1938 (1)	1950	1951
Nombre de voyageurs transportés .	Mai	17.183.572	19.118.622	19.199.664
	Juin	16.729.170	16.868.197	17.490.870
	Juillet	16.738.844	16.067.627	17.461.899
	Août	17.618.440	17.154.418	17.559.628
	Septembre	16.973.195	18.114.940	18.238.297
	Octobre	16.804.415	18.367.123	19.471.493
	Novembre	16.893.252	19.052.405	19.441.313
	Décembre	15.868.253	19.177.510	18.753.703
Nombre de voyageurs-kilomètres .	Mai	534.246.114	619.162.338	629.196.382
	Juin	557.683.282	572.385.194	587.993.756
	Juillet	608.325.296	607.816.555	653.737.100
	Août	676.778.870	642.291.917	650.744.420
	Septembre	554.222.021	585.504.973	591.632.869
	Octobre	508.965.648	585.215.373	609.565.763
	Novembre	498.753.805	580.798.881	594.814.191
	Décembre	473.736.769	575.141.261	580.042.671
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées	Mai	5.966.536	4.533.911	5.867.904
	Juin	5.919.754	4.794.330	5.969.912
	Juillet	5.702.452	3.855.619	5.593.577
	Août	5.830.613	4.319.125	6.032.338
	Septembre	6.360.164	5.839.141	6.082.514
	Octobre	6.827.225	6.637.280	6.981.229
	Novembre	6.859.784	6.296.422	6.673.744
	Décembre	6.146.042	5.605.325	5.458.858
Nombre de tonnes-kilomètres	Mai	425.151.847	412.007.301	537.802.448
	Juin	420.310.954	426.424.056	534.796.622
	Juillet	404.443.019	363.445.155	542.450.675
	Août	415.567.076	362.873.510	574.294.999
	Septembre	476.648.145	513.124.536	578.157.011
	Octobre	497.144.399	578.727.695	618.463.381
	Novembre	506.961.378	556.864.443	586.914.472
	Décembre	499.871.278	515.397.922	489.978.972
Nombre de wagons chargés	Mai	459.849	254.342	327.005
	Juin	436.126	269.191	328.978
	Juillet	420.854	218.653	307.414
	Août	447.188	249.495	338.093
	Septembre	473.110	331.046	347.949
	Octobre	491.214	371.074	390.507
	Novembre	514.376	348.686	370.638
	Décembre	436.206	310.769	300.861

(1) Y compris le trafic du Nord-Belge.

NOMBRE DE WAGONS CHARGES PAR LA CLIENTELE

SEMAINE	Combustibles	Divers	Total
du 13- 5 au 19- 5	20.911	43.864	64.775
du 20- 5 au 26- 5	25.011	51.487	76.498
du 27- 5 au 2- 6	25.142	51.327	76.469
du 3- 6 au 9- 6	23.143	49.759	72.902
du 10- 6 au 16- 6	24.031	50.552	74.583
du 17- 6 au 23- 6	24.646	50.712	75.358
du 24- 6 au 30- 6	23.782	53.622	77.404
du 1- 7 au 7- 7	23.300	50.303	73.603
du 8- 7 au 14- 7	22.941	50.094	73.035
du 15- 7 au 21- 7	11.918	34.328	46.246
du 22- 7 au 28- 7	19.491	49.300	68.791
du 29- 7 au 4- 8	21.255	50.857	72.112
du 5- 8 au 11- 8	21.989	49.891	71.880
du 12- 8 au 18- 8	18.617	40.546	59.163
du 19- 8 au 25- 8	22.363	52.595	74.958
du 26- 8 au 1- 9	22.459	53.941	76.400

NOMBRE DE WAGONS CHARGES PAR LA CLIENTELE

SEMAINE	Combustibles	Divers	Total
du 2- 9 au 8- 9	22.354	53.459	75.813
du 9- 9 au 15- 9	21.954	53.925	75.879
du 16- 9 au 22- 9	20.913	55.355	76.268
du 23- 9 au 29- 9	23.591	55.125	78.716
du 30- 9 au 6-10	22.958	52.773	75.731
du 7-10 au 13-10	23.922	55.212	79.134
du 14-10 au 20-10	23.521	58.742	82.263
du 21-10 au 27-10	24.344	60.270	84.614
du 28-10 au 3-11	20.509	51.159	71.668
du 4-11 au 10-11	24.845	57.599	82.444
du 11-11 au 17-11	24.983	56.765	81.748
du 18-11 au 24-11	25.648	56.670	82.316
du 25-11 au 1-12	25.921	52.284	78.205
du 2-12 au 8-12	19.383	47.560	66.943
du 9-12 au 15-12	24.525	47.731	72.256
du 16-12 au 22-12	24.573	49.393	73.966
du 23-12 au 29-12	20.425	36.961	57.386
du 30-12 au 5- 1-52	20.487	33.275	53.762
du 6- 1 au 12- 1	25.151	40.710	65.861
du 13- 1 au 19- 1	24.901	42.022	66.923
du 20- 1 au 26- 1	25.470	44.410	69.880

TRANSBORDEMENTS AUX PORTS D'ANVERS ET DE GAND

SEMAINES	PORT D'ANVERS		PORT DE GAND	
	Tonnes de navires sur wagon	Tonnes de wagons sur navire	Tonnes de navires sur wagon	Tonnes de wagons sur navire
du 13- 5 au 19- 5	47.200	96.700	27.231	14.386
du 20- 5 au 26- 5	62.700	140.500	18.606	17.040
du 27- 5 au 2- 6	57.200	112.800	19.115	15.899
du 3- 6 au 9- 6	62.100	141.100	15.768	8.890
du 10- 6 au 16- 6	51.000	118.400	23.766	15.066
du 17- 6 au 23- 6	65.800	126.800	17.428	9.025
du 24- 6 au 30- 6	60.200	132.200	17.042	15.753
du 1- 7 au 7- 7	59.100	125.000	26.482	14.736
du 8- 7 au 14- 7	51.600	117.700	10.544	11.111
du 15- 7 au 21- 7	38.900	105.200	19.817	9.353
du 22- 7 au 28- 7	68.300	124.400	15.844	12.319
du 29- 7 au 4- 8	61.000	115.000	25.042	16.129
du 5- 8 au 11- 8	78.200	96.100	29.205	12.713
du 12- 8 au 18- 8	43.700	93.100	13.611	12.843
du 19- 8 au 25- 8	65.400	112.000	29.297	7.374
du 26- 8 au 1- 9	53.600	105.800	18.602	8.560
du 2- 9 au 8- 9	66.600	101.200	22.434	12.861
du 9- 9 au 15- 9	58.900	90.900	20.947	5.023
du 16- 9 au 22- 9	54.800	106.200	22.113	14.104
du 23- 9 au 29- 9	66.000	117.100	27.143	17.618
du 30- 9 au 6-10	60.360	110.700	20.918	14.261
du 7-10 au 13-10	68.533	120.800	30.720	9.264
du 14-10 au 20-10	60.400	119.800	29.052	10.526
du 21-10 au 27-10	73.900	128.300	35.329	12.328
du 28-10 au 3-11	60.800	89.300	28.365	12.041
du 4-11 au 10-11	73.400	128.000	34.033	19.521
du 11-11 au 17-11	73.500	118.700	19.883	13.733
du 18-11 au 24-11	91.400	113.000	14.008	17.448
du 25-11 au 1-12	89.000	119.900	22.125	11.543
du 2-12 au 8-12	79.500	99.300	29.689	14.520
du 9-12 au 15-12	64.700	111.100	27.823	11.648
du 16-12 au 22-12	79.800	115.300	24.112	13.391
du 23-12 au 29-12	60.700	111.300	16.557	21.233
du 30-12 au 5- 1-52	43.700	85.000	16.768	10.534
du 6- 1 au 12- 1	62.000	85.200	21.641	7.046
du 13- 1 au 19- 1	65.500	104.600	18.397	6.571
du 20- 1 au 26- 1	87.100	124.900	14.168	11.268

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES AUX ETATS-UNIS

On sait la place que tiennent les moyens de transport dans le développement économique d'une nation. Dans un pays, comme les Etats-Unis, à la fois étendu et d'un niveau économique très élevé, ils jouent un rôle essentiel qu'il s'agisse du transport des marchandises ou du transport des personnes.

En 1948, l'activité de l'ensemble des moyens de transports américains, se traduisait par le chiffre de 1.000.000.000.000 de tonnes/miles (une tonne/mille représentant le transport d'une tonne sur un mile (1.600 m.) pour les marchandises, et le chiffre de 73.300.000.000 de miles/voyageur pour les déplacements de personnes, ces deux chiffres étant chacun presque le double des chiffres correspondants pour 1939. Encore ne constituent-ils par un plafond. La capacité de transport du réseau américain de communications est plus considérable, ainsi qu'il a été démontré pendant la dernière guerre. En 1944, en effet, le rendement du réseau de transport avait été de 1.001 milliard de tonnes/mile et de 128.000.000.000 de miles/voyageur. De tous les moyens de transport, chemins de fer, véhicules automobiles, bateaux, péniches, avions, pipe-lines, c'est le premier qui, aux Etats-Unis, vient en tête.

L'importance du réseau ferroviaire américain

LE réseau ferroviaire des Etats comporte 643.000 kilomètres de voies : 386.000 kilomètres de voies de garage et de triage. Le matériel roulant comprend 43.000 locomotives, 1.780.000 wagons de marchandises, 38.000 voitures de voyageurs. Sur les 43.000 locomotives, 30.000 sont à vapeur, 1.000 électriques, et 12.000 Diesel. Le réseau ferroviaire des Etats-Unis assure les 2/3 du trafic de marchandises et les 3/5 du trafic des voyageurs.

Le réseau ferroviaire américain pendant la dernière guerre

Les services rendus par le réseau ferroviaire américain durant la dernière guerre ont été particulièrement remarquables. Il a assuré 70 % du trafic intérieur, le transport de 97 % des troupes, et de plus de 90 % du matériel et du ravitaillement de l'armée et de 90 % environ du matériel et du ravitaillement de la marine.

Son rôle a été d'autant plus essentiel que les transports automobiles étaient alors handicapés par le rationnement du caoutchouc ou de l'essence et que les sous-marins ennemis ralentissaient le cabotage. En 1944, au plus fort de la guerre, les transports effectués par les chemins de fer se traduisaient par le chiffre de 740 milliards de tonnes/miles, soit plus de 3.100.000.000 de tonnes de marchandises transportées sur une moyenne de 378 kilomètres ou plus du double de 1939. Quant au transport des voyageurs, il a augmenté de 400 % durant la guerre et s'est traduit en 1944 par le chiffre de 95.000.000.000 de miles/voyageur soit plus de 900.000.000 de personnes transportées sur une distance de 344 kilomètres environ. Les chiffres correspondants pour 1939 avaient été de 22.700.000.000 de miles/voyageur, ou 450.000.000 de personnes transportées sur une moyenne de 164 kilomètres.

Les améliorations du réseau ferroviaire américain pendant la guerre

De 1941 à 1945, le parc du matériel roulant s'est augmenté de 2.500 locomotives, de 130.000 wagons de marchandises et de 2.000 voitures de voyageurs, tandis que 5 millions de tonnes de rails neufs étaient posés. Parallèlement la quantité du matériel s'est constamment améliorée. C'est ainsi, qu'en 1944, 3.500 locomotives Diesel étaient en service contre moins de 650 en 1939. De même la puissance de traction des loco-

motives de toutes catégories a augmenté. Les wagons de marchandises qui étaient au nombre de 1.680.000 en 1939, atteignaient 1.800.000 en 1944 et leur capacité moyenne était passée de 49 tonnes à 50 tonnes.

D'autre part pour obtenir le rendement maximum, on fit tirer aux locomotives des trains plus lourds sur de plus grandes distances, le temps consacré à l'entretien fut diminué, le chargement, le déchargement et d'une façon générale la rotation des wagons de marchandises accélérée.

Le développement et les perfectionnements d'après-guerre

A la fin de la guerre, les chemins de fer américains ont entrepris la mise en œuvre d'un vaste plan d'expansion et d'amélioration pour lequel il a été dépensé une moyenne de 1.000.000.000 de dollars par an. En cinq ans, de 1945 à 1950 il a été mis en service 345.000 nouveaux wagons de marchandises dont 42.000 en 1950. Le matériel de traction s'est augmenté durant la même période de 11.000 locomotives dont 2.396 en 1950, 2.372 Diesel, 12 locomotives à vapeur et 12 locomotives électriques. Les événements internationaux ont conduit les Etats-Unis à intensifier leurs efforts dans cette direction. Cent cinquante-cinq mille wagons de marchandises et 3.000 locomotives ont été commandés. Une locomotive à turbine et à moteur électriques a été mise au point en 1950 et une compagnie américaine en a commandé dix.

Le système des communications a été amélioré. Le nombre de stations de radio, fixes et mobiles, est 16 fois plus grand aujourd'hui qu'il y a cinq ans. Les chemins de fer américains utilisent actuellement 5.000 postes de radio, fixes ou mobiles.

Ces diverses innovations ont permis aux chemins de fer américains d'améliorer leurs performances. C'est ainsi que le rendement horaire moyen de l'ensemble des convois de marchandises a été équivalent au transport d'une tonne sur 32.000 kilomètres. Ce rendement est de 15 % supérieur au rendement maximum atteint pendant la dernière guerre et est près de trois fois supérieur au rendement maximum obtenu durant la première guerre mondiale. De même la vitesse moyenne de l'ensemble des trains de marchandises a été, en 1950, d'un peu plus de 27 kilomètres à l'heure, un progrès de 7 % par rapport à 1944. Le plan gouvernemental prévoit que d'ici la fin de 1953, 300.000 nouveaux wagons auront été construits.

Aux Chemins de Fer Fédéraux

Autrichiens

UNE NOUVELLE AUTOMOTRICE DOUBLE

LE Ministère des Communications et Entreprises Nationalisées, Direction Générale des Chemins de fer Fédéraux Autrichiens fait savoir ce qui suit :

Le mardi 20 janvier 1952, eut lieu le premier trajet d'essai public de la nouvelle automotrice double (VT 45) des Chemins de fer Fédéraux Autrichiens.

Le nouveau train autorail VT 45 consiste en deux voitures à bogies à quatre essieux avec un soufflet d'intercommunication. L'une des deux voitures comprend les installations de machines, une cabine de conduite, un buffet et deux compartiments avec 56 places au total, pendant que l'autre voiture a deux compartiments avec 80 places au total et la deuxième cabine de conduite. La longueur totale du train est environ 43 m, le poids des deux voitures ensemble environ 68 tonnes. Les deux voitures sont construites d'après les principes les plus modernes, en acier et entièrement soudées, afin d'obtenir le maximum de solidité avec un minimum de poids. Les parois de front sont de forme aérodynamique et chanfreinées, tandis que les formes extérieures sont simples et agréables. Pour obtenir une impression générale correspondant au point de vue moderne, la peinture est de couleur bleue et crème, et pour faire ressortir la forme aérodynamique on a appliqué des listeaux d'ornement.

Les compartiments sont spacieux avec des couloirs centraux; aux deux côtés du couloir il y a un banc pour deux voyageurs. Les parois sont revêtues au bas de noyer, brun foncé et poli, et en haut d'érable clair et poli et le plafond est de couleur blanche. Les bancs ont des sièges rembourrés confortables, des dossiers et appuis-bras rembourrés. À côté des sièges près de la fenêtre, il y a des tables à rabattement fixes et à côté des sièges du couloir sont également des tables à rabattement montées sur les appuis-bras, de façon que chaque voyageur puisse disposer d'une telle table. Au-dessus des sièges se trouvent des porte-bagages en chrome transversaux suspendus au plafond de telle façon que, malgré la grande place disponible pour les bagages, l'impression générale de la voiture n'est aucunement gênée. Les fenêtres sont extrêmement larges pour permettre une bonne vue sur le paysage. L'éclairage des compartiments consiste — pour la première fois chez les OBB — en tubes fluorescents formant au-dessus des couloirs centraux des bandes de lumière interrompues; en

plus il est prévu un éclairage avec des lampes ordinaires. Le chauffage des compartiments se fait par air chauffé qui est introduit par des fentes du plafond, sans produire de tourbillons d'air désagréables. En été, l'air vicié est fortement aspiré en vue du rafraîchissement et de l'aération des compartiments.

Les machines sont installées dans les bogies de la première voiture. Un moteur Diesel à douze cylindres et à grande vitesse, des usines Simmering-Graz-Pauker avec 500 CV sert à la commande. L'air de combustion est pré-compressé par une soufflerie commandée par les gaz d'échappement. La capacité du moteur Diesel est transmise sur les deux essieux du bogie par un engrenage cinétique hydraulique. La capacité des machines est ainsi conçue que le train-autorail complet peut atteindre une vitesse de 115 km/heure dans la plaine et le maximum de vitesse admissible en rampe, en raison des conditions de la voie. Il est ainsi possible d'utiliser pleinement le maximum de vitesse que permettent nos parcours. Les dispositifs de radiateur sont installés au-dessus des machines. La chaleur dans l'eau de refroidissement est utilisée en hiver pour chauffer l'air nécessaire pour le chauffage des compartiments. Si la chaleur de l'eau de refroidissement ne suffit pas — par exemple quand il fait très froid et aux parcours en aval — l'eau de refroidissement est réglée à la température nécessaire pour le chauffage des compartiments, à l'aide d'une chaudière d'eau chaude chauffée à l'huile, qui s'enclenche automatiquement.

Toutes les machines et les installations de chauffage sont commandées à distance des cabines de conduite aux bouts du train et sont surveillées constamment par des dispositifs de signalisation.

Les freins sont extrêmement solides en raison des vitesses élevées, de sorte que la distance de freinage prévue de 700 m peut aussi être respectée au maximum de vitesse.

Dans les cabines de conduite sont installés des dispositifs de sécurité qui freinent le train automatiquement au cas où le mécanicien serait indisposé subitement en cours de route.

On a commandé au total 12 automotrices du type VT 45 dont la livraison est prévue en partie au cours de cette année et en 1953.



La II^e Foire Internationale des Chemins de Fer en Miniature

G. DESBARAX

M. Olivier, Directeur général adjoint de la S.N.C.B.;
M. Desorgher, Directeur des Finances de la S.N.C.B.;
M. Delecourt, Directeur de l'O.N.J. à la deuxième foire
des Chemins de fer miniature.

QUI peut bien s'intéresser à des petits trains ? Des enfants et quelques modelistes amateurs, exceptions dans la masse, entendrez-vous dire.

Est-ce exact ? la deuxième F.I.C.M., organisée par l'ABAC du 13 au 28 octobre 1951, a réduit une fois de plus cette opinion à néant, et a prouvé que le modelisme en chemins de fer occupe une place de choix dans le monde des constructeurs-amateurs et que beaucoup d'autres qui ne disposent pas du temps ou de la place, y attachent grand intérêt. Seule, une exposition organisée dans un cadre approprié pouvait rassembler les uns et les autres.

Le chemin de fer miniature a mis un point d'honneur à s'installer pendant quelques jours dans une gare, résidence officielle de son frère aîné, le grand train. La S.N.C.B. toujours soucieuse de soutenir les efforts de ceux qui s'intéressent à son activité, avait mis à la disposition de l'ABAC la nouvelle salle du restaurant de la gare de Bruxelles-Midi, côté rue de France. Emplacement idéal, parce que situé entre l'entrée et la sortie des voyageurs; de larges baies vitrées permettent à ceux-ci de jeter un coup d'œil en sortant de la gare le matin; prenant un tram plus tôt le soir, ils peuvent visiter la foire avant de reprendre le train.

Du monde il y en eut toujours, même aux heures creuses des jours de semaine. Les samedis et dimanches, ce fut la cohue. Dès l'entrée, l'impression est sympathique : une salle claire, colonnes garnies de marbre, éclairage indirect, murs décorés, disposition bien ordonnée des stands. Dans le fond se détache la maquette du monument aux résistants du rail, qui sera érigé définitivement à la gare centrale.

La foire comprend plusieurs sections :

- 1° les stands tenus par les commerçants en chemins de fer miniature;
- 2° une exposition des chefs-d'œuvre des modelistes amateurs;
- 3° un stand ABAC.

Les exposants commerçants ont rivalisé d'imagination pour rendre leurs stands attrayants. Des trains qui roulent, un beau réseau, des décors soignés, suscitent l'intérêt de la foule. Le détail des différents matériels exposés a d'ailleurs été annoncé dans le N° 15 de « Rail et Traction ».

Le stand des modelistes-amateurs lit revivre chez beaucoup l'amour du train que presque tous nous éprouvons depuis la plus tendre enfance. Le fini du travail, le respect de l'échelle, la décoration, bref le souci du détail furent autant de points appréciés par les visiteurs. Les groupes provinciaux de l'ABAC : Charleroi, Anvers, Liège se sont signalés par l'activité de leurs membres constructeurs. Très remarquable aussi fut la participation du Club ferroviaire de Bruxelles.

L'inauguration officielle eut lieu le samedi 13 octobre. M. H. F. Guillaume, président de l'ABAC, en français, et M. Gervais, en flamand, souhaitèrent la bienvenue aux représentants de la S.N.C.B., et les remercièrent de l'appui toujours renouvelé que la direction accorde à notre association et, notamment à l'occasion de cette foire.

M. Olivier, Directeur général adjoint de la S.N.C.B., répondit avec humour et forma des vœux pour la prospérité de l'Association.

En conclusion, on peut affirmer que cette deuxième F.I.C.M. fut un succès, tant au point de vue des exposants commerçants, qui eurent là l'occasion unique d'exposer leurs articles dans une foire spécialisée en chemins de fer miniature, mais aussi au point de vue ABAC, qui se fait, ainsi connaître de plus en plus du public.

Tous les visiteurs quittaient la salle avec regret, et l'heure de fermeture fut souvent difficile à observer ! Mais tous se promettaient de revenir le lendemain ou le dimanche suivant, et en tout cas attendent sûrement avec impatience la troisième Foire Internationale des Chemins de Fer en Miniature, car l'ABAC ne peut s'arrêter en si bon chemin.

MARCHE COMMÉMORATIVE DE LA S.N.C.B.

1926-1951

AVEC CLAIRONS ET TROMPETTES

Partition du Chef

J. VAN BOVEN

First system of the musical score, featuring three staves. The top staff is in treble clef with a 2/4 time signature. The middle and bottom staves are in bass clef. The music includes various rhythmic patterns, including eighth and sixteenth notes, and rests. A dynamic marking 'p' is present in the bottom staff.

Second system of the musical score, featuring three staves. The top staff continues the melody from the first system. The middle and bottom staves provide harmonic support with chords and rhythmic accompaniment.

Third system of the musical score, featuring three staves. The top staff continues the melody. The middle and bottom staves continue the harmonic accompaniment.

Fourth system of the musical score, featuring three staves. This system includes triplets in the top staff and more complex rhythmic patterns in the bottom staff. A dynamic marking 'f' is present in the middle staff.

Handwritten musical score system 1, consisting of three staves. The top staff contains a melodic line with some rests and notes. The middle and bottom staves contain complex chordal textures with many notes. There are dynamic markings 'ff' and 'sf' in the system. Above the first two measures, there are markings '1c' and '2c' with arrows pointing to specific notes. A large brace is on the left side of the system.

TRIO

Handwritten musical score system 2, consisting of three staves. The top staff has a melodic line starting with a forte 'f' dynamic. The middle and bottom staves have complex textures. There are dynamic markings 'mf' and 'f' in the system. A large brace is on the left side of the system.

Handwritten musical score system 3, consisting of three staves. The top staff has a melodic line. The middle and bottom staves have complex textures. There are dynamic markings 'f' and 'sf' in the system. A large brace is on the left side of the system.

Handwritten musical score system 4, consisting of three staves. The top staff has a melodic line. The middle and bottom staves have complex textures. There are dynamic markings 'f' and 'sf' in the system. A large brace is on the left side of the system. The word 'D.C.' is written above the final measure.

Handwritten musical score system 5, consisting of three staves. The top staff has a melodic line. The middle and bottom staves have complex textures. There are dynamic markings 'f' and 'sf' in the system. A large brace is on the left side of the system. Above the first two measures, there are markings '1c' and '2c' with arrows pointing to specific notes.

BIBLIOGRAPHIE

Le Ferrovie al Servizio del paese. — Sous ce titre, la Direction Générale des Chemins de fer italiens de l'Etat vient de publier une très intéressante brochure, fort bien illustrée, montrant que le chemin de fer est un instrument au service de la collectivité.

La Vie du Rail — Notre Métier. — Le très vivant hebdomadaire illustré des Cheminots français a considérablement amélioré sa présentation et modifié son format depuis le 1^{er} janvier. Cette nouvelle formule est très favorablement accueillie.

Cette revue publie chaque semaine des études documentaires très variées et des articles qui peuvent satisfaire tous les goûts.

Prix de l'abonnement pour la Belgique : 150 francs belges par an (C.C.P. 6003-65 à Bruxelles), « Notre Métier », 11, rue de Milan, Paris, IX^e.

Transport-Sélection. — Voici une nouvelle série d'ouvrages « Condensés » et qui va nous faire connaître « toute la vie du monde des transports ».

Abondamment illustré, le premier numéro se présente avec ce sommaire très varié :

- Le pool européen des transports.
- Comment améliorer la circulation à Paris.
- Faut-il construire de nouvelles lignes de métro ?
- Projets français de chemins de fer métropolitains à l'étranger.
- L'hélicoptère.
- Les Suisses et le tunnel du Mont Blanc.
- Le transport des carburants et des combustibles liquides.
- La liaison maritime France-Algérie.
- L'avion léger au service du blé dard.
- Le réseau routier saharien.
- Le parcours de trains français à plus de 95 km-h.
- Aspects caractéristiques du transport aérien.
- Les transports routiers aux Etats-Unis.
- Le 309 et son histoire.
- Le trafic maritime.
- Les Lyonnais et le pont de la Guillotière.
- Les voies navigables françaises.
- Le projet d'électrification de la ligne Valenciennes-Thionville.
- Le transport par container.
- Le chemin de fer au service de la nation.
- Orage à bord d'un Dakota.
- La liaison fluviale Rhin-Main-Danube.
- Islande d'hier et d'aujourd'hui.
- La course au ruban bleu.
- L'abonnement annuel (6 numéros) coûte 100 fr. pour la Belgique. C.C.P. Editions N. M. Bruxelles N° 6003-65.

INDICATEUR OFFICIEL DES TRAINS

La nouvelle édition de l'indicateur officiel des trains a paru le 18 mai 1952.

Elle est bilingue et comporte deux sortes de brochures :

— l'indicateur simple (prix de vente 20 francs) compre-

nant les horaires de la Société Nationale des Chemins de Fer belges : trains et autobus;

— l'indicateur double (prix de vente 30 francs) comprenant les horaires des trains et autobus de la Société Nationale des Chemins de Fer belges, ceux des trams et autobus de la Société Nationale des Chemins de Fer vicinaux et ceux des autobus des entrepreneurs privés.

La deuxième édition de 1952 paraîtra le 5 octobre.

Les abonnements à l'indicateur officiel des trains se souscrivent exclusivement auprès des bureaux de poste **et de préférence auprès du bureau de poste desservant le domicile de l'abonné** ou par versement au compte chèque postal n° 9460 de l'Administration des Postes — Abonnements — Bruxelles I.

Le prix de l'abonnement pour l'année 1952 (éditions de mai et d'octobre, avec les suppléments éventuels) est fixé à 40 fr. pour l'indicateur simple et à 60 fr. pour l'indicateur double.

Les réclamations au sujet du service des abonnements ainsi que les changements d'adresse doivent être exclusivement adressés au bureau de poste desservant le domicile de l'abonné.

La vente au numéro est assurée :

— par les gardes-salles ou par les distributeurs dans les principales gares du réseau;

— par les bibliothèques des gares;

— par les libraires et marchands de journaux.

Dans les localités où la vente au numéro n'est pas organisée les acheteurs peuvent s'adresser au chef de gare, lequel satisfait aux demandes le plus rapidement possible.

INDICATEUR DES HORAIRES INTERNATIONAUX POUR MARCHANDISES PAR WAGONS COMPLETS

Le nouveau livret indicateur pour le service international des marchandises par wagons complets, valable jusqu'au 16 mai 1953, paraîtra incessamment.

Cet indicateur, qui comporte environ 200 pages, est édité en collaboration avec la plupart des administrations de chemins de fer européens. Il contient le recueil des horaires les plus favorables sur les lignes les plus importantes des chemins de fer du continent et de Grande-Bretagne.

Dans plusieurs cas, ces horaires ont été améliorés.

La nouvelle édition comprend notamment 53 tableaux d'horaires de et vers les ports belges ou en transit par la Belgique.

En supplément à cet indicateur, est édité une carte colorisée des chemins de fer européens, format 25 x 100 cm. indiquant notamment toutes les gares frontières ou d'échange.

La Société Nationale des Chemins de Fer belges enverra cette publication franco par la poste aux intéressés qui auront versé la somme de 55 fr. à son compte chèques postaux n° 1010. Le talon du virement ou du bulletin de versement devra porter la mention « L. I. M. ».

COMMUNIQUÉS

PREVISIONS D'ADJUDICATIONS DE TRAVAUX IMPORTANTS :

Bruxelles-Midi : Prolongement du tunnel sous voies entre la remise aux autorails et l'avenue Fonsny.

Louvain : Démolition du grand hall et d'un bâtiment.

Louvain : Reconstruction d'un bâtiment à usages divers.

Haine-St-Pierre : Construction d'une cabine électrique de triage.

Tournai : Pavage de la cour à marchandises.

Liège-Guillemins : Construction d'un passage inférieur, rue Mandeville.

Monceau : Allongement du passage inférieur du rivage de Sart-Moulin.

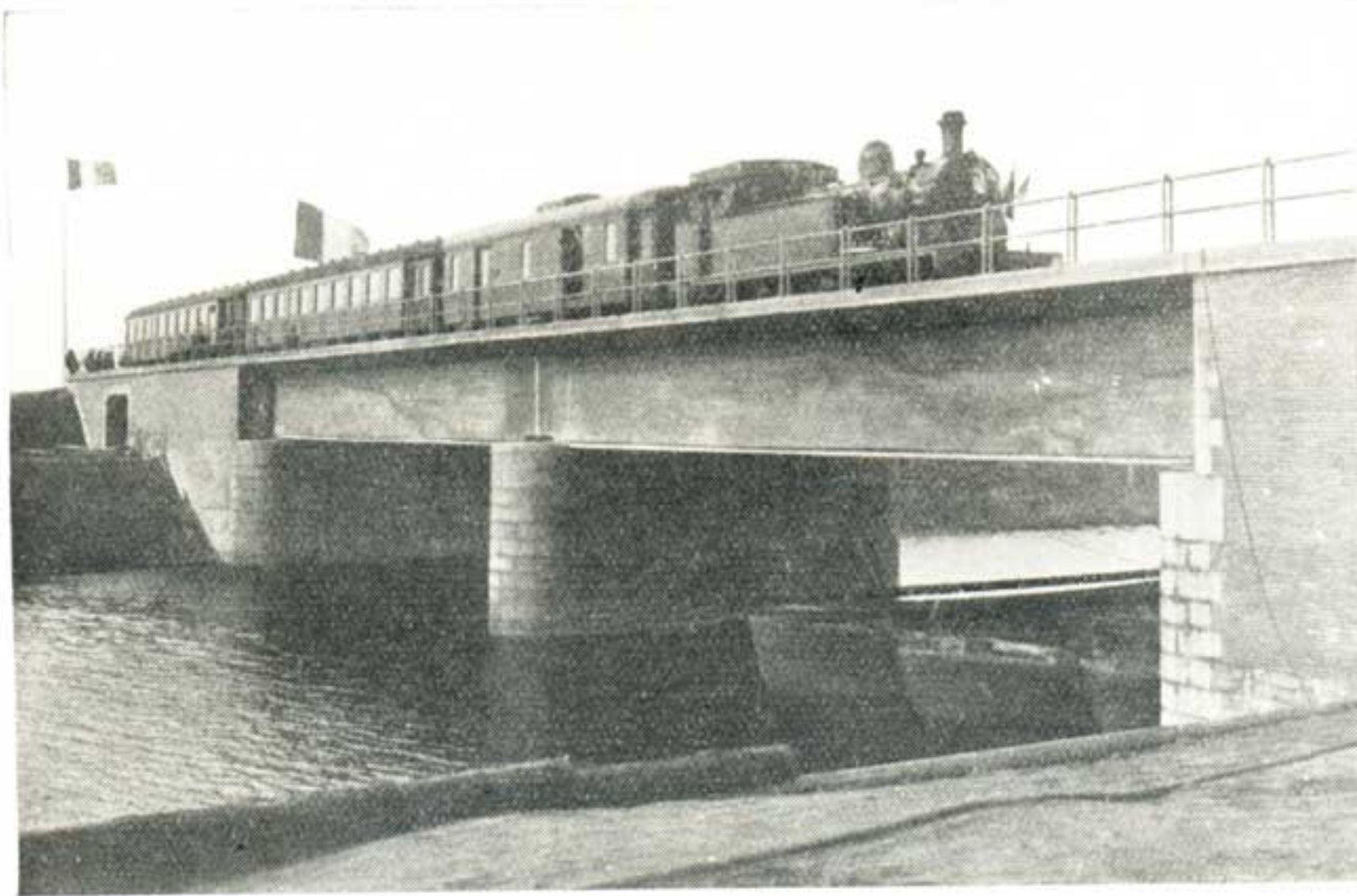
Tournai : Travaux de parachèvement du nouveau bâtiment des recettes.

Pour tous renseignements s'adresser : S.N.C.B., Direction de la Voie, Division 31-2, Section 10, rue de Louvain, 17, Bruxelles.

Affiche de propagande. — Le Centre d'Information des Chemins de Fer Européens (C.I.C.E.), siégeant à Rome invite les artistes dessinateurs et publicitaires à participer à un concours international pour la meilleure affiche de propagande en faveur du transport des voyageurs par chemin de fer.

Vingt prix d'une valeur totale de 1 million de lires italiennes seront distribués aux lauréats.

Le règlement du concours est envoyé aux intéressés sur simple demande adressée au Délégué belge pour le C.I.C.E., rue de Louvain, 17, à Bruxelles.



Le train inaugural arrive près de Heist.

L'inauguration

de la

nouvelle Gare

de

Heist-sur-Mer

LE samedi 15 décembre 1951, à 11 heures, un train pavés entrant, par la nouvelle voie détournée Zeebrugge-Duinbergen de la ligne Bruges-Knokke, dans la nouvelle gare de Heist-sur-Mer.

L'arrivée de ce convoi officiel marquait pour la charmante cité balnéaire des familles un événement capital, attendu depuis plus d'un demi-siècle. En effet, déjà en 1890, le Conseil communal de Heist demanda au Ministre des Chemins de fer le détournement, vers le sud, de la ligne ferrée. Les premiers projets de détournement ne furent toutefois établis qu'en 1908 et 1912.

A la suite du déclenchement de la première guerre mondiale, les études ont dû être arrêtées. L'établissement de nouveaux plans a été entamé en 1937.

En 1939, une convention fixant les interventions financières a été conclue par les Ministères des Travaux publics et des Communications, la commune de Heist et la S.N.C.B.

La deuxième guerre mondiale a empêché de nouveau le commencement des travaux qui, de ce fait, ont été remis jusqu'en 1947.

Le détournement du tronçon Zeebrugge-Duinbergen et le déplacement de la gare de Heist devaient donner une solution efficace aux différents problèmes d'intérêt local et général : suppression des entraves à la circulation (le chemin de fer traversait Heist à 100 m de la digue de mer et coupait la commune en deux), suppression de huit passages à niveau, dont deux situés sur la Route Royale, possibilités d'extension du quartier touristique, etc.



Le train inaugural sur les nouveaux ponts entre Zeebrugge et Heist.



La nouvelle gare vue des quais.

L'inauguration de la nouvelle voie et de la nouvelle gare eut lieu en présence de M. Segers, Ministre des Communications et de divers membres de son Cabinet, de représentants de M. le Ministre des Travaux publics, du Gouverneur de la Flandre Occidentale, et de nombreux hauts fonctionnaires de la S.N.C.B., parmi lesquels nous citerons e.a. : MM. le Dr Huyberechts, Directeur Général Adjoint, Nolet de Brauwere, Secrétaire Général, Musyck, Ingénieur en Chef, Scheerens, Conseiller à la Direction Générale, Bouciqué, Directeur de la Voie, Vanderborcht, Directeur de l'Exploitation, Desorgher, Directeur des Finances, Luyten, Chef de Groupe, etc., etc., ainsi que de nombreuses personnalités régionales et locales.

Après les cérémonies de l'inauguration de la gare et de la nouvelle route y conduisant, une séance académique eut lieu à l'Hôtel de Ville, où M. le Bourgmestre de Gheldere rendit un vibrant hommage à tous ceux qui ont contribué à la réalisation de ces importants travaux qui présentent pour l'avenir de Heist une importance primordiale. Voulant rendre hommage à deux fonctionnaires de la S.N.C.B. qui ont fait preuve d'un dévouement inlassable lors de la réalisation des travaux, le Bourgmestre annonça que le Conseil communal de Heist avait conféré le titre de citoyen d'honneur à M. Bouciqué, Directeur de la Voie, et à M. Luyten, Chef de Groupe à Bruges.

Au nom de M. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B., empêché, M. Nolet de Brauwere, Secrétaire Général, dit toute la satisfaction de la S.N.C.B. d'avoir pu réaliser ces travaux.

« Je désire aussi, dit M. Nolet de Brauwere, mettre l'accent sur la participation de la Société Nationale.

» Trop souvent on a tendance à accuser cette dernière d'une attitude inamicale à l'égard de la route. En détournant le tronçon Zeebrugge-Duibergen, nous permettons à la route Royale de traverser Heist sans étranglement, et nous démontrons que, loin de combattre la route, le rail accepte de faire les concessions que la raison commande. S'il m'est permis d'utiliser le langage ferroviaire, je dirai qu'en déplaçant notre tracé nous avons « ouvert la voie » à la circulation routière.

» Je remercie l'administration communale et son bourgmestre de la solennité qu'ils ont voulu donner à la présente inauguration. Elle récompense des sacrifices que nous avons consentis, et qui contribueront, j'en ai l'espoir et la conviction, à faire de Heist une des perles du Littoral ».

M. Segers, Ministre des Communications, répondit par un discours plein d'humour au Bourgmestre de Heist, rendit hommage à sa ténacité et remercia le Ministre des Travaux publics et en particulier la Société Nationale des Chemins de Fer, les architectes, ingénieurs, entrepreneurs et ouvriers qui ont mené l'œuvre entreprise à bonne fin. Il formula des vœux pour un nouvel essor de la cité balnéaire qui a montré tant de compréhension pour le tourisme social et familial.

Un banquet clôtura la série des festivités officielles.

* * *

Ci-dessous, un aperçu des principaux travaux : Le chemin de fer a été déplacé entre le km 108,119 et le km 113,038, soit sur une longueur de 4.910 m, et obliquement dans la direction de l'intérieur du pays sur une distance maximum de 700 m.



La nouvelle gare (Vue de la place de stationnement).



M. le Ministre Segers prononçant son discours.

Expropriations : ± 18 ha.

Travaux de terrassement : Amenée et mise en œuvre de 420.000 m³ de terre pour la surélévation.

Voies : Pose de 6.340 mc de voie principale.
640 mc de voie accessoire.

Deux quais surélevés ont été prévus dans la nouvelle gare de Heist, dont le quai I, large de 5 m 40 et long de 300; le quai II, large de 7 m et long de 300 m.

La nouvelle cour aux marchandises est pavée et a une superficie de 2.250 m², soit 150 m de longueur et 15 m de largeur.

Ouvrages d'art

Le nouveau tronçon a été entièrement posé en remblai, afin d'éviter tous les croisements à niveau avec les voies carrossables.

Le premier passage inférieur est celui de la **Meeuwenstraat**, Zeebrugge. La hauteur de la voie à cet endroit ne permettait toutefois pas de construire un pont normal, et vu le peu d'importance de cette artère, on y a construit un passage large de 3 m et haut de 3 m, en béton armé.

Le pont suivant, à savoir celui franchissant la **Ploegstraat** à Zeebrugge, a déjà une hauteur libre normale de 4 m 50. Bien que la rue actuelle n'ait qu'une petite largeur, le pont a été construit avec une ouverture libre de 20 m en prévision de l'établissement d'une autoroute Zeebrugge-Dudzele.

Le pont est du type à tablier métallique pour double voie avec platelage plein sans ballast sur culées en béton. Celles-ci

s'appuient sur des pieux, en raison du mauvais état du sous-sol.

Ensuite, la voie franchit le **canal de dérivation** et le **canal Léopold**. Ces ponts se composent en ordre principal de tabliers en poutres métalliques assemblées de grande hauteur, avec un hourdis en béton armé sur lequel repose la plate-forme de ballast. Une pile a été construite chaque fois dans les canaux, de sorte que les portées pour chaque pont sont de 2 × 19,85 m. Pour diminuer la largeur de la pile, il a été fait usage de poutres continues.

De part et d'autre de ces deux ponts, et entre ceux-ci, on a construit 3 ponts-tubes en béton armé, destinés à la circulation le long des canaux.

Cet ensemble, reposant sur pieux, forme une construction de 156 m de longueur.

Le pont suivant est construit au-dessus de la **steenweg op Ramskapelle**, à Heist, et présente exactement les mêmes caractéristiques que celui de la Ploegstraat.

Nous arrivons ainsi à la gare de Heist-sur-Mer, où un **passage inférieur pour voyageurs** a été construit afin d'éviter le croisement à niveau des voies. De même, la pression du sol autour du bâtiment des recettes devait être absorbée par un mur de soutènement élevé, en béton, qui supporte en même temps le premier quai.

Le dernier pont, enfin, se trouve à la **steenweg op Westikapelle**. Ce pont est très en biais et a, de ce fait, une portée de 27 m. Les tabliers sont du même type que ceux du pont de la Ploegstraat. Les culées sont également du même type.

Les **aqueducs** ont été réduits au strict minimum, en évacuant les eaux autant que possible le long des talus du chemin de fer. Ils sont tous



L'ancienne gare désaffectée.



Une jolie
note
folklorique.



de grandes dimensions, ce qui simplifie l'entretien. Pour quelques-uns, il a été fait usage de grands tuyaux en béton provenant d'abris.

Bâtiment des recettes

Le détournement du tronçon a entraîné la construction d'un nouveau bâtiment des recettes et d'un hangar aux marchandises annexe.

Le plan de répartition, conçu selon les principes généralement admis pour les nouvelles gares à voyageurs, a été établi par les services techniques de la Société.

La partie architectonique a été confiée à l'architecte Dugardijn, de Bruges. Sans s'écarter des

directives qui lui avaient été imposées, et sans atteindre à des effets de luxe inutile, l'architecte a su réaliser une œuvre pleine de goût.

Le bâtiment comprend, en ordre principal, une vaste salle des pas perdus autour de laquelle se répartissent tous les locaux et installations destinés au public, tels : guichets pour la distribution des billets, bureau d'acceptation des bagages, bureau de renseignements, librairie et salle d'attente avec buvette.

En outre, la salle d'attente donne directement accès au passage souterrain et aux escaliers conduisant aux quais.

A l'étage, se trouvent les locaux de service, la cabine et l'habitation du chef de gare.



Les enfants des écoles font la haie d'honneur.

HEIST-DUINBERGEN

PLAGE IDEALE DE REPOS POUR FAMILLE
BAINS GRATUITS - PAS DE TAXE DE SEJOUR

*DUNES, PARC, LAC, TENNIS,
TOM-THUMB GOLFS, ETC.*

HOTELS, PENSIONS ET APPARTEMENTS A PRIX TRÈS MODÉRÉS

Renseignements : Comité de Tourisme, Heist-Duinbergen

ALASKA

*Spécialiste glacier _____
_____ vous offre...*

- SES GLACES pour RESTAURATEURS
- Ses pièces montées
- Ses Choco-Glacés



Plus d'un quart de siècle d'expérience - - Qualité renommée

83, rue Goffart
BRUXELLES

Tél. 48.66.77

FIRMES RECOMMANDÉES :

“ **WALLHIDE** ”

La peinture pour l'intérieur que vous emploierez bientôt TOUS

“ **WALLHIDE** ”

un produit de la

Pittsburgh Plate Glass Cy. U. S. A.

Représentants exclusifs pour la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg et la Bizone :

SIMDIS, S. A.

68-69, Boulevard Poincaré — Bruxelles
Téléphone₃ : 22.22.00 — 21.87.90

Aujourd'hui comme jadis, la construction reste un placement de bon père de famille.

Mais aujourd'hui elle est aussi votre contribution à la lutte contre le chômage.

Faites œuvre utile, personnelle et sociale — construisez en vous adressant à

L'ARCHITECTE J. OTTEN

Géomètre expert

Spécialiste de constructions, transformations et modernisations de tous immeubles

Privé : 141, av. Charles Woeste, Jette. - Tél. : 26.37.48

Bureaux : 12, boulevard Léopold II. — Tél. : 25.26.64

Etablissements T A V

Tous articles pour visseries générales, spécialité : tiges filetées pour fonderies

555, chaussée de Haecht — Bruxelles
Téléphone : 16.57.29

MAISON MAURICE

29, rue d'Angleterre, St-Gilles-Bruxelles — Tél. 37.44.51

CONFECTION

DAMES — MESSIEURS — GARÇONNETS

Spécialiste de pantalons

10 % de ristourne au personnel de la S.N.C.B.

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

Pour toutes vos réparations

un seul établissement

Carrosseries Arthur

108, chaussée d'Etterbeek, 108

BRUXELLES

Tél. 34.71.40

DE BAERDEMAECKER

Pour tous transports par terre, mer et air

GAND — 26, Fiévéstraat. — Tél. : 35.601 à 05

BRUXELLES — 38, rue du Bouvier — Tél. : 25.24.44

ENTREPRISE GENERALE DE MONTAGE

A. Leclercq & A. Greuse

28, RUE DU PARNASSE

BRUXELLES

Téléphone : 12.19.30

SAVON LIQUIDE REGINA

La plus forte production du pays

SAVON-PATE RAFIKI

décrassant pour mains sales

le savon des mécanos

Savonnerie REGINA

55, avenue de la Reine — BRUXELLES 3

Tél. : 15.18.39

CAMIONS

GRUES

Locomoteurs

Tous tonnages

Diesel

Electriques et Diesel

Etabliss. JEF PEETERS, s.a.

Notre matériel est vendu avec garantie et 40 % meilleur marché que les prix cotés

156, chaussée de Gand — ZELICK

Tél. : 26.45.67

FIRMES RECOMMANDÉES :

LES ENTREPRISES

E. François & Fils

Société Anonyme

43, rue du Cornet, 43
BRUXELLES

Téléphone : 33.96.24 (4 lignes)

JONCTION NORD-MIDI

- Construction des deuxième, troisième et quatrième tronçons du tunnel. (depuis la rue de l'Hôpital jusqu'au Boulevard Botanique) longueur : 1370 m.
- et du bâtiment de la Halte Centrale.

SITOMECA

S. A.

58 - 60, rue A. Vandenpeereboom
BRUXELLES

Tél. : 26.91.41 - 25.07.16

Découpage

Glanage

Bennes basculantes mécaniques

Moules

Doseurs

Bétonnières

BENDIX INTERNATIONAL DIVISION

of Bendix Aviation Corporation
Radiotélécommunications

Equipements Automoteurs
Aviation — Chemin de Fer — Marine

Distributeur pour :
la Belgique et le Congo Belge

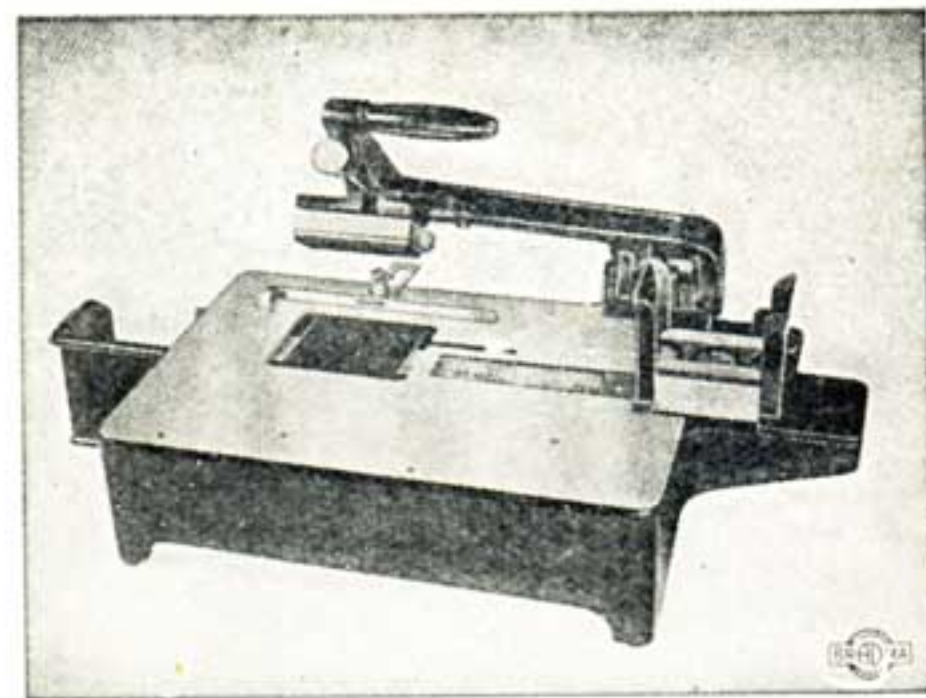
SAN GIORGIO Genova - Italia

Optique et Mécanique de précision
Instruments Ophtalmologiques
l'Appareil Photographique

« JANUA »
Distributeur pour :
la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg

GENIMEX
R. M. KETELLE
52, Avenue de Bécot, 52
Ixelles Bruxelles
Téléphones : 47.82.88 47.82.89

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



Notre Modèle WHB

Fabriquée 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

FIRMES RECOMMANDÉES :

S. A. ANCIENS ETABLISSEMENTS RAOUL TOUSSAINT

155, rue Léon Théodor, Jette - Bruxelles. — Tél. : 25.05.40 - 25.63.80

Outillage en gros — Agences et Concessions d'Usines Belges et Etrangères

Machines Comptables
Caisses Enregistreuses

“ ANKER ”

3 - 5, rue St-Géry, Bruxelles — Tél.: 12.09.20

Toutes fournitures

Réparations — Entretien — Location

Représentation Exclusive

Entreprises générales

Plafonnages — Décorations

Façades Luxe et Ordinaires et Spécialités

RAOUL HERENG

186, boulevard Général Jacques, Bruxelles

Tél. : 48.61.99

ACCUMULATEURS

« JAP » « JAP » « JAP »

H. PEETERS & J. EVERS

32, chaussée de Saint-Job, Uccle-Bruxelles

Téléphone : 44.40.62

Marine — Aviation — Diesel

HENRI NAVEZ

Expert comptable — Conseiller fiscal

1, rue Saint-Géry, Bruxelles

Téléphone : 12.83.37

Met à votre disposition ses quinze années
d'expérience.

Discrétion absolue — Les plus hautes références

Fondations sur Pieux

PIEUX “ ALPHA ”

SOCOFONDA, S. A.

14, rue de la Linière, 14

BRUXELLES

Tél. : 37.60.18 - 37.60.19

Voyages HANJOUL

27, rue du Congrès, Bruxelles — Tél.: 18.72.15

Tous voyages individuels et en groupe par:
Chemin de fer — Autocars — Voitures privées
Croisières.

Tous les billets de chemin de fer, d'avion
et passages maritimes, aux prix officiels.

DEMANDEZ NOTRE BROCHURE : ETE 1952

AGENCE INTERNATIONALE DE TOURISME

MONOPOLE = TOURS

7, rue de l'Esplanade • BRUXELLES • Téléphone : 11.26.48

Spécialiste des voyages collectifs

LES VOYAGES LE TIGRE

Autocars rapides et confortables Speedwagon

Direction : DIMEO
BRUXELLES • Téléph. : 26.11.74

53, rue Smits, 53 • Téléphone : 26.35.51 • 26.11.74

Autocars spéciaux pour mariages

FIRMES RECOMMANDÉES :

Dans les gares NORD-MIDI et ANVERS-CENTRAL
(ouvert de 8 heures à 22 heures).

CHANGE

OUVERT DE 6 HEURES DU MATIN A MINUIT.
MEMES HEURES D'OUVERTURE LES DIMANCHES ET FETES.

Transports Internationaux

FAVRE. C^o. S.A.

43, rue Ulens,
BRUXELLES

Tél. 25.06.15 - 25.32.90

C A B L E : Transfavre.

Services de groupages réguliers vers :
France — Suisse — Italie, etc...

FUTS METALLIQUES,
NEUFS ET RECONDITIONNES
Seule en Belgique, l'Usine :

“ COMINDREC ”

Possède une installation moderne et complète
pour le RECONDITIONNEMENT SCIENTIFIQUE
des fûts et emballages métalliques.

51, rue de la Petite-Ile, 51
Anderlecht - BRUXELLES

Tél. : 21.52.56

Chauffage Central - HENROTRIN

69 et 69a, rue Ulens,
BRUXELLES

Tél. : 25.19.51.

Installation de chauffage central par vapeur,
par eau chaude, etc...

Installation au mazout.

Réfection d'installations défectueuses.

Tuyauteries industrielles.

LE MATERIEL BLINDE BELGE

S.P.R.L.

Constructions électriques

386-388, chaussée de Jette, 386-388
BRUXELLES Tél. 26.05.90-26.78.78

SPECIALITES : Tableaux blindés basse tension sous fonte
— Coffrets de manœuvre, de protection, de distribution
et réparation — matériel d'installation — prises de
courant industrielles contacteurs dans l'air et dans l'huile
— matériel pour canalisations souterraines.

Appareils de protection pour lignes aériennes B. T.

ATELIERS C. E. M.

BONGARD & ZANDT

30, 32, 34, rue St-Denis,
BRUXELLES

Tél. : 43.49.78.

MACHINES POUR LE TRAVAIL
DE LA TOLE.

PLIEUSES,

CISAILLES,

CINTREUSES

Etablissem. Leon GODIN, S.A.

90, avenue Clémenceau, 90,
BRUXELLES

Tél. : 22.19.93

Le stock le plus complet en :
machines — outils — outillages
Appareils de mesure — Meules

RIEN QUE DES MARQUES DE REPUTATION

CARROSSERIE RENE PELLET

TOLERIE " GARNITURES - PEINTURES

720, chaussée de Haecht, BRUXELLES.

Tél. 16.27.43

FIRMES RECOMMANDÉES :

Henri AERTS

CARRELAGES ET REVETEMENTS

56, rue Jules Besme — KOEKELBERG

Tél. : 26.15.73

Etablissements A. DUMONT

1.097, chaussée de Haecht — EVERE

Téléph. : 16.58.29

Pompes à essence et à huiles - Réservoirs

Etablissements EDEKA, s.a.

Estampages — Découpages — Tous les articles
pour équipement de ménage. Articles de camping.

623, chaussée de Gand. — Bruxelles

Tél. : 25.87.98

Chaleur et récupération, s.a.

CHAUFFERIE INDUSTRIELLE —

CONDITIONNEMENT D'AIR

232, chaussée de Gand — Molenbeek-Bruxelles

Téléphone : 26.62.36

ENTREPRISES DE MONTAGES

L. LEONARD & G. FAUCONNIER S.P.R.L.

Montages :

PONTS CHARPENTES
RESERVOIRS — MACHINES

11, place A. Delporte — Saint-Gilles-Bruxelles

Tél. : 37.89.06

L. DESMETS

Entreprises de toitures en tous genres

Ardoises - Tuiles - Zinc - Béton Volcanique

49, rue des Charbonniers, 49

St. Josse-Bruxelles - Tél. : 17.38.16

Auto. Radio NOVAK

Avenue Clémenceau, 3 — Tél. : 21.03.95

Rue Royale Sainte-Marie, 110 — Tél. : 16.60.69

Placement rapide : 2.990 francs

M^{me} V^{ve} THIMISTER

ENTREPRISE DE TOUS TRAVAUX DE
CARRELAGES ET REVETEMENTS

21, avenue d'Août, 21 — Woluwe-St-Lambert

Téléphone : 33.40.33

Etablissements J. STEYAERT

27, rue Léon Cuissez — Bruxelles

Tél. : 48.01.91

ECHELLES — MATERIEL DE MANUTENTION
ROUES — ROULETTES

ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS

TOITURAC - S.A.

Bureaux et usine : 17, chaussée de Forest,
Tél. : 21.41.21 - 43.46.08 — RUYSBROECK

Boulonnerie et clouterie spéciales — Visserie — Décou-
page — Estampage — Emboutissage de métaux forgés
Soudure électrique — Galvanisation — Spécialités
articles métalliques pour toitures et bâtiments

ASCENSEURS ET MONTE-CHARGES

Etablissements A. MARIEN

Ascensobel

Devis sur demande — Nombreuses références

Ateliers : 9, rue Saint-Josse - Bruxelles — Tél. 17.57.19

En dehors des heures de bureaux : Tél. 26.34.36

Office Technique du Béton Armé

des travaux publics et du Bâtiment A. ALBERT

Ingénieur Civil des

Constructions U.I.L.V.

224, bd Général Wahis — BRUXELLES III

Téléphone : 34.31.23

FABRIQUE DE RESSORTS

RAYSSOR, s. a.

RUE DES ETANGS-NOIRS, 53 — BRUXELLES

Tél. : 25.70.00

Manufacture d'articles en cuir et amiante — Gants
pour soudeurs — Moufles — Maniques — Tabliers
Gants armés pour botteleurs, riveurs, tréfileurs,
chargeurs, fondeurs, etc...

H. WEYGAERTS

14, RUE DE LA STATION — ZAVENTHEM

Téléphone : Bruxelles 60.04.58

J. HOOVELTS

Ferronneries d'art - Châssis métalliques
Serrurier-Constructeur

166, RUE BOETENDAEL — UCCLE
ATELIERS : 89, même rue. Tél. : 44.20.43 - 48.13.17

LA GÉNÉRALE, s. a.

l'Organisation de la Propreté

90, rue de la Caserne — Bruxelles

Téléphones : 11.40.11 — 12.41.31

Tout ce qui concerne les grands nettoyages.

La plus ancienne maison de Belgique

FIRMES RECOMMANDÉES :

EPONGES NATURELLES EN GROS
Supérieures aux éponges artificielles
• PEaux DE CHAMOIS •
Etablissements J. & K. KLIMIS S.A.
Grand Prix à l'Exposition de Bruxelles 1935
La plus importante maison de Belgique
IMPORTATION • EXPORTATION
14-14a, square de l'Aviation, Brux.-Midi, T. 21.29.63

Bois de construction S. A.
LE BOIS DU NORD
Anciens Etablissements
E m . D E R A Y M A E K E R
35, Digue du Canal
V I L V O R D E
Téléphone : 51.00.06

**B
E
T
A
B
L
I
S
S
E
M
E
N
T
S**
Objets moulés en bakélite
et tous objets en plastic
599, chaussée de Roodebeek
Woluwé-St-Lamb. T. 34.79.63

ART & METAL s.p.r.l.
84, rue Emile Feron, 84 • BRUXELLES
Téléphone : 37.65.50
Prochainement : 23, rue de Toulouse, 23
Bronze • Bâtiment • Installations magasins
Luminaires d'intérieur • Fer forgé • Tous travaux
en métal d'après dessin —

• A LA VUE DE L'ARBRE DE WELLINGTON •
• Café • Restaurant • Pension de Famille •
G. LAMBAUX - BARMARAIN
141, route du Lion — Face au monument Gordon
• Braine-l'Alleud (Lion) — Téléphone 54.23.14 •
Spécialité de truites meunières
Grand jardin • Parking
Salle pour banquets • Prix spéciaux pour groupes

CARRELAGES VAN DEN PLAS
TRAVAUX EN TOUS GENRES
Céramique et faïence d'occasion
Bordure de jardin 15 francs le m²
92, rue Kelle • Woluwé-Saint-Pierre
Tél. : 70.09.72

Applications générales de l'électricité
Transformations d'appareils
René MARENT
Téléphones • Sonneries
Lumières et moteurs
98, rue Eloy à BRUXELLES • Tél. 21.14.98

Sté INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DE
LA SOUDURE S. A.
19, aven. Sleenckx • Bruxelles 3 • T. 15.59.69
Nos électrodes sont de qualité, économiques et
d'une application régulière • Demandez une
démonstration • Tout pour la soudure à l'arc
Des centaines de références à votre disposition.

ENTREPRISES GENERALES D'ELECTRICITE ㊦
ECLAIRAGE • RADIO • FORCE MOTRICE ㊦
TELEPHONIE • ENTRETIEN D'USINES ㊦
J e a n D E N A Y E R
10, rue Pasteur • BRUXELLES • Tél. 21.16.64

CARRELAGES EN TOUS GENRES
D E L P O R T E A .
16, rue Bissé, 16
ANDERLECHT Tél. : 21.32.22

GARAGE DE LA CROIX DE LORRAINE
s.p.r.l.
180-182, avenue Wielemans Ceuppens — FOREST
— Téléphone : 37.86.80 — Ateliers : 37.26.08 —
Mise au point • Réparation • Expertises
Remise en état après accidents
Service contrôle des freins « F E R O D O »
Carrosserie

Etablissements TH. VAN IMPE
MENUISERIE GENERALE
ATELIERS ET BUREAUX :
57-59, rue de Laubespain
BRUXELLES • T. 26.12.37
Installations et transformations de magasins

J. B. VANDENBOSSCH
ENTREPRISES DE TOITURES
249, chaussée d'Alsemberg
Forest-BRUXELLES. T. 44.60.77

Le spécialiste le plus rapide de la transformation
Annexe, façade, toutes réparations
Estimation et avant-plan sans engagement
MATTART
50, av. Emile Bossaert
KOEKELBERG • Téléphone : 25.93.84

L'EXTRAORDINAIRE HIGH-LIFE —
Meuble-radio et Pick-up à trois vitesses
RADIO • NEUVE
46a, rue Neuve • BRUXELLES
Téléphone : 17.11.00 • 17.60.10
Conditions spéciales aux membres
de la S. N. C. B.

RADIATEUR L'AUTO
Fabrication et réparation des radiateurs et réservoirs
toutes marques pour automobiles et moteurs
stationnaires • Service rapide et soigné
Prise et remise gratuite à domicile
S O M M E R Y N S
107, rue Reper-Vreven • BRUXELLES • Tél. 78.86.98

FIRMES RECOMMANDÉES :

UN PANTALON S'ACHETE... **à Saint Jacques**

115, RUE GÉNÉRAL LEMAN - ETTERBEEK

66 **PERFO** 99

98, rue de la Croix-de-Fer, 98
BRUXELLES

TEL. : 18.63.52 - 18.73.38

FABRIQUE DE PERFOREUSES
ET D'ARTICLES DE BUREAUX
Machines et Appareils à Perforer, Dater,
Numéroter, Contrôler et Protéger
tous documents.

Installations électriques & Sanitaires



L. MOMMENS

48, r. Général Leman, 48
BRUXELLES

Téléphone : 33.57.48

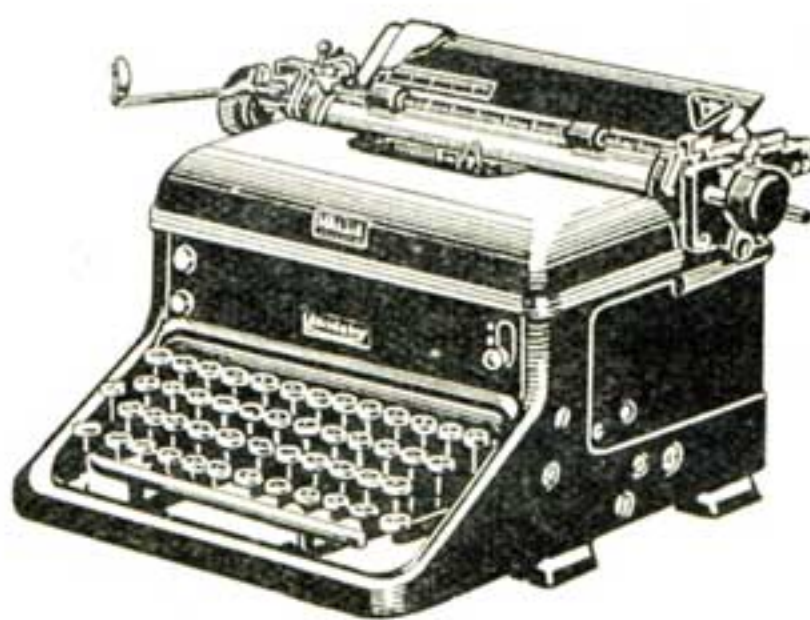
Les plus hautes références.
— Haute et basse tension. —
Cabines - Moteurs - Sonneries
— Téléphones — Eclairage —

Eau - Zinc - Gaz - Plomb - Cuivre

HALDA

La fameuse machine à écrire Suédoise

A LA FRAPPE VIVANTE...



Cie Belgo-Suédoise de Machines

" COBESMA "

SOCIETE ANONYME

61 - 63, rue du Marché-aux-Herbes
BRUXELLES

TEL. : 12.61.10 - 11.07.52

Dictaphone

MODELES « TIME MASTER »

29, RUE DES PIERRES (BOURSE) - **BRUXELLES** — Tél. : 11.06.82

CHEMINOTS

SOUTENEZ VOTRE REVUE

EN LA FAISANT LIRE

AUTOUR DE VOUS.

EN FAVORISANT

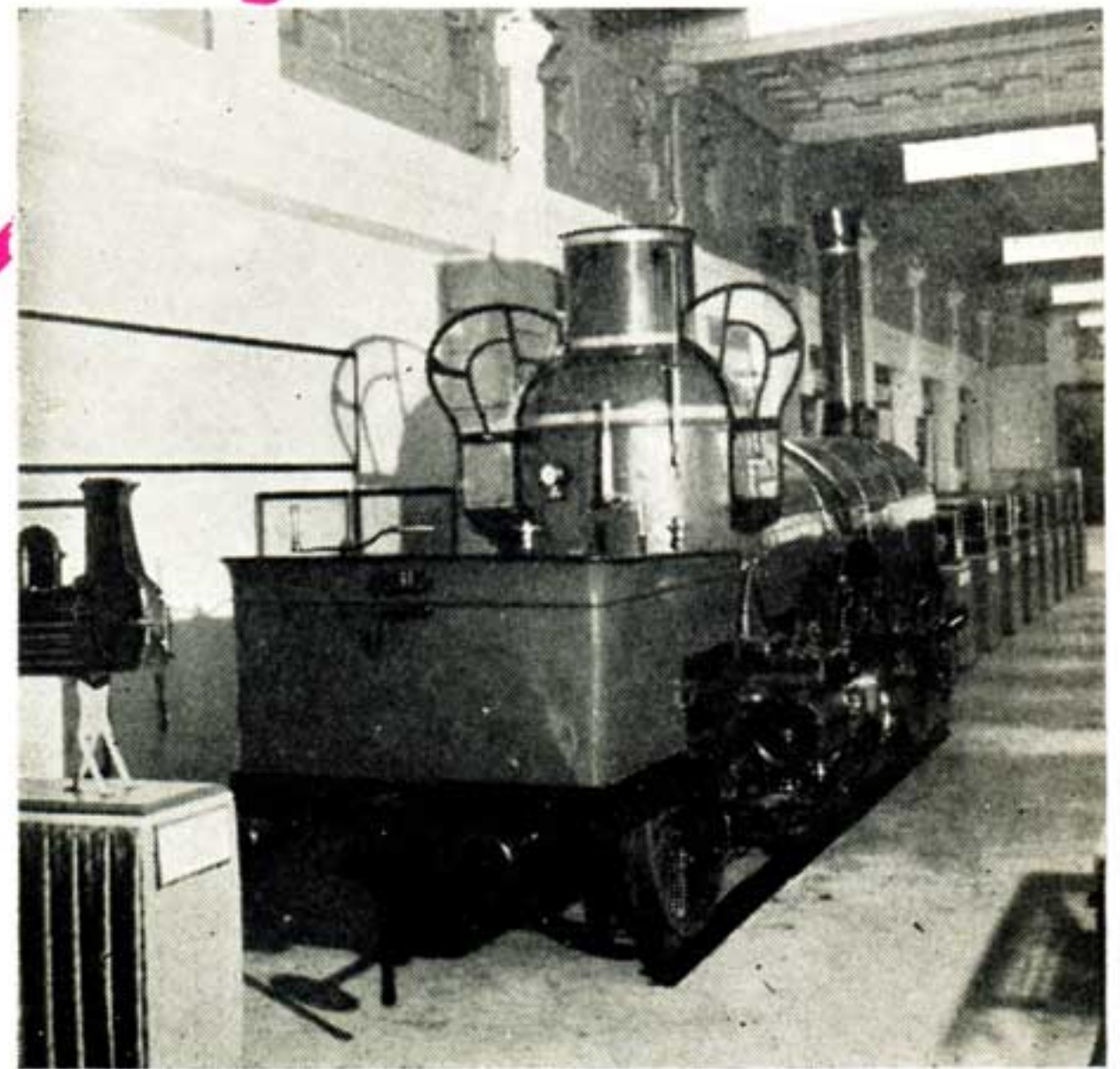
NOS ANNONCEURS

C'EST VOTRE INTERET.

Visitez le MUSEE

de la S. N. C. B.

RUE DU PROGRES



ENTREE GRATUITE



ANCIENNE

GARE

OUVERT le

- MARDI
- MERCREDI
- JEUDI
- SAMEDI
- DIMANCHE

de 11 à 18 H.

DE BRUXELLES-NORD

Nationale Maatschappij der belgische Spoorwegen.

Op uw reis door België



Société Nationale des Chemins de fer Belges