



TRAINS

REVUE FERROVIAIRE BELGE BIMESTRIELLE

7^{me} ANNEE

NUMERO 10

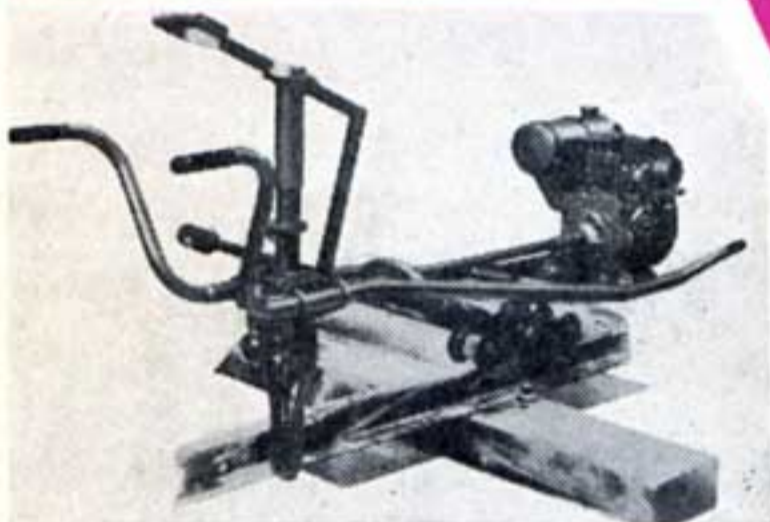
Éditée avec la collaboration
du Service de Presse de la S.N.C.B.

FRANCS
BELGES 20,-

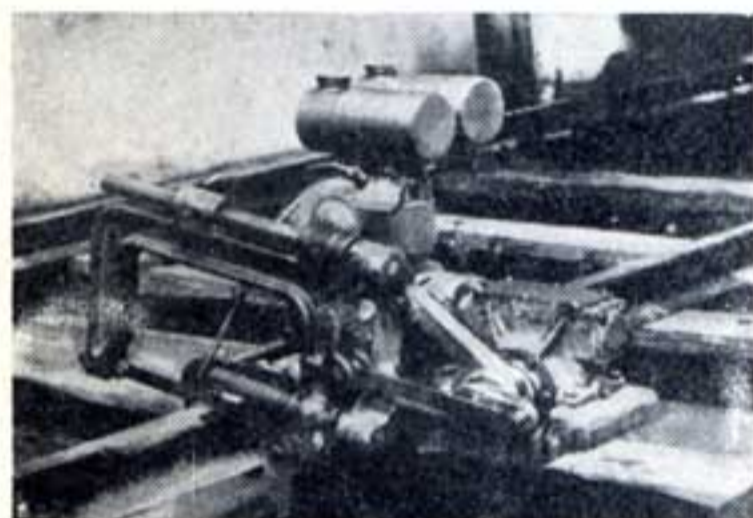
La Tirefonneuse
Eclisseuse

Matisa Jami

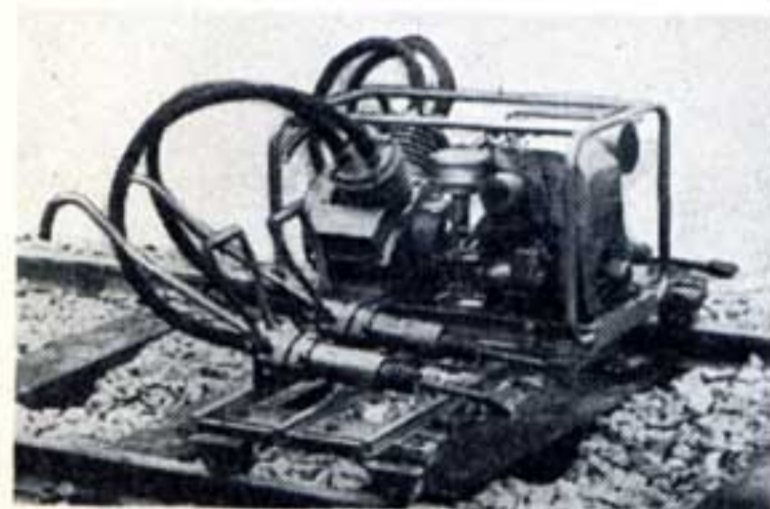
AUTRES MACHINES
Matisa-Jami



Perceuse à traverses.



Scie à rails.



Pulsateur.

BOURREUSES AUTOMATIQUES

CRIBLEUSES

VOITURES DE CONTROLE

Haute rendement
380 tirefonds à l'heure

« La Tirefonneuse-Eclisseuse Matisa-Jami » permet d'effectuer tous les travaux de pose, dépose et resserrage des tirefonds, boulons de crapauds et d'éclisses. C'est actuellement **la seule machine capable d'effectuer un travail identique en qualité au travail manuel**, grâce à un dispositif réglable permettant de diminuer ou d'augmenter à volonté l'effort de serrage des tirefonds ou boulons d'un demi, d'un quart et même d'un huitième de tour. Poids de la machine : 120 kg., consommation d'essence 1 litre à l'heure, construction pour tous écartements de voie.

MATÉRIEL INDUSTRIEL S. A.
GRAND PONT 2 - LAUSANNE - SUISSE

Bureau à Paris : 59, rue St-Lazare, Paris 9^{me}

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





SOMMAIRE

Numéro 10

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

OCTOBRE 1952

À nos lecteurs	1
M. Fernand DELORY quitte la S.N.C.B.	5
M. Marcel DE VOS devient Directeur Général à la S.N.C.B.	7
Déclaration de M. DELORY	11
M. DEVOS nous dit	14
Le Rail au Service de l'Aviation	19
Parmi les nôtres	23
La Coordination des Transports	25
La Mise en service de la Jonction Nord-Midi	29
Quels seront les trains qui traverseront la jonction Nord-Midi !	31
Inauguration de la Jonction — Programme	32
La Communauté d'utilisation des wagons	33
Les Centres Routiers ou le Service des Messageries à la S.N.C.B.	41
L'Organisation Comptable à la S.N.C.B.	44
Indices d'exploitations de la S.N.C.B.	45
Rails des U.S.A. — Tendances Ferroviaires	46
Le Tunnel sous la Manche	47
Les Loisirs du Personnel	49
Bibliographie et Communiqués	

" 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

REVETEMENTS
intérieurs
extérieurs



CERAMIQUES
architecturales
BAINS - DOUCHES

HELMAN CERAMIC

Société Anonyme pour la fabrication des Céramiques Helman

1434, CHAUSSEE DE GAND, BERCHEM-LEZ-BRUXELLES

TELEPHONE : 26.88.16

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° et 6° 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

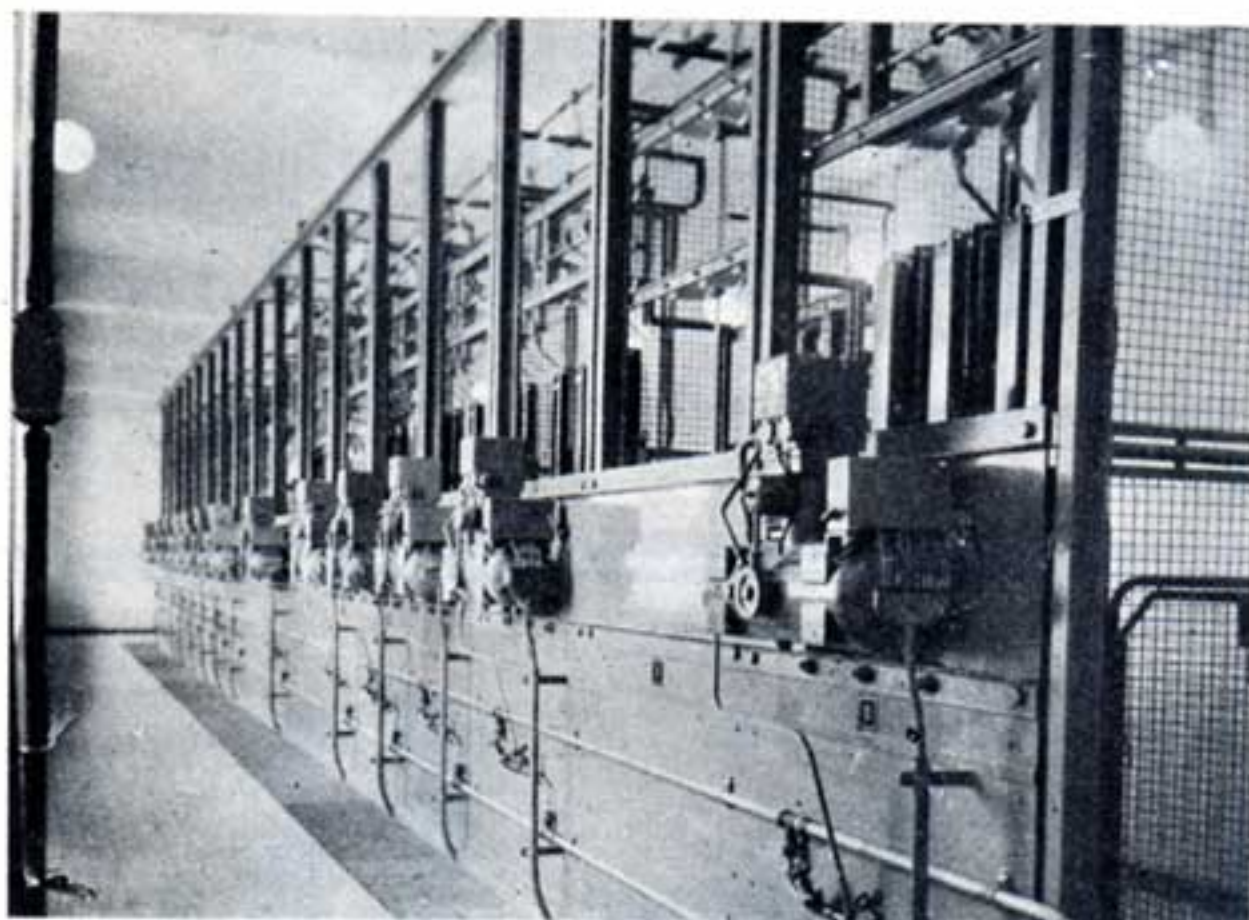
fabrique pour votre industrie
les couleurs, vernis, émaux, cel-
lulosiques synthétiques et gras,

que vous cherchez!

Echantillons et spécifications sur demande.

FABRICOM

13, BOULEVARD DU REGENT - BRUXELLES - TÉL. 12.67.00



Réalisera

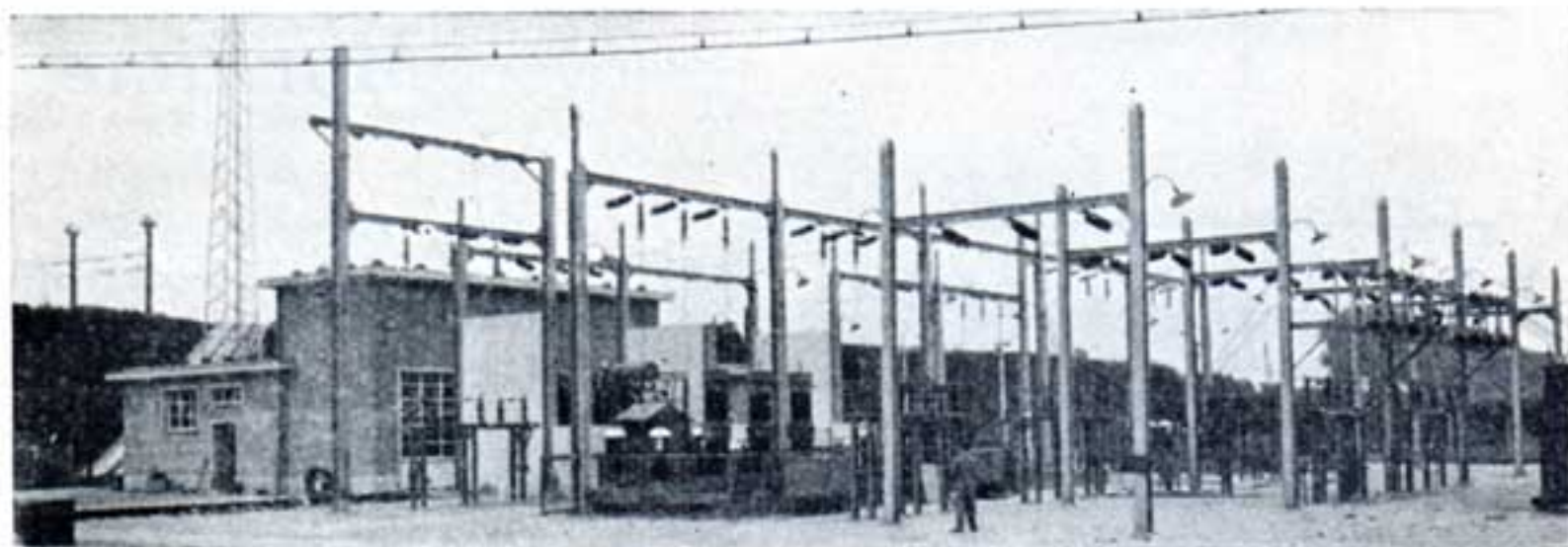
Les sous-stations de
BRUXELLES-NORD, GAND et DENDERLEEUV

est à votre disposition pour tout
ce qui concerne :

ELECTRICITE
TUYAUTERIE
MECANIQUE

A réalisé pour la Jonction :

- Les 2 postes de transformation de la Gare Centrale et de la Halte « Congrès ».
- Le poste de transformation de la Halte « Chapelle ».
- Le poste d'alimentation P. I.



SOUS-STATION DE TRACTION
DE BAULERS - 70 KV.

RÉALISÉE PAR

Les Entreprises Générales de Travaux

EMILE GOMEZ

82, AVENUE EMILE VERHAEREN -- BRUXELLES -- TÉL. 15.63.23

ONT CONTRIBUÉ A L'ÉLECTRIFICATION DE LA JONCTION NORD-MIDI

DIVISION ELECTRICITE : H. ET B. T. (RESEAUX) TRACTION ELECTRIQUE
RESEAUX DE DISTRIBUTION D'EAU ET DE GAZ - PROJETS - DEVIS SUR DEMANDE

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)

A. G. B.

ANNUAIRE GÉNÉRAL DE BELGIQUE
Fondé en 1920

Industriel
Commercial
Maritime

62, RUE DE LA CASERNE, 62 — BRUSSEL

LIVRE D'ADRESSES
des meilleurs firmes belges

Téléphone : 11.66.49

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

A LA

MAISON HELLINCKX, S.A.

50, rue des Pierres — Bruxelles (Centre)

Téléphone : 12.41.77

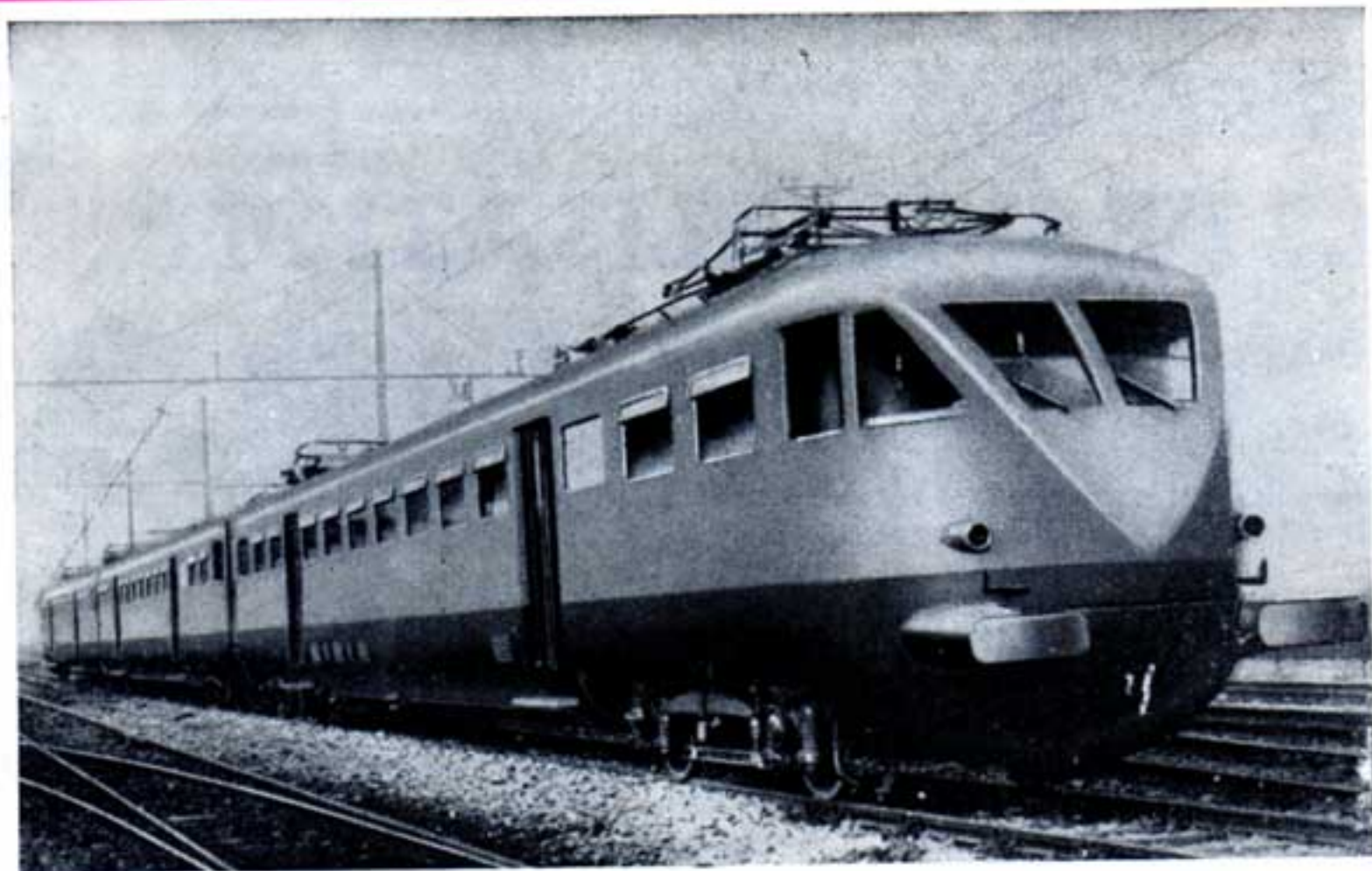
VOUS TROUVEREZ :

*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

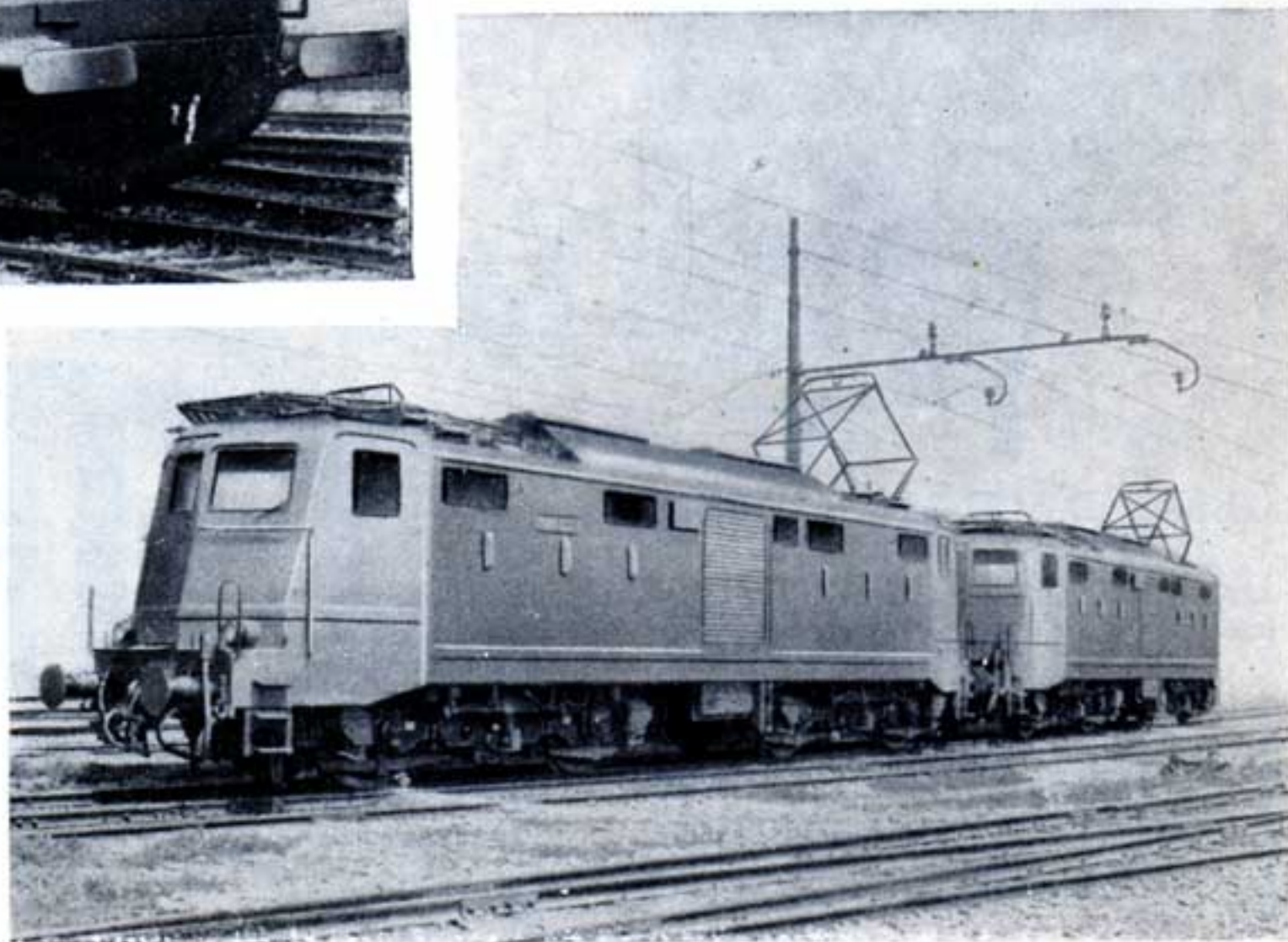


Locomotives électriques Gr. E. 424 courant continu 3.000 volts. — Puissance 2.000 CV. — Vitesse maximum de service 110 km/h. pour les Chemins de Fer de l'Etat Italien.

*Représentant exclusif pour la Belgique,
le Grand-Duché de Luxembourg
et le Congo Belge :*
Electricité et Ventilation Industrielle, s.a.
66, avenue de Stalingrad, Bruxelles
Tél. : 11.93.55 - 12.96.96

Marelli

Automotrice électrique — Double courant continu 3.000 volts. — Commande multiple à accélération rapide automatique. — Vitesse maximum de service 130 km/heure pour les Chemins de Fer de l'Etat Italien.



ERCOLE MARELLI & C. S. P. A. MILANO

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

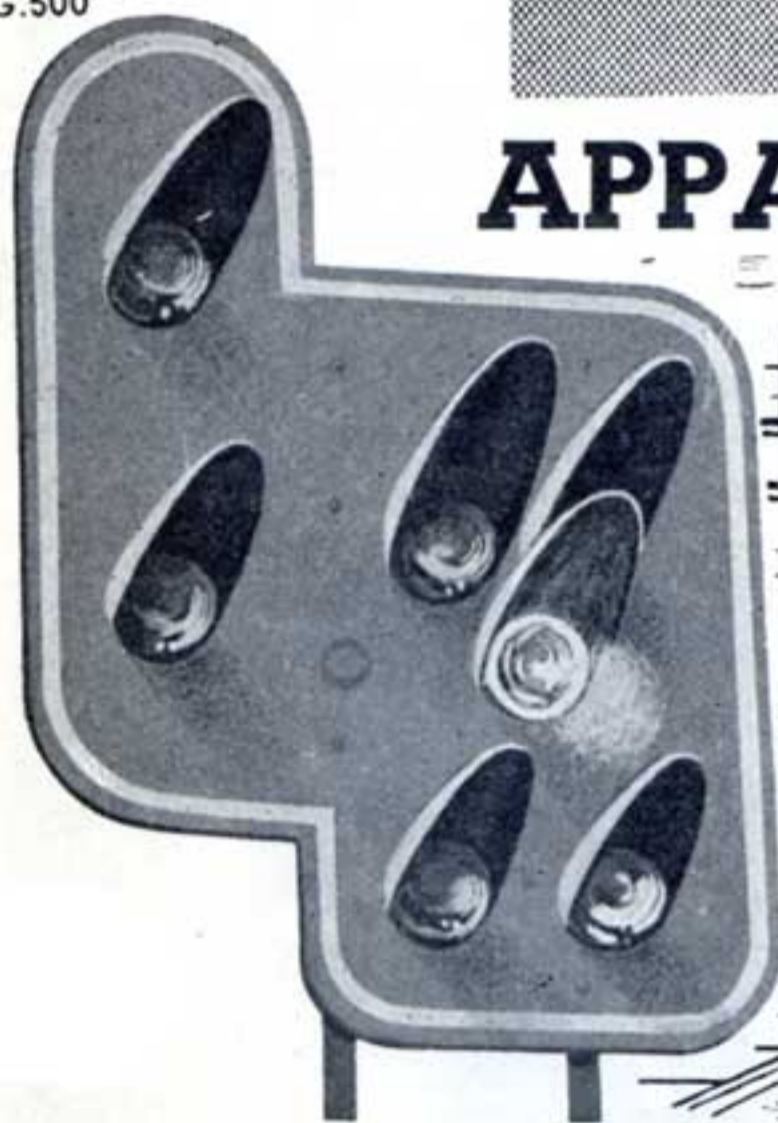
... communique que, par jugement du tribunal départemental des Etats-Unis pour le district Nord de l'Ohio, Division Est, dans l'affaire opposant les Etats-Unis d'Amérique à la Timken Roller Bearing Company, notre accord avec la British Timken Ltd de Birmingham, Angleterre, et avec la S. A. Française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

SIG.300

PUB. Y.-CH. LAMBERT



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
PARAFONDRES**

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

PRODUITS METALLURGIQUES

MAGASINS DE FER REUNIS

SOCIÉTÉ ANONYME

Charleroi (Belgique)

**PLATS, LARGETS, TOLES, T.L.U.
SPATES, ROND A BETON
ET A BOULONS - GROS RONDS
CARRES de toutes dimensions I. L. T. U.
GROS PROFILES I GREY**

Télégrammes : FEREUNIS - CHARLEROI

Téléphones : CHARLEROI - 32.02.36

32.84.66

Reg. Comm. : CHARLEROI 209.58

Compte n° 26.351

à la Banque de la Société Générale

à

Charleroi

E C H E C A U B R U I T

A LA JONCTION NORD - MIDI
GRACE AUX PROCÉDÉS D'ISOLATION DES

Etabl^{ts} ERNEST LENDERS

ISOLATION ANTIVIBRATOIRE
CORRECTION ACOUSTIQUE
PLAFONDS - SUSPENDUS

78, RUE DU SCEPTRE - BRUXELLES IV - TÉL. 47.30.76 - 47.65.13

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 •
APPRECIES 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

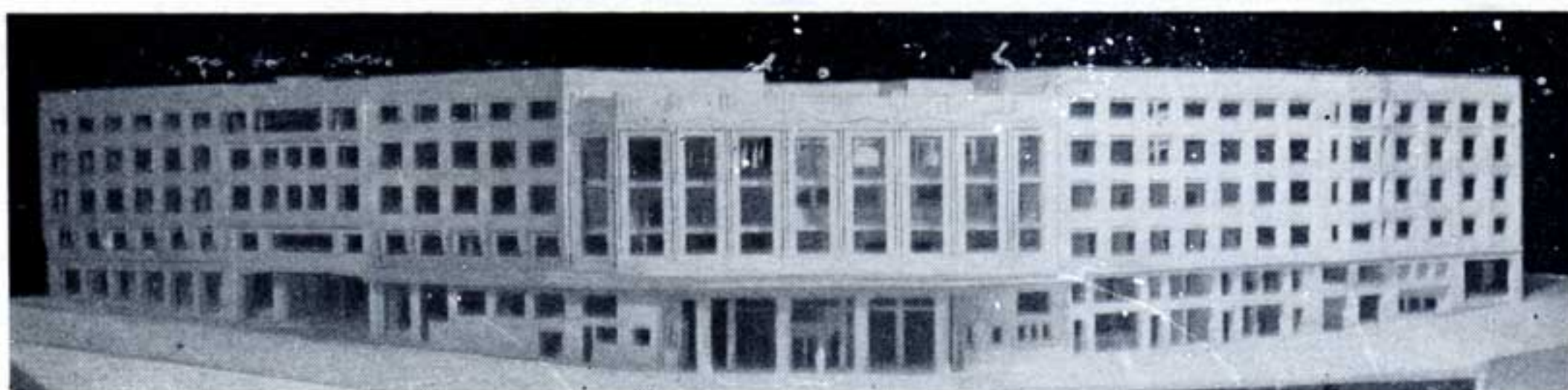
« VITE ET BIEN SERVI »

RESTAURANTS RENOMMES

• VINS REPUTES •

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

FIRMES RECOMMANDÉES :



AUX ENVIRONS DE LA HALTE CENTRALE

Le Spécialiste du

TRAIN MARKLIN, etc.
M. FERBER

BRUXELLES
Tél. 12.91.01

46, Rue Saint-Jean

AUX ENVIRONS DE LA GARE MIDI

Maison J. DE COEN

A MEUBLEMENT

La plus ancienne Maison du Boulevard
• Fondée en 1888 •

125, Bd Maurice Lemonnier, Bruxelles
38, rue de la Caserne • Tél. : 12.25.63

C'est à la

Maison MENDEL

55, Boulevard du Midi, 55
BRUXELLES • Tél. 12.19.87

que vous trouverez toujours aux prix
les plus avantageux, le matériel
et toutes les fournitures pour

PEINDRE • DESSINER • DECORER

LA FRANCO-BELGE DU CAOUTCHOUC

S.P.R.L.

• Maison fondée en 1830 •

TEL. : Bureaux 11.24.50 • Magasin : 12.77.67

Ebonite. Amiante. Fibre rouge. Bottes en caoutchouc. Tuyaux pour Arrosage, Radiateurs, Aspiration, Air comprimé, Vapeur, Essence, Vins, Bières. Tubes gaz, etc. Tapis pour Autos. Feuilles caoutchouc toilé, paraflor et lisse. Draps hôpital. Liens, Décrottoirs. Bandes et plaques en caoutchouc mousse. Cordes et Coussins en caoutchouc.

Bureaux et Magasins :

99, Bd Maurice Lemonnier, Bruxelles

REFRIGERATEURS WESTINGHOUSE

LA BOITE ELECTRIQUE

17, Place Rouppe, 17
Bruxelles • Tél. 12.12.53

Bonnes conditions pour agents de l'Etat

E. FREMY & FILS

ACCESSOIRES POUR AUTOS
ELECTRICITE • OUTILLAGE

187, Boulevard Maurice Lemonnier
Bruxelles Téléphone : 12.80.39



- Cycles
- Cyclomoteurs
- Motos
- Scooters

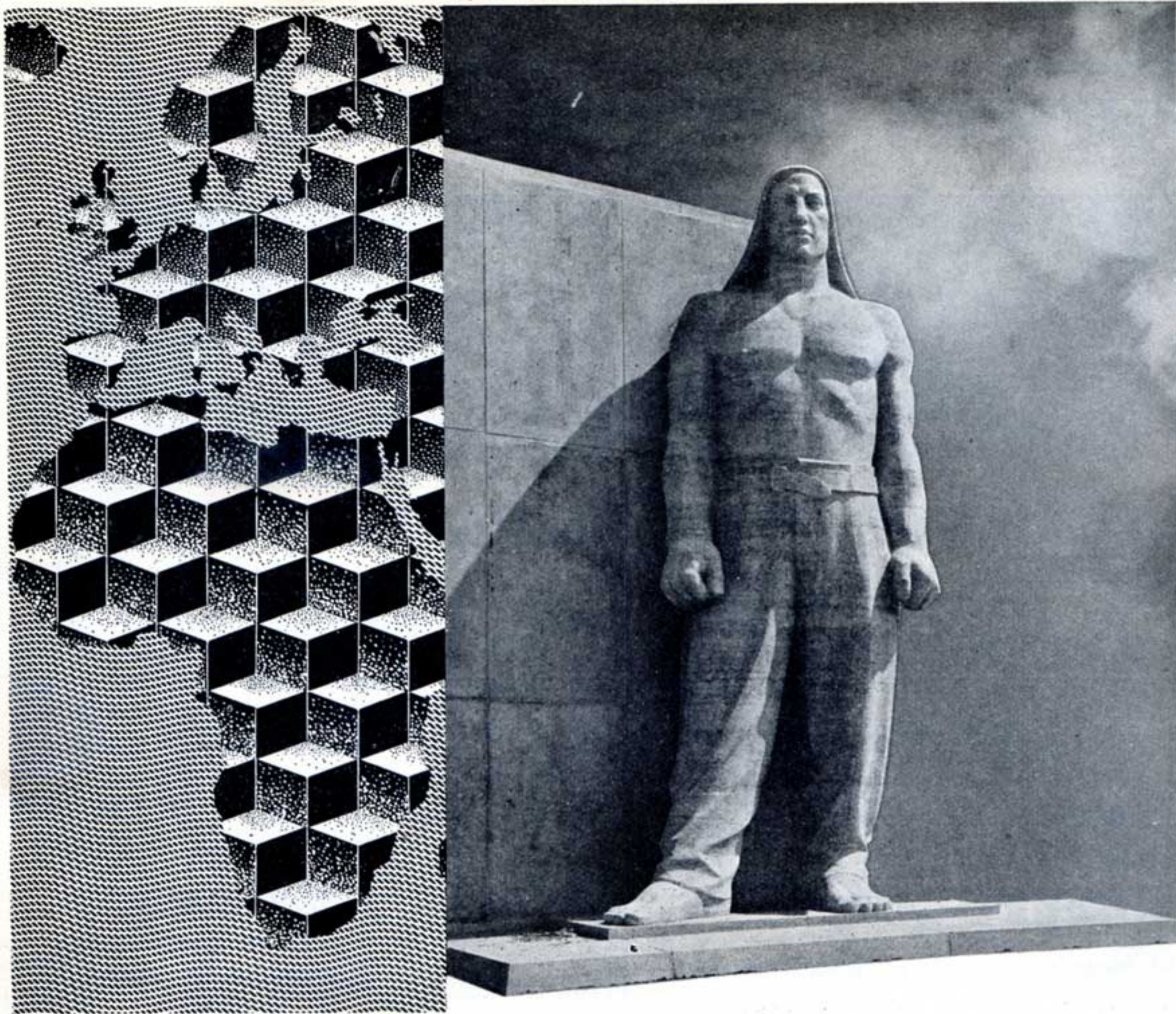
PEUGEOT

Moto GUZZI • TWN • SOLEX

121-123, Bd Maurice Lemonnier, BRUX.

Remise au personnel du Chemin de fer

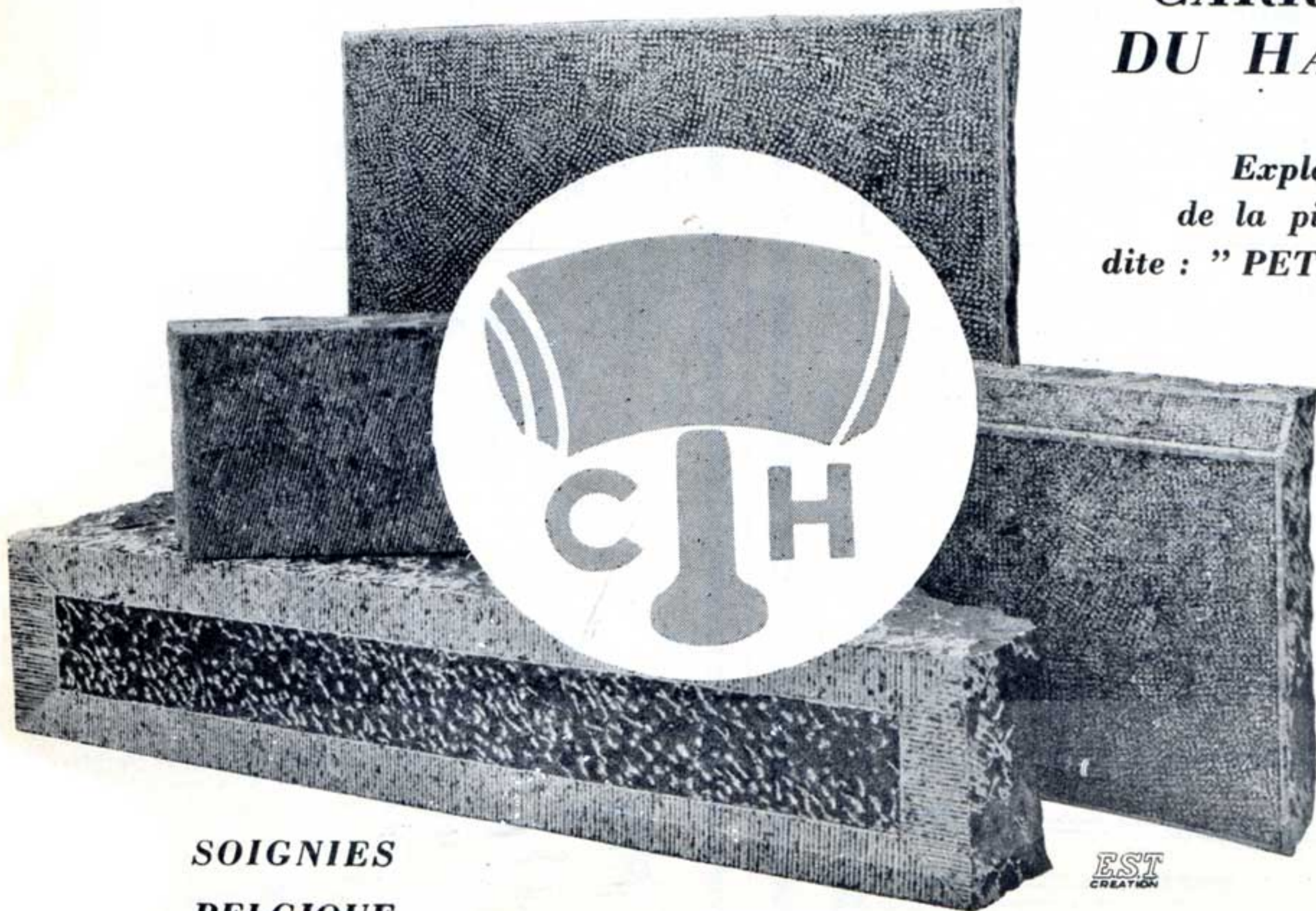




SOCIÉTÉ ANONYME DES

**CARRIÈRES
DU HAINAUT**

*Exploitation
de la pierre bleue
dite : "PETIT GRANIT"*



**SOIGNIES
BELGIQUE**

**EST
CREATION**

*Téléphone : N° 321.61 SOIGNIES
Adr. Télégr. : CARRIENAUT SOIGNIES*

TRAINS

SOCIÉTÉ DE PERSONNES À RESPONSABILITÉ LIMITÉE

REVUE FERROVIAIRE BELGE

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

Rédacteur en chef : F. LEBBE

Chèques postaux Bruxelles n° 67.250



Bruxelles 18.75.42



96, rue de la Croix de Fer, Bruxelles

A NOS LECTEURS,

La sortie de presse du présent numéro de la Revue « TRAINS » précède de peu la mise en service partielle de la Jonction des Gares du Nord et du Midi à Bruxelles, laquelle aura lieu le 5 octobre 1952.

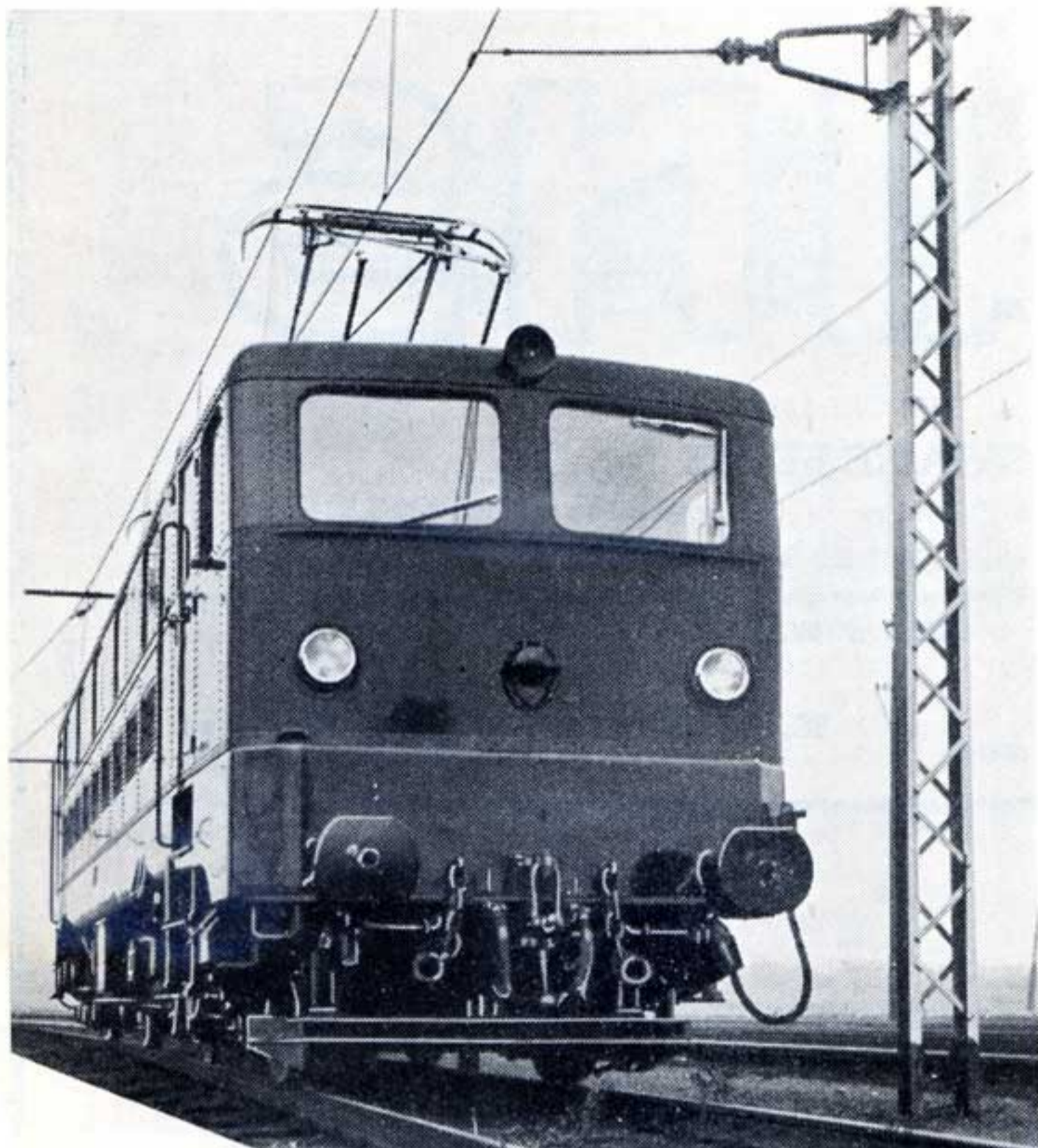
Nous avons traité dans nos éditions précédentes des problèmes de génie civil soulevés par cette œuvre ferroviaire, la plus vaste dans ce domaine, qui ait été entreprise dans notre pays et ce, depuis l'origine des Chemins de Fer.

Dans notre prochain numéro, nous traiterons spécialement des problèmes d'exploitation, de l'électrification, de signalisation et de traction qu'il a fallu résoudre à cette occasion.

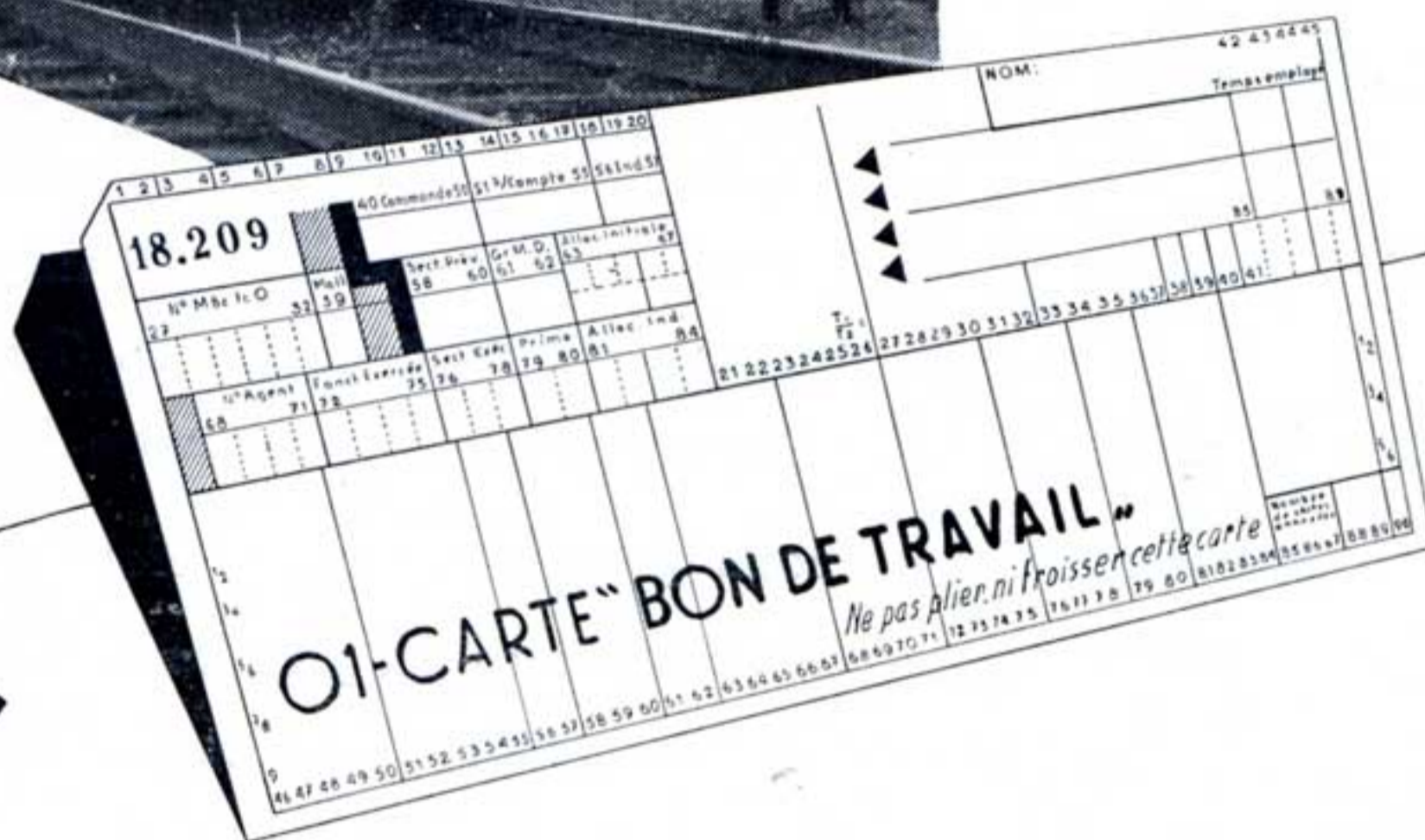
Nos lecteurs posséderont de la sorte une vue d'ensemble complète sur cette magnifique réalisation nationale.

LA REDACTION.





LA
PERFECTION
DU
MATERIEL
fait la
PERFECTION
DU
SERVICE !



LA S.N.C.B. LE PROUVE

par l'excellence d'un réseau ferroviaire et d'une organisation qui font l'admiration du monde. Nous sommes fiers d'annoncer que ce sont les machines à cartes perforées **Remington Rand** qui ont été choisies pour contribuer à cette organisation modèle.

COMME ELLE L'A FAIT POUR LA S.N.C.B.

Remington Rand est prête à mettre au service de toutes les entreprises sa vaste expérience en organisation et le choix immense de son matériel et de ses équipements.

Demandez-nous une documentation :

Remington Rand

BOOKKEEPING AND TABULATING MACHINES DIVISION
10, PLACE DE LOUVAIN • BRUXELLES • Tél. 18.25.60 - 18.25.71





M. Fernand Delory, Directeur Général quitte la S.N.C.B.

A PRES une très longue et brillante carrière, M. Fernand Delory, atteint par la limite d'âge le 1^{er} octobre 1952, quitte la S.N.C.B. dont il était le Directeur Général depuis six ans.

Sixième enfant de la famille, M. Fernand Delory est né à Walhain-Saint-Paul (Brabant) en septembre 1887. Il perdit son père, instituteur communal, alors qu'il n'était âgé que de 10 ans.

Après avoir accompli ses études primaires à Piétrebais (Brabant), chez son frère aîné, il fut un très brillant élève, tant à l'école moyenne de Jodoigne (1900 à 1903) qu'à l'Athénée d'Ixelles (1903 à 1906) où il se classait régulièrement en tête de classe.

Les nécessités familiales l'obligèrent, en 1905, à passer l'examen de commis direct aux chemins de fer, où il entra en service au début d'avril 1906, devant ainsi renoncer à l'achèvement de sa classe de rhétorique.

M. Delory débuta dans une petite gare de l'agglomération bruxelloise : (Bruxelles Nord-Ouest), appelée aussi Pannenhuis, pour passer ensuite à la gare de Bruxelles (Nord) puis à celle de Bruxelles (Entrepôt) où il demeura jusqu'en 1913.

A cette époque, il fut désigné pour la Direction de l'Exploitation où il conquiert ses grades de commis-chef et de sous-chef de bureau.

En 1921, un service nouveau fut chargé de l'industrialisation du réseau, sous la haute direction de M. Van der Rijdt, professeur à l'Université Libre de Bruxelles et Administrateur du Matériel. M. Delory y fut transféré pour y exercer les fonctions d'inspecteur.

La première tâche du nouveau service était d'organiser une comptabilité industrielle.

Un spécialiste de la Compagnie française des P.L.M., M. Halliez, étant détaché aux chemins de fer belges, M. Delory lui est adjoint.

Cette tâche est menée à bien en 1924.

La mise en application de cette comptabilité

industrielle exige la création d'un cadre de comptables.

Pour créer ce dernier, il est nécessaire d'opérer une sélection parmi le personnel.

Dans ce but, M. Delory élabore un ouvrage exposant la nouvelle organisation, travail qui a servi de base à l'organisation comptable.

Pour parachever l'industrialisation, il fallait doter le chemin de fer d'une large autonomie financière. Dans ce but, un projet de loi avait été élaboré par une commission spéciale dont le secrétariat était assuré par M. Delory.

Ce projet, présenté au Parlement par le Ministre des Transports, M. Neujean, fut voté par la Chambre des Représentants en 1924. Il ne put être voté par le Sénat en raison de la dissolution des Chambres.

En 1925 et 1926, le pays connut de sérieuses difficultés financières. En 1926, on dut recourir à la mobilisation du patrimoine engagé dans les chemins de fer. Diverses formules étaient envisagées. M. Delory fut envoyé en Suisse par le Ministre Anseele pour y étudier le régime des chemins de fer. Finalement, la formule Francqui l'emporte et donne naissance à la S.N.C.B.

M. Delory participe à l'organisation de la Société Nationale. La transformation principale immédiate avait trait au nouveau régime financier, dont naquit une Direction des Finances.

En octobre 1926, inspecteur depuis 2 ans seulement, M. Delory fut nommé inspecteur principal. Il était le plus jeune fonctionnaire supérieur de l'époque.

Pendant les 25 années d'existence de la Société Nationale, M. Delory a participé de façon active à sa vie. A sa vie financière d'abord; ensuite, jusqu'en 1940, la Direction des Finances traita toutes les questions d'administration générale. M. Delory a participé personnellement aux 25 assemblées générales.

Pendant ses quarante-six années et demie de service, il a fait partie :

- du service de l'exploitation pendant 15 ans;
- du service central de comptabilité et de contrôle des dépenses pendant 5 ans;
- de la S.N.C.B. : en qualité d'inspecteur principal pendant 11 ans;
- en qualité d'inspecteur en chef pendant 1 an;
- en qualité de Directeur des Finances pendant 8 ans;
- en qualité de Directeur Général adjoint pendant 6 mois;
- enfin, comme Directeur Général pendant 6 ans.

M. Delory a donc participé à la direction de la Société Nationale de 1938 à 1952, soit pendant 14 ans.

En dehors de ses attributions à la S.N.C.B., il a pris part activement à la vie ferroviaire internationale pendant un quart de siècle :

- comme directeur du bureau central de compensation (B.C.C.) puis comme président du Comité Permanent de cet organisme;
- en qualité de délégué de la S.N.C.B. au Comité de Gérance de l'Union Internationale des chemins de fer (U.I.C.), puis à partir de 1949 comme vice-président de l'U.I.C., honneur exceptionnel accordé au petit pays qu'est le nôtre à côté de la Grande-Bretagne et de l'Italie.
- depuis 1946, il assure la présidence du Congrès des chemins de fer et **préside à ce titre** :
 - le Congrès de Lucerne en 1947;
 - la Commission Permanente élargie de Lisbonne en 1949;
 - le Congrès de Rome en 1950;
 - la Commission Permanente élargie de Stockholm en 1952.

M. Delory est titulaire des distinctions honorifiques suivantes :

- Croix civique de première classe;
- Commandeur de l'Ordre de Léopold;
- Commandeur de l'Ordre de la Couronne;
- Officier de la Légion d'Honneur;
- Commandeur avec plaque de l'Ordre du Christ du Portugal;
- Grand Officier de l'Ordre de la Couronne de Chêne du Luxembourg.

* * *

L'éminent Directeur Général a été l'objet de nombreuses manifestations de sympathie, de gratitude, d'admiration, à l'occasion de son départ.

La Presse

La Presse belge a consacré de très élogieux articles à M. F. Delory et, en retraçant sa longue et magnifique carrière, a fait le bilan de ses activités, de ses réalisations, sur le plan national et sur le plan international.

Le 30 juillet 1952, à la Maison de la Presse, M. Georges Detaille, Président de la Section Bruxelloise de l'A.G.P.B., entouré des membres de son comité, de nombreux journalistes, de dirigeants de chemins de fer étrangers, de membres du Comité Permanent et de la Direction Générale de la S.N.C.B., remit à M. F. Delory la médaille d'honneur de la section dont il était le porteur et lui adressa un remarquable discours longuement applaudi par l'assemblée enthousiaste.

Le 9 septembre 1952, dans un grand établissement de Bruxelles, au cours d'un déjeuner qui réunissait tous les présidents et dirigeants des divers organismes de la Presse belge autour de membres du Comité Permanent et de la Direction de la S.N.C.B., MM. Ernest Storck, Président de l'Association Générale de la Presse Belge et Théo Bogaerts, Président de l'Union de la Presse Etrangère en Belgique, congratulèrent M. Delory, en termes excellents, au nom de leurs associations

respectives. Ils ne manquèrent pas de rappeler combien les relations sont cordiales et suivies entre tous les journaux et le Service de Presse et de Documentation de la S.N.C.B.

Après quelques mots pleins d'esprit de M. Paul De Landsheere, ancien président de l'A.G.P.B., M. le Président Storck remit au Directeur Général — qui fut l'objet d'une chaude ovation — la médaille d'honneur de l'A.G.P.B.

Avec émotion et simplicité, M. Delory remercia les présidents et les membres de la Presse, puis prononça un substantiel discours sur la Coordination des Transports. Nous le reproduisons plus loin.

Enfin, le 16 septembre, à la Maison de l'Ordre de Léopold, l'Union de la Presse Périodique en Belgique recevait M. F. Delory, accompagné de toute la Direction de la S.N.C.B.

M. Beaufays, Président, avec éloquence, finesse et humour, congratula M. Delory à qui il offrit la plaquette d'honneur de l'U.P.P.B., distinction très rare accordée pour la première fois depuis dix ans.

M. Delory, visiblement ému, remercia M. Beaufays de l'honneur qui lui était fait et répondit très cordialement au discours du Président. Parmi l'assistance choisie, nous avons remarqué le Général Velghe, Directeur de la Maison de l'Ordre de Léopold, et M. Claeys, Président du Comité Permanent de la S.N.C.B.

A l'Amicale des Fonctionnaires supérieurs de la S.N.C.B.

Le lundi 15 septembre 1952, l'Amicale des Ingénieurs et des Fonctionnaires Supérieurs de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges avait convié ses membres à un cocktail en l'honneur de M. Delory.

Une très nombreuse assistance se pressait, dès 17 h. 30, dans les salons de la Taverne Royale.

Le Président de l'Amicale, M. L. Lataire, Ingénieur principal à la Direction des Finances de la S.N.C.B. s'exprima en ces termes :

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

Vous me permettrez sans doute, au cours de notre réunion d'aujourd'hui, de me faire votre interprète pour faire part à M. Delory, des sentiments que nous inspire son départ très prochain. Sentiments de tristesse et de regrets.

Sentiments d'admiration.

Tristesse et regrets de perdre en M. Delory un président d'honneur qui, pendant de longues années, épaula les efforts de mes prédécesseurs pour donner à notre Amicale un standing élevé et qui donna à notre Railway une représentation brillante dans le pays et à l'étranger.

Admiration devant une carrière aussi brillante, que M. Delory termine dans un état de santé physique tel que nous refusons de croire que son activité se ralentira au jour de sa retraite.

Retracer ici le curriculum vitæ de M. Delory m'obligerait à faire un long discours. Je ne le ferai pas. J'ébaucherais les traits saillants de sa vie et de sa carrière qui sont des exemples pour nous tous.

M. Delory, vous n'avez jamais caché les difficultés de votre jeunesse à votre entourage; vous ne m'en voudrez pas d'en parler ici. Ayant perdu votre père à l'âge de 10 ans, vous avez connu la gêne d'une

famille de 7 enfants. Mais la nature avait mis en vous des dons d'intelligence et une capacité de travail qui faisaient déjà l'admiration de vos condisciples et de vos professeurs. Les anciens de l'Athénée d'Ixelles, qui vous ont accompagné dans la carrière de cheminot m'ont parlé du bon camarade que vous étiez. Ils m'ont parlé de ce professeur qui se faisait corriger par l'élève Delory au cours de son exposé — erroné d'ailleurs — sur l'expression mathématique des rentes différées.

Toujours chef de promotion tant à l'École Moyenne qu'à l'Athénée, vous clouez sur place vos condisciples après la 2^{me} commerciale et vous passez brillamment le concours d'admission à l'administration des Chemins de fer. Vous avez 17 ans et vous résolvez le premier grand problème financier de votre vie : celui d'aider votre famille touchée par un sort malheureux.

Après 8 années d'initiation dans les gares de Bruxelles, les portes de la Direction de l'Exploitation vous sont ouvertes en 1913. Vous y obtenez avec aisance vos grades de commis-chef et de sous-chef de bureau.

L'atmosphère déprimante de la première guerre mondiale n'atteint pas votre moral. La littérature vous distrait. Et voilà venue, en 1921, l'heure de l'industrialisation du réseau. M. Van der Rijdt vous appelle pour organiser la comptabilité industrielle, tâche que vous terminez en 1924 en publiant un ouvrage sur la nouvelle organisation comptable.

Mais la comptabilité se prolonge dans la finance et vous y pénétrez en participant à l'élaboration d'un projet de loi qui devait, dans l'esprit du Ministre Neujean, assurer dès 1924, l'autonomie financière du chemin de fer. Les vicissitudes firent échouer ces tentatives qui ne furent reprises qu'en 1925-1926, lorsque les difficultés financières du pays exigèrent la mobilisation du patrimoine engagé dans le chemin de fer. Vous participez aux travaux qui devaient donner naissance à la formule Francqui et à la Société Nationale des Chemins de fer belges en 1926.

Mesdames et Messieurs, je m'arrêterai un instant ici pour attirer votre attention sur le fait que si notre Amicale perd un grand président d'honneur, la Société Nationale perdra dans quelques jours un cheminot qui a participé au montage laborieux de ses principaux rouages.

A l'âge de 39 ans, après deux années de fonction d'inspecteur, vous êtes nommé inspecteur principal battant les records de jeunesse de l'époque.

La Direction des Finances de la Société est créée et son Directeur, M. Gabriel Jadot, a vite fait de mettre à contribution votre capacité de travail sans bornes.

Votre renom franchit les frontières et l'Union Internationale des Chemins de fer vous confie la direction du Bureau Central de Compensation et ensuite la présidence du Comité de gérance de cet organisme dont les statuts portent l'empreinte de votre érudition dans le domaine financier.

Nous sommes en 1933 et il s'ouvre pour vous un quart de siècle d'activité ferroviaire internationale.

Je suis bien placé pour affirmer que dans tous les dossiers de principe traités à la Direction des Finances, nous retrouvons vos notes et dans les décisions finales la marque de votre esprit clairvoyant.

Les missions délicates à l'étranger vous sont confiées et toutes se terminent par le succès.

En 1938, M. G. Jadot se retire et le Conseil vous désigne pour prendre sa succession. Votre activité redouble.

Je pense qu'ici le moment est venu pour rendre hommage à Madame Delory. Car, si toutes, Mesdames, vous connaissez les longues attentes après le mari retenu par les obligations de sa charge, Madame Delory aura incontestablement battu les records en la matière et elle a droit à notre reconnaissance.

Puis commence la drôle de guerre et l'invasion. Vous êtes, Monsieur Delory, le gardien du nerf de la guerre des cheminots — l'argent de la Société. Lorsque la bataille est irrémédiablement perdue, vous traversez Monsieur et Madame, le canal sur une frêle embarcation navigant dans la nuit à travers les champs de mines. Vous passez les moments sans doute, les plus angoissants de votre existence, mais une fois de plus, vous arrivez à bon port.

Un ordre vous rappelle en France et vous revenez sacrifiant votre confort à l'esprit de discipline.

Pendant la longue occupation de la deuxième guerre, votre activité est ralentie, mais les responsabilités de votre charge sont écrasantes. La Résistance dérobe dans vos caisses des millions chaque mois. L'occupant vous observe — menaçant — mais vous lui faites la nique. Lorsque pointent les premières lueurs de l'aube libératrice, vous avez réparti sur le réseau, les fonds de deux mois de solde qui sera payée à tout le personnel, le 1^{er} septembre 1944. Les cheminots ont compris, ils disparaissent, laissant courir l'ennemi de toutes ses jambes, mais en immobilisant les convois dont plusieurs transportent des Belges vers les camps de concentration.

La période d'euphorie qui suivit la guerre était à peine terminée, que notre Railway, encore meurtri par les dévastations, devait déjà faire face à des difficultés financières et structurelles provoquées par l'énorme concurrence routière. Le dernier de ceux qui avaient aidé à construire la machine S.N.C.B. prenait place à la cabine de commande en accédant au poste de Directeur Général.

Pendant 6 années, M. Delory conduit cette machine sur laquelle nous avons tous pris place et dont la bonne marche est le gage de notre prospérité matérielle. Trouvant l'argent pour reconstruire, moderniser et électrifier le réseau, réduisant les effectifs tout en faisant face aux nécessités d'ordre social, vous avez conduit la machine jusqu'à la gare de relais.

Mais vous n'avez pas seulement servi le rail belge, mais aussi le rail européen. Assurant depuis 1946, la Présidence du Congrès du Chemin de fer et représentant la Belgique au Comité de Gérance de l'U.I.C. dont vous êtes le vice-président, vous participez activement à la défense des intérêts du Railway européen. Vous avez droit, non seulement à notre reconnaissance, mais aussi à celle de tous les cheminots d'Europe.

Mesdames et Messieurs, l'Amicale se devait de laisser à Monsieur et Madame Delory, un souvenir de notre manifestation d'aujourd'hui.

Je prie Madame Delory d'accepter ces fleurs... et je prie Monsieur et Madame Delory d'accepter cette pen-dulette... elle marquera la marche inexorable du temps. En réfléchissant à cette marche, me reviennent ces vers :

« Ici-bas, tous les lilas meurent,
Tous les chants d'oiseaux sont courts.
Je rêve aux étés qui demeurent
Toujours.

» Ici-bas, les hommes pleurent
Leurs amitiés et leurs amours.
Je rêve au couple qui demeure
Toujours. »

Je bois au couple que nous fêtons aujourd'hui et je fais le vœu que se réalise le rêve du poète — qu'il demeure toujours.

M. F. Delory, en termes choisis, remercia l'assistance des marques de sympathie dont il était l'objet et convia ses collaborateurs à poursuivre leurs efforts pour la défense du Railway belge.

Ce fut une réunion très animée, agrémentée par un buffet très soigné, dont les membres de l'Amicale se souviendront.

Le Collège des Directeurs

Le 16 septembre 1952, le Collège des Directeurs et les fonctionnaires supérieurs de la Direction Générale, au cours d'un dîner intime ont exprimé à M. le Directeur Général Delory les regrets que leur cause son départ et leur gratitude pour la sympathie et la confiance qu'il n'a cessé de leur témoigner durant les 6 années pendant lesquelles il a si brillamment assumé sa lourde charge.

Les toasts, qui ont été prononcés à cette occasion ont souligné les éminentes qualités d'homme et de chef de M. Delory et les mérites qu'il s'est acquis à la reconnaissance de ses collaborateurs

immédiats et du personnel en général.

Sa carrière au cours de laquelle il n'a cessé de se distinguer, peut être citée en exemple et ses hautes qualités se sont manifestées au delà de nos frontières au sein des organismes internationaux où le Directeur Général des Chemins de fer Belges jouit d'une autorité incontestée.

L'épouse de M. le Directeur Général, qui assistait à la cérémonie, a été à juste titre associée à ces hommages. Une œuvre d'art a été remise à M. Delory en souvenir durable du respect et de la gratitude unanimes de ses collaborateurs les plus immédiats.

A la Direction Générale

Le 17 septembre, le personnel de la Direction Générale se réunissait dans le bureau de M. Delory.

M. Clovis Piérard, chargé de la Direction du Service de Presse et de Documentation, s'adressa au héros du jour en rappelant, d'abord, les manifestations unanimes dont il était l'objet.

Puis, il dit :

On a retracé, dans d'éloquents discours, dans d'élogieux articles, votre longue et magnifique carrière; on a dit — ou l'on dira — que, dans notre monarchie démocratique, vous fûtes, vous êtes et vous resterez ce que, dans les monarchies de droit divin, on nommait, à juste titre, un **Grand Commis**, c'est-à-dire un grand serviteur de la Res Publica, de la chose publique.

Mon propos à moi est de demeurer sur le plan humain.

Après avoir évoqué la jeunesse studieuse de M. Delory, les difficultés matérielles de sa famille, puis les étapes de la carrière du Directeur Général, M. C. Piérard continue :

Au lieu de faire comme tant d'autres, créer un foyer dès que votre situation se fut affermie, vous avez voulu aider votre mère dans sa rude tâche et, vous instituant chef de famille, vous avez soutenu vos frères et sœurs, veillé sur eux jusqu'à ce qu'ils pussent voler de leurs propres ailes.

Vous avez été récompensé de ces vertus familiales poussées jusqu'au sacrifice car vous avez rencontré sur votre route Celle qui est devenu, il y a 32 ans, la compagne de votre vie...

Affectueuse, fine et compréhensive, la meilleure de vos collaboratrices incarne bien celle que les Anglais souhaitent dans leur serment de mariage : « pour toujours, la fidèle amie des bons et des mauvais jours ». Aussi, avons-nous voulu associer Madame Delory, par un hommage fleuri, à la manifestation d'aujourd'hui.

Ce sens de l'humain que vous avez marqué à l'égard des vôtres, vous l'avez aussi prouvé au cours de votre carrière.

Des échos m'en sont venus de partout.

Et, spectateur quotidien, depuis six ans, de votre labeur complexe et de vos efforts constants, je puis en témoigner par maints exemples. Napoléon disait que le cœur d'un chef doit se trouver dans sa tête. Vous n'avez pas voulu suivre cette formule excessive et pleine de sécheresse; vous en avez appliqué une autre : tête froide, cœur chaud...

Avec une saine logique et une sage pondération, vous avez toujours examiné les nombreux et souvent rebutants problèmes qui se posaient à votre jugement et, lorsqu'il s'agissait de cas humains, votre générosité native, votre souci de la justice apportaient aux textes réglementaires et aux rigueurs des sanctions, l'atténuation, l'indulgence dont ont tant besoin les pauvres hommes.

Chez vous, jamais d'écarts de langage, ni de ces accès de colère dont certains qui tiennent des leviers de commande abusent parfois à l'égard de leurs subordonnés; au contraire, le souci de la mesure et un calme parlait. C'est votre force...

De tout cela, celles et ceux qui sont fiers d'avoir été

vos collaborateurs, de vous avoir servi, vous sont reconnaissants.

Votre sens de l'humain qui vous élève à cette élite que les Grecs évoquaient avec respect, à cette aristocratie de la Nation — le pouvoir des meilleurs — vous l'avez manifesté ailleurs que dans vos fonctions officielles : à l'Université Populaire, dans vos étroits et nombreux rapports avec les artistes, avec les gens de théâtre, dans la presse. Oui, dans la presse, car si je ne craignais d'être irrévérencieux, je pourrais vous appeler « mon cher confrère », vous qui fûtes un reporter attentif et un critique avisé...

Vous êtes aussi un grand Européen, non point en raison des nombreux voyages que vous avez accomplis pour défendre partout sur notre continent la cause des chemins de fer, mais en fonction de votre tempérament réaliste empreint d'idéal, de votre esprit ouvert à toutes les spéculations intellectuelles de la civilisation dont nous sommes issus et qui nous régit.

Oui, Monsieur Delory, vous êtes l'un de ces hommes trop rares, hélas ! — qui puissent revendiquer cette noble profession de foi de TERENCE : « Homo sum : humani nihil a me alienum puto ».

Je suis homme : rien de ce qui est humain ne m'est étranger...

Et c'est pourquoi, en souvenir de cette émouvante réunion — que j'oserais qualifier intime, familiale —, en témoignage d'affectueuse gratitude, nous avons voulu vous offrir un ouvrage où vous retrouverez la somme du génie créateur de notre civilisation occidentale.

Nous y ajoutons nos vœux d'agréable voyage puisque, dans quelques jours, vous partirez au Congo avec Madame Delory.

Nous n'adresserons pas nos souhaits d'heureuse retraite à un homme qui trouve le repos dans le travail...

En quittant la plus puissante entreprise de notre pays, vous exercerez encore d'importantes activités — dans les domaines international et national — pour le plus grand bien de la Belgique.

Après que M. Piérard eut, une fois de plus associé le personnel à cette manifestation émouvante de simplicité, M. J. Denis, président de l'A. N. R. C. F., remercia M. Delory pour l'appui généreux, l'aide efficace qu'il ne marchandait jamais aux Résistants du Rail. Et, au nom de son comité, il offrit un souvenir à M. Delory qui, très ému, remercia les deux orateurs et toutes les personnes présentes.

Au Conseil d'Administration

Le 22 septembre une réunion intime a suivi la séance du Conseil d'Administration pour fêter M. Delory, Directeur Général, à l'occasion de sa mise à la retraite.

M. Segers, Ministre des Communications; M. Claeys, G., Premier Vice-Président du Conseil et Président du Comité Permanent; M. Macharis, Président du Collège des Commissaires; M. Lelarge, Vice-Président du Conseil, représentant le personnel; M. Olivier, Directeur Général Adjoint; prirent successivement la parole pour retracer la brillante carrière de M. Delory, et lui exprimer leur gratitude pour les très grands services qu'il a rendus à la Société Nationale pendant une carrière de plus de 46 ans.

Mme Delory fut associée à cette manifestation.

Au cours de la cérémonie, M. le Ministre a remis à M. Delory les insignes de Grand-Croix de l'Ordre de Léopold II.

M. Delory remercia l'assemblée en termes émus pour les paroles aimables et élogieuses qui lui furent adressées.

Il exprima sa confiance dans l'avenir de la Société Nationale, et brossa à grands traits un tableau des mesures qui, selon lui, s'imposent pour asseoir l'assainissement financier définitif du chemin de fer.



M. Marcel De Vos devient Directeur Général de la S.N.C.B.

PAR un vote unanime, le Conseil d'Administration de la S.N.C.B., en date du 4 juillet 1952 a désigné M. Marcel De Vos, Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux en qualité de Directeur Général de la S.N.C.B. en remplacement de M. F. Delory, atteint par la limite d'âge le 1er octobre 1952. Cette nomination prend cours le 1er octobre 1952.

M. Marcel De Vos est né à Gand le 5 juin 1902. Il fit ses études à l'Université de Gand d'où il sortit en qualité d'Ingénieur des Constructions Civiles et d'Ingénieur électricien.

A l'époque de ses études, il assumait la présidence du groupement des Etudiants Ingénieurs de l'Université de Gand. Il entra à l'Administration des Télégraphes et des Téléphones, le 8 décembre 1925 en qualité d'Ingénieur à l'essai. Nommé à titre définitif, on le retrouve le 30 juin 1936 comme Ingénieur principal de la Régie des T.T.; le 31 mai 1938, il était nommé Ingénieur en Chef-Directeur.

Pendant la dernière guerre, il fut attaché au cabinet de M. Claeys, Secrétaire Général au Ministère des Communications.

Le 31 mars 1936, il fut transféré au Ministère des Communications en qualité d'Inspecteur Général à la Direction Générale des Transports.

Le 1er juillet 1945, il était désigné en qualité de Commissaire du Gouvernement à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

A partir du 23 octobre 1946, il assume la Présidence du Comité Provisoire de Gestion des Transports Urbains de l'Agglomération Bruxelloise.

Un arrêté du Prince Régent, en date du 24 septembre 1947, le nomme Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Sans entrer dans de longs commentaires, les résultats qu'il a obtenus seront éloquemment soulignés par quelques chiffres.

Résultats d'exploitation des lignes ferrées et d'autobus de substitution à la S.N.C.V.

Exercice	Lignes		
	Bénéficiaires	En pertes	Non exploitées
1947	25	118	2
1948	26	115	2
1949	62	81	—
1950	88	55	—
1951	95(1)	48	—

(1) 97 en y comprenant deux lignes à fusionner avec celles du groupe de Charleroi.

Indépendamment des fonctions énumérées ci-dessus, on retrouve M. le Directeur Général De Vos comme :

- Membre du Comité de l'Office National Régulateur des Transports (Arrêté du Régent du 28 novembre 1944).
- Délégué gouvernemental à la Commission des transports internes du Bureau International du Travail à Londres à la première session de décembre 1945.
- Délégué gouvernemental à la deuxième session de la même commission, à Genève, en mai 1947.
- Délégué du Gouvernement au Congrès International des Tramways à Montreux (septembre 1947).
- Membre du Comité de Direction de l'Union Internationale des Transports Publics (11 décembre 1947).
- Membre et ensuite Vice-Président de la Caisse Auxiliaire de Compensation de l'État pour Allocations Familiales (1947-1948).

— Membre du Comité de Gestion de l'Immeuble Central de l'ONAF (Arrêté Ministériel du 20 juillet 1948).

Il est Commandeur de l'Ordre de la Couronne et Officier de l'Ordre de Léopold.

Nous concluons en extrayant quelques mots du discours de bienvenue prononcé à la Séance du Conseil d'Administration, par son Président, M. le Comte de Lichtervelde, le 11 octobre 1947. On conviendra que si ces paroles ont été marquées, à l'époque, du sceau de l'actualité pour la S.N.C.V., elles semblent l'être aujourd'hui pour la S.N.C.B. :

« M. De Vos a devant lui la perspective d'une ample carrière. La bonne volonté et la sympathie du Conseil lui sont acquises. Il prend les rênes à un moment difficile où le déséquilibre créé entre les recettes et les dépenses par la stabilisation des tarifs à un coefficient inférieur à celui du coût de l'exploitation pose des problèmes financiers et techniques redoutables. J'ai la ferme confiance qu'il est l'homme à nous suggérer des solutions à la fois hardies et sages. Il entre ici sans préjugés, avec des yeux neufs. C'est un précieux avantage. »

De la vivante revue « Nos Vicinaux », (juillet-août 1952), nous extrayons ce passage d'un article élogieux consacré à M. Marcel De Vos :

« En témoignage de reconnaissance pour les services que M. De Vos a rendus ainsi au Pays, S. M. le Roi l'a autorisé à porter le titre de Directeur Général honoraire de la S.N.C.V. »

M. De Vos est appelé à la Direction Générale de la S.N.C.B. au moment où le grand réseau va connaître un destin nouveau par la mise en service de la Jonction Nord-Midi et la réalisation de l'électrification successive des grandes lignes.

Quelques chiffres feront mieux ressortir l'importance de la S.N.C.B. dans la vie économique de la Nation : la S.N.C.B. exploite un réseau ferré de 5.040 km. et elle occupe près de 86.000 agents; chaque jour, il est chargé, en moyenne, plus ou moins 14.500 wagons de marchandises; chaque année, la S.N.C.B. passe pour plus de quatre milliards de francs de commandes à l'industrie et à l'artisanat. C'est la plus grande entreprise commerciale et industrielle du pays, dont la gestion est constamment contrôlée par les représentants de la Nation, la Presse et l'opinion publique.

La nouvelle tâche qui attend M. le Directeur Général De Vos est donc une des plus importantes et des plus difficiles.

Galliéni et Lyautey aimaient à dire : « Il ne faut jamais, par peur de difficultés, jeter l'ancre en éteignant les feux ».

M. De Vos ne fera jamais rien de semblable, car c'est avant tout un homme d'action; il l'a prouvé au cours des quelques années qu'il a passées parmi nous.

Au nom de tout le personnel, « Nos Vicinaux » adresse à son Directeur Général honoraire ses vives félicitations et ses meilleurs vœux de réussite à la S.N.C.B. »



Déclaration de Monsieur le Directeur Général F. Delory

Monsieur le Rédacteur en Chef,

VOUS avez bien voulu me demander, à l'intention des lecteurs de « Trains », quelles sont mes impressions au moment où, atteint par la limite d'âge, je vais abandonner la Direction Générale de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Je vous en remercie vivement et vous sais gré de me fournir ainsi l'occasion de m'adresser à tous ceux qui prennent intérêt à notre activité ferroviaire.

Il faut que je dise, avant tout, combien je suis touché des nombreuses marques de sympathie qui me parviennent de toutes parts.

Ma carrière a été longue; j'ai servi le Chemin de fer et le Pays durant quarante-six ans et demi. J'ai gravi tous les échelons de la hiérarchie et ai toujours eu, dans toutes les fonctions qui m'ont été confiées, le souci de bien faire.

Je m'en excuse, mais je ressens au fond de moi un sentiment de grande fierté d'avoir été à la tête de la plus grande entreprise du pays, d'avoir été le Chef du corps d'élite des Cheminots belges.

La tâche de Directeur Général de la S.N.C.B. est une tâche admirable et passionnante, mais délicate et difficile.

La période de six ans, au cours de laquelle j'ai assumé cette tâche, n'a certes pas été à l'abri de difficultés, mais a connu des réalisations intéressantes.

Citons-en les principales :

— La structure de la Société Nationale a été revue dans le but d'aboutir à une organisation plus efficace. Cette tâche de longue haleine a été poursuivie tout au long de l'exercice 1947.

Quelques retouches de détail y ont été apportées depuis lors et l'expérience a prouvé l'utilité et l'efficacité de la réforme.

— Le service des trains a reconquis sa régularité d'avant-guerre et l'a même améliorée. Alors que le retard moyen des trains de voyageurs était de 1' 4" en 1938, il est descendu à 40" pour les huit premiers mois de 1952. La rapidité des relations internationales a été accrue par la création de gares internationales et l'organisation des contrôles douaniers et de police, dans les trains, en cours de route.

La régularité de l'acheminement des marchandises a permis de réduire progressivement les délais de transport. Dès 1948, ils étaient devenus les mêmes qu'en 1940.

— La Société Nationale s'est concentrée sur la reconstitution rapide de son parc de véhicules. Elle a fourni un effort considérable pour la remise en état du matériel avarié par faits de guerre ou dont l'entretien avait été fortement négligé. Trois cent quatre-vingt-six locomotives nouvelles ont été acquises. Le parc a été standardisé par élimination d'un grand nombre de types anciens. Des locomotives électriques sont venues le renforcer; il y en a 26 en service et 50 en commande.

Pour les services de manœuvre, 5 locomotives Diesel sont en service et 12 en commande.

L'effectif des automotrices s'est accru de 27 automotrices doubles dont 2 prototypes à grande vitesse. En outre, 94 automotrices doubles sont en commande. Le parc d'autorails, en diminution à cause de démolitions nécessitées par de graves avaries de guerre, vient d'être renforcé par 10 autorails légers de tourisme; 10 autres sont en commande ainsi que 56 autorails ordinaires accouplables et 20 remorques.

Pour les voitures à voyageurs, l'effort a surtout porté sur la remise en état du matériel. Cinquante voitures métalliques nouvelles ont cependant été acquises. Elles sont destinées au service international. Cent trente-six voitures métalliques allégées, pour le service intérieur, sont en commande. Le parc de wagons a été rajeuni par un intense effort de réparation et même de reconstitution ainsi que par l'acquisition de 15.500 wagons nouveaux. En même temps, un grand nombre de véhicules anciens ont été démolis ou vendus.

- La reconstruction du réseau, à l'égal de la reconstitution du parc de matériel a été l'un des objectifs immédiats de la Société Nationale dès la Libération. A l'heure actuelle, cette tâche gigantesque peut être considérée comme pratiquement terminée à l'exception de certains travaux liés au réaménagement et à la modernisation de nos installations.

La reconstruction a porté notamment sur 377 ouvrages d'art, 290 km de voies principales et accessoires, 414 bâtiments, 182 cabines de signalisation. Elle comporte à son actif la réédification d'ouvrages très importants, tels que le viaduc de Montzen, la nouvelle gare de Mons, la reconstruction des installations ferroviaires de Courtrai, etc...

- Un autre aspect capital de l'activité de la Société Nationale est sa lutte incessante pour la réalisation de l'équilibre financier.

Les dépenses d'exploitation unitaires ont atteint en 1952, par rapport à l'avant-guerre, le coefficient 4,55. Le niveau des tarifs par rapport à la même base n'est que de 3,23. L'écart entre ces deux multiplicateurs justifie l'octroi de subventions pour l'Etat. Celles-ci sont en voie de résorption et sont partiellement compensées, soit par des économies, soit par le paiement par l'Etat de prestations gratuites ou à prix réduits faites par la Société Nationale dans l'intérêt de la collectivité.

- Les économies réalisées par la Société Nationale depuis 1946 ont été évaluées à près de 2,5 milliards par an pour un budget total actuel de l'ordre de 12 milliards.

Elles portent sur tous les aspects de l'exploitation.

Leurs deux secteurs principaux sont : l'effectif du personnel et la consommation de combustibles.

Cette dernière qui était, en 1946, de 94,2 kg par 1.000 tonnes-km brutes remorquées (contre 83,7 kg en 1938) est tombée à 70,1 kg en 1951.

L'effectif du personnel qui atteignait 101.676 unités, en mars 1946, est réduit actuellement à moins de 87.000 agents, soit une diminution de près de 15.000.

Dans les 2,5 milliards d'économies dont question ci-dessus, la consommation de combustibles intervient pour 477 millions et la réduction de l'effectif de personnel pour 1.285 millions.

- Les économies sont poursuivies également par un effort permanent de modernisation et de rationalisation. En voici certains aspects essentiels :

- L'électrification du réseau, dont le programme admis en 1947 porte sur 1.500 km de lignes à trafic important, a déjà connu les réalisations suivantes :

1ère tranche : Mise en service des lignes Bruxelles-Charleroi (novembre 1949) et Linkebeek - Anvers-Nord (mars 1950).

2ème tranche : Celle-ci comporte l'électrification de Bruxelles-Liège, Bruxelles-Ostende, Bruxelles-Namur et tronçons annexes.

Après des retards dus notamment à l'étude de l'utilisation éventuelle du courant monophasé 50 périodes 20.000 V., elle a déjà accompli de grands progrès, notamment sur le tronçon Bruxelles-Gand.

— Les nécessités financières lui imposant leur loi rigoureuse, la Société Nationale a recherché le moyen de réduire les dépenses des lignes à trafic peu important en simplifiant et modernisant leurs méthodes d'exploitation, sans porter atteinte à la qualité du service offert au public.

Cette tâche a mené à des mesures diverses telles que la suppression de trains-vapeur et leur remplacement par des autorails ou même des autobus.

Actuellement des autorails sont substitués à la plupart des trains-vapeur sur 440 km (total prévu 780 km)

des autobus sont mis en ligne cependant avec maintien du parcours par fer aux heures de pointe sur 170 km (total prévu 250 km)

des autobus sont substitués en totalité au chemin de fer sur 320 km (total prévu 560 km)

le service des trains n'est pratiquement pas modifié sur 320 km (total prévu 410 km)

	1.250 km	2.000 km
--	----------	----------

Dans le but de mieux servir sa clientèle en particulier et la population du pays en général, la Société Nationale a organisé et élargi ses services de transport de porte à porte. Par la mise en ligne, dès mars 1950, de grands containers de 5 tonnes, elle a résolu le problème du transport des charges complètes jusqu'à pied d'œuvre dans les établissements non raccordés au chemin de fer. Le transport à domicile des colis de détail a été réformé lui aussi par la refonte complète des anciens services de camionnage en un système de « centres routiers » moins nombreux mais mieux équipés et à rayon d'action beaucoup plus étendu. Les centres routiers déjà créés ainsi que les services de camionnage encore existants desservent déjà 97 % de la population totale du pays au lieu de 80 % en 1946.

— L'effort de rationalisation de la Société Nationale a porté encore sur le regroupement et la modernisation des remises, la concentration des gares de formation et l'amélioration de leur équipement, la mécanisation des travaux de renouvellement de la voie au moyen de cribleuses et bourreuses modernes à fonctionnement automatique et n'exigeant plus qu'un personnel réduit, la création d'un nouveau type de signalisation lumineuse, l'automatisation des passages à niveau non gardés, la sonorisation des gares par haut-parleurs, le perfectionnement des procédés de manutention des colis, etc., etc.

— Parmi ses réalisations, la Société Nationale place, à côté de ses progrès techniques, les améliorations qu'elle apporte à la situation de son personnel.

En 1947, mais avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1946, le régime des barèmes du personnel a subi une réforme profonde. Les nouveaux barèmes rompaient avec les conceptions antérieures. Ils forment un ensemble harmonieux et clair rémunérant équitablement les multiples catégories d'agents en les classant à leur juste place et récompensant le mérite, la compétence, l'expérience acquise ainsi que la fidélité à l'entreprise. Le nouveau mode de rémunération a subi l'épreuve de temps. Sauf certaines modifications de détail il s'est maintenu et la remarquable tenue morale et sociale du personnel de la Société Nationale est certainement due en partie à l'existence d'un système de rémunération adéquat et accepté par les intéressés.

La Société Nationale, toujours à l'avant-garde du progrès a étendu les avantages sociaux qu'elle dispense à son personnel. Citons, l'octroi de 15 jours de congés aux ouvriers statutaires, l'élaboration du statut des œuvres sociales; l'aide à la reconstruction des habitations sinistrées, de notre personnel, qui s'est poursuivie jusqu'en 1951; l'accueil dans nos homes de milliers d'enfants; le perfectionnement de l'équipement de nos centres régionaux notamment pour la radiographie; dans un domaine à la fois social et professionnel : la mise au point de l'apprentissage des porteurs d'avis, etc., etc...

Faut-il ajouter qu'en 1951 la S.N.C.B. a fêté son XXV^e anniversaire et qu'à cette occasion elle a effectué à titre symbolique, le premier passage de la Jonction en autorail et qu'elle a inauguré le Musée des Chemins de fer.

Chaque rubrique de cette énumération forcément sèche et incomplète devrait faire l'objet de longs développements.

Loin de moi la pensée d'attribuer au Directeur Général le mérite de ces réalisations. Elles sont l'œuvre de tous, à tous les degrés de la hiérarchie.

Que chacun reçoive ici l'hommage de ma vive reconnaissance.

Et je tiens à rendre un hommage particulier aux membres de la Direction avec qui j'ai travaillé pendant plus de six ans dans le meilleur esprit d'équipe et dans des rapports toujours empreints d'estime et de confiance.

* *

J'ai le sentiment d'avoir entretenu d'excellentes relations avec les Ministres des Communications, les membres des Comités Permanents, des Conseils d'Administration ainsi que des Collèges des Commissaires avec lesquels j'ai eu l'honneur de travailler depuis 1946.

* *

Dans le domaine ferroviaire international, je me suis efforcé tant en ma qualité de Président de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer que de Vice-Président de l'Union Internationale des Chemins de fer, de défendre le prestige de la S.N.C.B. et de la Belgique.

* *

J'ai connu le régime d'exploitation des Chemins de fer par l'Etat et depuis sa création en 1926, j'ai participé activement à la vie de la Société Nationale.

J'ai la conviction que ce régime appliqué dans la conception qu'en avait le législateur de 1926, c'est-à-dire une société nationale administrée par un Conseil comprenant des compétences, des représentants des actionnaires privés, des Conseils Supérieurs du Travail, du Commerce, de l'Agriculture et des Classes moyennes, ainsi que du Personnel, une société dotée d'une large autonomie administrative et financière, contrôlée par l'Etat et soustraite aux influences changeantes de la politique est le régime qui, sans conteste, convient le mieux à notre grande entreprise ferroviaire.

* *

La S.N.C.B. n'est pas au bout de ses difficultés. Celles-ci sont avant tout d'ordre financier.

Les causes du mal sont connues.

Les remèdes aussi.

De même que depuis la libération, d'année en année, on a progressé, on s'est acheminé vers l'assainissement financier, il faudra encore quelques années pour mettre au point la solution des grands problèmes qui sont à l'étude et qui contiennent les possibilités du parachèvement de cet assainissement, à savoir :

le financement de l'électrification,

le renflouement du Fonds de renouvellement,

les pensions,

la coordination des transports.

* *

En terminant, je voudrais exprimer l'espoir que mon successeur, M. Marcel DE VOS, qui vient de la Direction Générale de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, avec à son actif la réputation d'avoir, dans une large mesure, assaini la situation de cette Société, puisse, en collaborant avec les instances responsables (Conseil d'Administration, Comité Permanent, Direction), parachever ou plus tôt l'assainissement de la S.N.C.B.

F. DELORY,
Directeur Général.

Monsieur De Vos nous dit...

AUSSITOT connue la désignation de M. DE VOS comme successeur de M. DELORY dans la tâche de Directeur Général de la S.N.C.B., nous nous sommes fait un devoir d'aller saluer cet éminent fonctionnaire, dans le but d'assurer la permanence de la saine collaboration qui s'est créée entre la Direction Générale de la Société et notre périodique.

Tout naturellement, la conversation s'est rapidement portée sur les perspectives d'avenir de la Société Nationale et sur les grands problèmes que pose la gestion de celle-ci.

De cet entretien, nous gardons l'impression que M. DE VOS peut déjà s'appuyer sur une information très vaste des difficultés qui devront être surmontées.

Diverses solutions ont même été esquissées par lui.

M. DE VOS considère qu'un véritable salut ne peut être que la résultante d'un travail d'équipe effectué avec le concours diligent de tous les membres du personnel, quel que soit le degré qu'ils occupent dans l'échelle hiérarchique de la Société Nationale.

C'est dans cet esprit que, selon les vœux de M. DE VOS, les questions pendantes devraient être attaquées successivement. Pour atteindre des résultats substantiels, il conviendrait de faire preuve d'imagination et d'abandonner toute idée préconçue. Chacun, dans son secteur, devrait examiner si certaines innovations n'auraient pas pour vertu d'alléger les charges qui pèsent sur la Société Nationale.

Le nouveau Directeur Général est persuadé qu'il faudra témoigner de persévérance et de ténacité pour arriver à des résultats convaincants, en comptant aussi. ajouta-t-il plaisamment, sur la chance qui finit toujours par sourire aux audacieux.

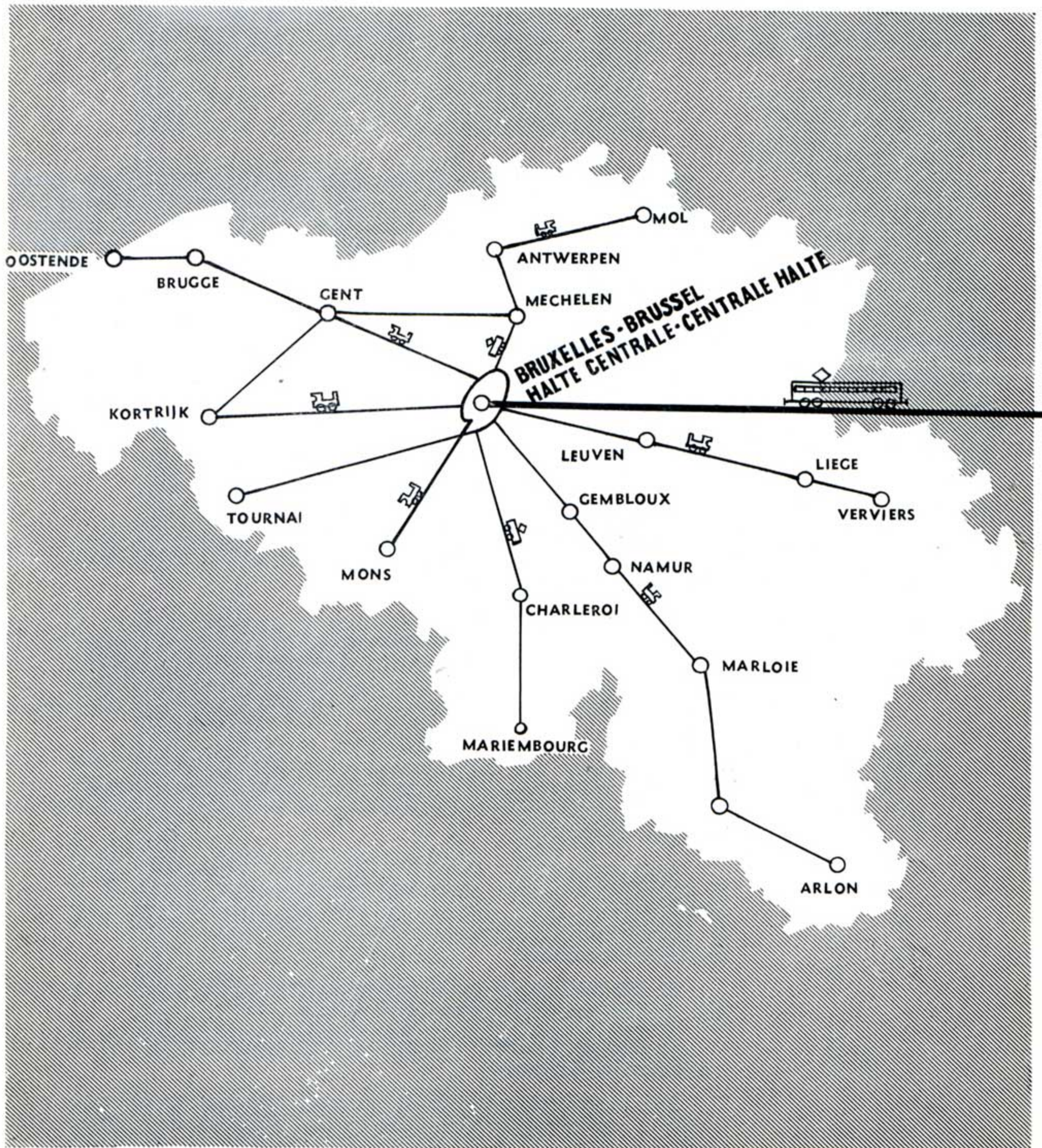
Faisant allusion au rôle de la S.N.C.B. sur le plan économique et social, il rappela l'importance vitale que le transport par chemin de fer constitue pour la Nation. Il en tira la conclusion que pour l'ensemble du personnel et surtout pour les dirigeants, cette situation impose plus de devoirs qu'elle ne confère de droits.

M. DE VOS espère qu'il pourra compter sur le concours du personnel tout comme son prédécesseur a pu le faire.

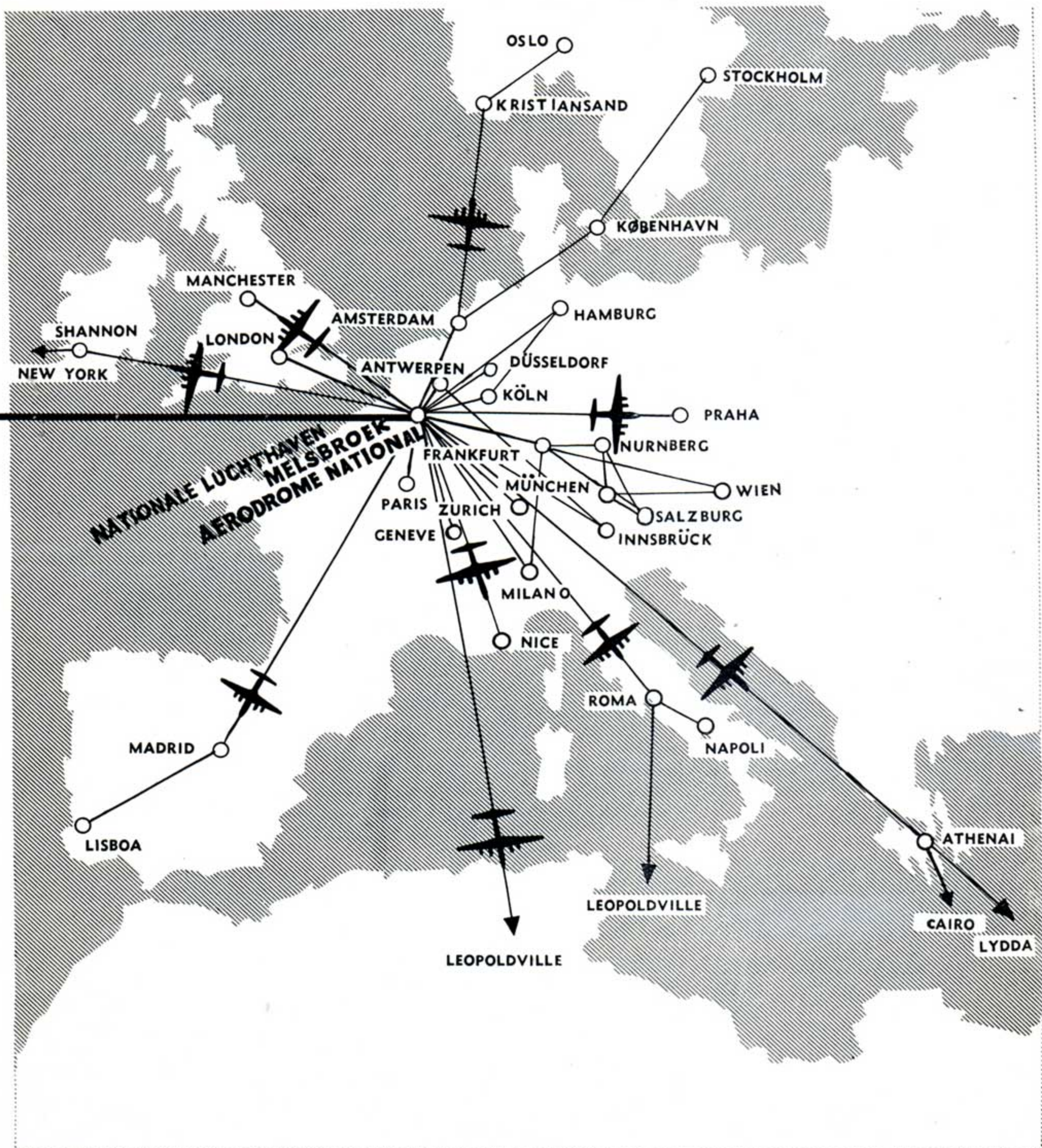
Le nouveau Directeur Général est franchement optimiste quant à l'avenir de la Société Nationale.

Pour surmonter à plus ou moins brève échéance les difficultés qui vont surgir, il compte sur son propre labeur, sur l'appui de son personnel et aussi, dit-il, sur un minimum de réussite, sans laquelle rien de marquant ne se réalise.

De n'importe où en **BELGIQUE**



Vers n'importe où dans **LE MONDE**





Un quadrimoteur Douglas D.C.6 en route vers New-York.

Le Rail au service de l'aviation

La liaison Bruxelles
(Gare centrale) —
Aéroport national
de Melsbroeck

par

Gaston CLAEYS

1^{er} Vice-Président du Conseil

d'Administration de la S.N.C.B.,

Administrateur-délégué de la
Sabena.

SI la rapidité des transports internationaux par avion n'est plus à souligner, par contre tous ceux qui se sont penchés sur le problème du trafic aérien civil au départ de Bruxelles ont été frappés par la pauvreté des communications qui existent actuellement entre la capitale et l'aéroport national.

La Sabena y a remédié par des services d'autobus confortables, mais elle en réserve naturellement l'accès à ses passagers qui s'embarquent au terminus urbain, Porte de Schaarbeek. Le trajet dure environ 20 à 25 minutes et se fait par une route, étroite sur la plus longue partie de son parcours, et qui traverse l'agglomération de Diegem par un boyau à trois virages dans lequel s'engouffre aussi la ligne du tramway vicinal.

Différentes solutions ont été proposées pour remédier à cet état de choses, mais aucune, en fait, n'avait encore été adoptée définitivement. Celle qui sera appliquée dans quelques mois aura le mérite de donner satisfaction non seulement aux passagers bruxellois des lignes aériennes commerciales qui passent par Melsbroeck, mais surtout aux voyageurs qui viennent de province.

Le point de départ

De quoi s'agit-il ? En deux mots : de créer à la Halte centrale de la Jonction Nord-Midi, un service rapide d'autorails à destination de Melsbroeck.

Le point de départ de cette solution c'est, en réalité, la construction, face à la Halte centrale, d'un grand building « Sabena » destiné à recevoir la majeure partie des services de notre compagnie nationale d'aviation, actuellement disséminés dans la ville.

Érigé au-dessus du tunnel de la Jonction, l'immeuble sera en communication directe avec les voies ferrées qui passeront sous ses fondations et disposera d'un quai auquel aboutit un train Diesel d'abord, électrique ensuite, reliant l'aéroport à la Halte centrale.

Les avantages de la décision que viennent de prendre en commun les pouvoirs publics et la Sabena sont évidents : regroupement des services éparpillés, suppression du service d'autobus, transfert du terminus urbain actuel dans l'immeuble à ériger, en relation directe avec les lignes du réseau de chemin de fer; pour les voyageurs arrivant de province, suppression des transbordements, communications plus confortables et plus rapides avec l'aéroport. Il va sans dire que cette liaison intéresse non seulement les passagers aériens de la Sabena, mais aussi des compagnies étrangères, qui pourront avoir leurs bureaux dans l'immeuble ainsi que toutes les personnes qui désirent se rendre à Melsbroeck par la voie la plus rapide; comme : le personnel travaillant à l'aéroport, ceux qui désirent visiter ce dernier ou aller prendre le thé à la terrasse de l'aérogare.

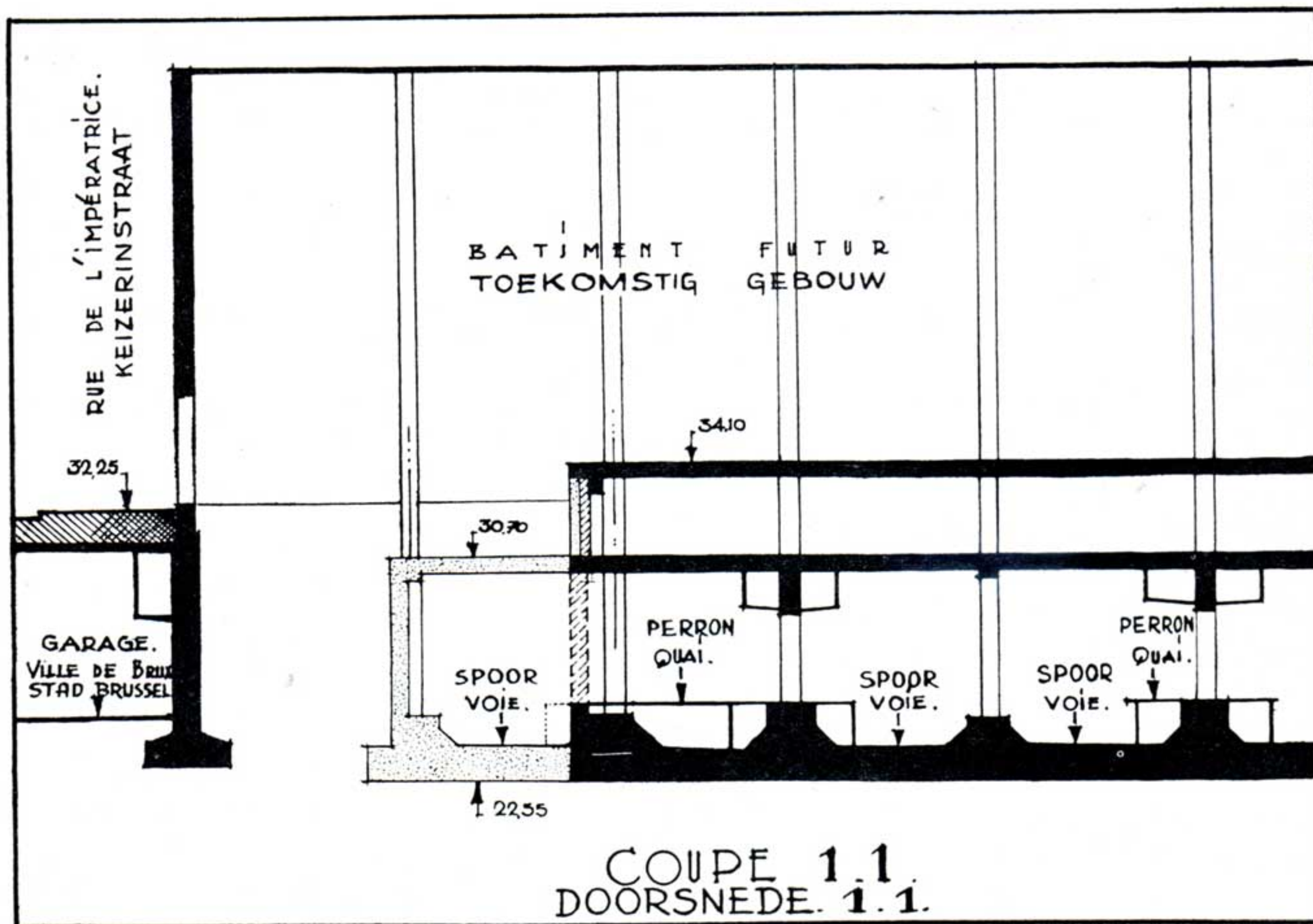
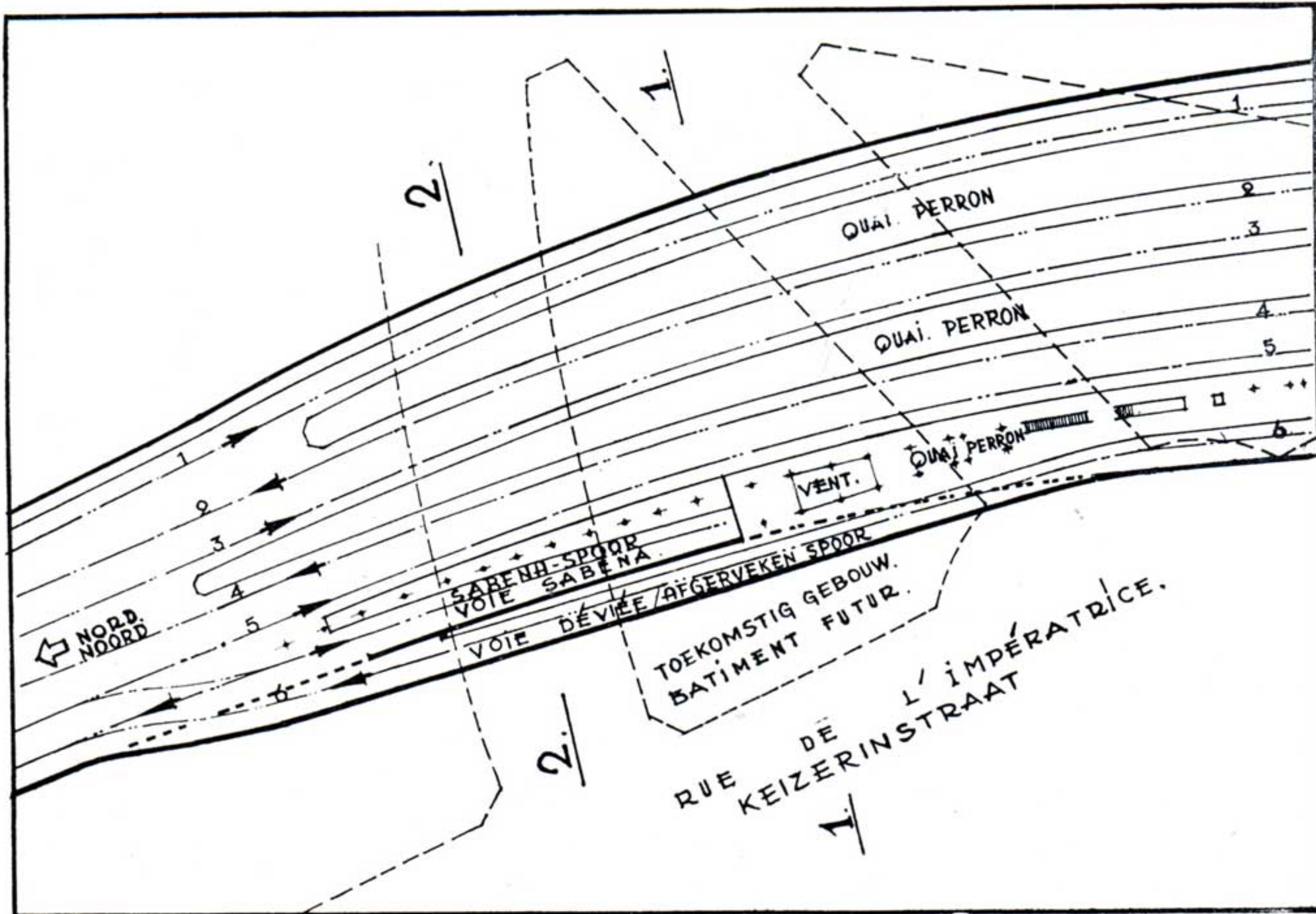
Les premiers

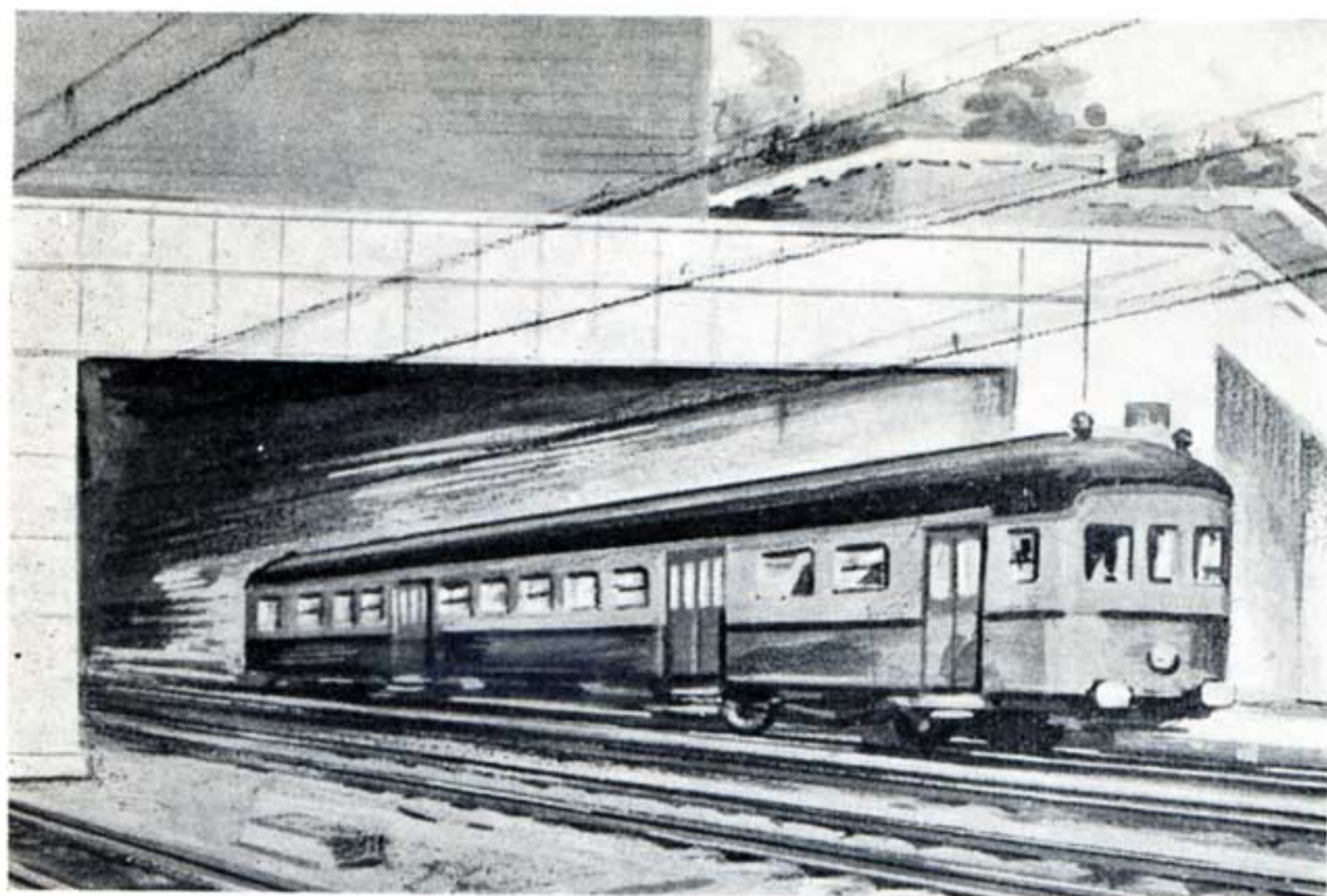
En réalisant ce projet Bruxelles donnera, au monde, la preuve de son esprit d'initiative, de son ingéniosité, du souci de ses édiles de suivre le progrès à mesure qu'il se développe et de la notion exacte qu'ils ont de l'importance du trafic aérien.

On a dit volontiers de la Belgique qu'elle était la plaque tournante de l'Europe en matière de communications ferroviaires et aériennes. La Jonction Nord-Midi et son utilisation rationnelle, notamment à la Halte centrale, renforceront cette impression.

Non seulement un Ostendais, un Liégeois, un Namurois pourront traverser Bruxelles, en train, sans difficultés ni retard, mais ils pourront gagner pratiquement n'importe lequel des 26 pays qui desservent les lignes aériennes belges dans le monde en prenant simplement le train à leur gare locale.

Ce sera la première réalisation de ce genre au monde et l'un des exemples les plus frappants de la collaboration fructueuse qui peut s'établir





Autorail type Sabena.

d'élargir le pertuis de façon à y loger, sous l'immeuble de la Sabena et en liaison directe avec lui, une voie supplémentaire (entre les voies 5 et 6) sur une longueur de 150 mètres avec quai adjacent d'une soixantaine de mètres. Cet élargissement, en cours d'exécution, n'offre aucune difficulté appréciable puisqu'il s'agit de repousser la paroi ouest du tunnel, où ne se pose pas de problème du rabattement de la nappe aquifère et de la poussée des terres. La durée des travaux est estimée à 10 mois environ. Ils pourront se faire sans apporter d'entraves à la circulation de surface ni de modifications à la voirie existante.

entre le rail et l'aile, chacun complémentaire des services que rend l'autre.

Ajoutons qu'on envisage aussi de faire du toit de cet immeuble destiné à l'aviation une plateforme bétonnée susceptible de recevoir des hélicoptères. Ainsi non seulement la Jonction aura doté Bruxelles d'une gare supplémentaire, mais encore elle lui aura donné une gare aérienne et un « héliport ».

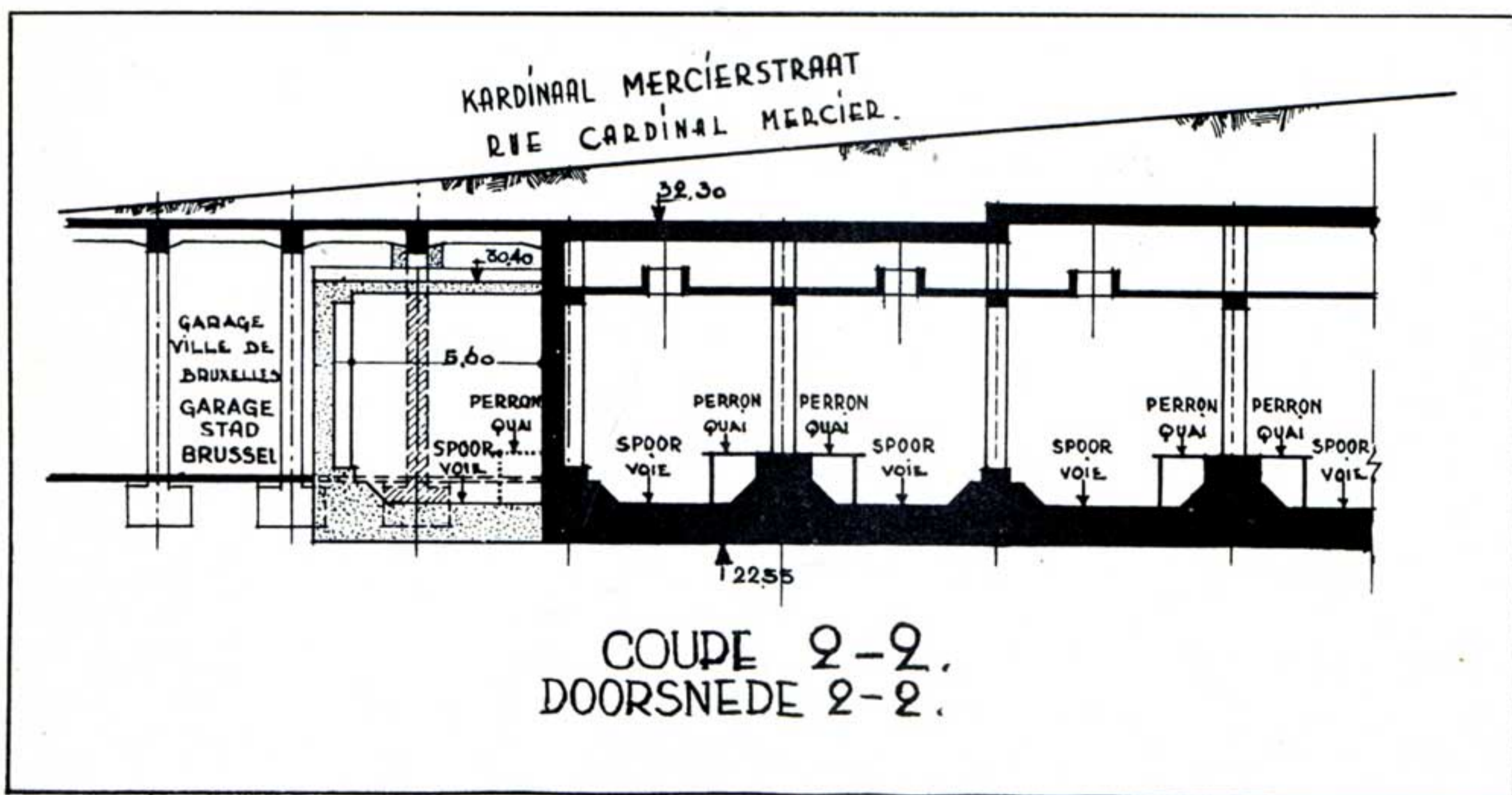
Le fonctionnement

Le tunnel de la Jonction dans le pertuis de la Halte centrale, ne permettait pas, dans son état premier, l'aménagement d'une ligne et d'un quai en cul-de-sac pour le stationnement de trains à destination de Melsbroeck, les six voies de passage existantes étant indispensables. Pour permettre la réalisation du projet on a décidé

L'exploitation de cette ligne pourra être réali-sée sans créer de perturbation dans le trafic ferroviaire de la Jonction. Les rames des trains à destination de l'aérodrome s'engageront sur la voie numéro 6, par un simple jeu d'aiguillage, et inversement celles venant de Melsbroeck iront rejoindre le quai central par le même dispositif en quittant la voie numéro 5. Comme les heures de pointe du trafic ferroviaire ne coïncident pas avec celles du trafic aérien, les rames pourront se suivre à intervalles raisonnables.

Tous les quarts d'heure

Quel sera l'itinéraire de cette liaison Halte centrale - Melsbroeck ? A partir de la Gare du Nord il empruntera la ligne Bruxelles-Louvain. A Saventhem, les autorails bifurqueront vers l'aéroport et contourneront le champ d'aviation



pour aller déposer leurs passagers à l'aérogare existante.

Il est également prévu dans le sens Melsbroeck-Bruxelles un passage anglais au point de bifurcation de Saventhem, cela afin de ne gêner en rien la circulation de la ligne Bruxelles-Louvain, dont l'électrification est prévue pour 1954.

Les services techniques de la S.N.C.B. estiment que la dépense de l'ouvrage d'art à construire à Saventhem ne dépassera pas la somme de huit millions.

De la Halte centrale à Melsbroeck les autorails mettront 15 minutes. Il y aura deux autorails par heure, aux heures d'affluence S.N.C.B. (qui ne sont pas les heures de pointe de la Sabena). Aux heures d'affluence Sabena on mettra en ligne trois, voire quatre autorails par heure.

Le point de vue technique

Examinons maintenant, avec plus de détails, le travail que doit réaliser l'O.N.J. pour ouvrir et refermer le tunnel de façon à y construire un pertuis supplémentaire destiné à la sixième voie déviée.

Préalablement à toutes les démolitions, des cloisons en bois doivent être montées sur le quai ouest de façon à isoler les nouveaux chantiers du restant de l'étage ferroviaire en cours de parachèvement.

Le chantier se divise en trois secteurs distincts: a) les secteurs nord et sud où le mur actuel du tunnel doit être démoli pour faire sortir et rentrer la voie directe déviée; b) le secteur central où le mur actuel est maintenu; c) le secteur rue Cardinal Mercier sous laquelle se trouve le garage souterrain de la Ville de Bruxelles et où des colonnes doivent être démolies ainsi qu'une partie des deux murs le long des alignements nord et sud de cette artère.

Le pertuis complémentaire à créer présente une largeur maximum de 6 m. 50, épaisseur du nouveau mur ouest du tunnel comprise.

Les deux ouvertures à réaliser dans le mur actuel du tunnel ont des longueurs respectives de 70 mètres côté nord et 56 mètres côté sud.

Les phases successives des travaux se présentent comme suit :

a) Terrassements :

Dans le secteur sud une fouille de 10 à 13 mètres de profondeur protégée du côté ouest par le mur du garage de la ville de Bruxelles. Dans le secteur nord une fouille de même profondeur, de 20 mètres de largeur à la crête d'une banquette de 4 mètres de largeur suivie d'un talus 4/4.



Intérieur d'un quadrimoteur D.C.6.
Le steward présente le « Cardinal des mers »,
quelque part au-dessus de l'Atlantique.

Il est à souligner que les fouilles sont exécutées dans un terrain asséché par l'éégout drain du tunnel.

b) Démolitions :

Dans les deux ouvertures il faut démolir : le mur en béton de 60 centimètres d'épaisseur en laissant subsister provisoirement les colonnes indépendantes du mur, la grande poutre inférieure de 2 m. 50 × 2 m. de hauteur, le talon extérieur inférieur du mur du tunnel et le mur de l'entresol inférieur du tunnel au niveau 30,70 car la reprise des charges existantes exige en certains endroits des poutres transversales sur toute la hauteur de cet entresol.

Dans le secteur de la rue Cardinal Mercier il faut démolir une partie des deux murs de béton armé de 1 mètre d'épaisseur sur 6 mètres de largeur et 8 mètres de hauteur, la première file des colonnes intérieures étant maintenue provisoirement.

c) Construction du nouveau pertuis :

Dans les secteurs nord et sud on procède d'abord à la construction de nouvelles colonnes, du prolongement du radier et du nouveau mur ouest; construction de dalles et poutres transversales pour fermer le nouveau pertuis. A ce moment on peut démolir les colonnes de l'ancien mur du tunnel. On referme également par un nouveau voile l'entresol inférieur.

Dans la partie centrale on procède à la construction du nouveau radier, du nouveau mur et de la dalle sur le nouveau pertuis qui reposera sur une saignée exécutée dans la partie du mur ancien existant qui est maintenu.

Dans le secteur de la rue Cardinal Mercier la construction est analogue aux secteurs voisins; des poutres, souvent importantes, doivent être

établies pour supporter les charges transmises par la voirie qui auparavant étaient reprises par des colonnes qui seront démolies après.

Deux poutres transversales, prenant appui d'une part sur le mur extérieur du nouveau perron et d'autre part sur l'ancien mur du tunnel seront construites des deux côtés de la colonne à démolir. Les poutres primitives du hourdis supportant le hourdis de la voirie seront calées par des blocs en béton sur les nouvelles poutres transversales dont il vient d'être fait mention et les colonnes peuvent alors être démolies.

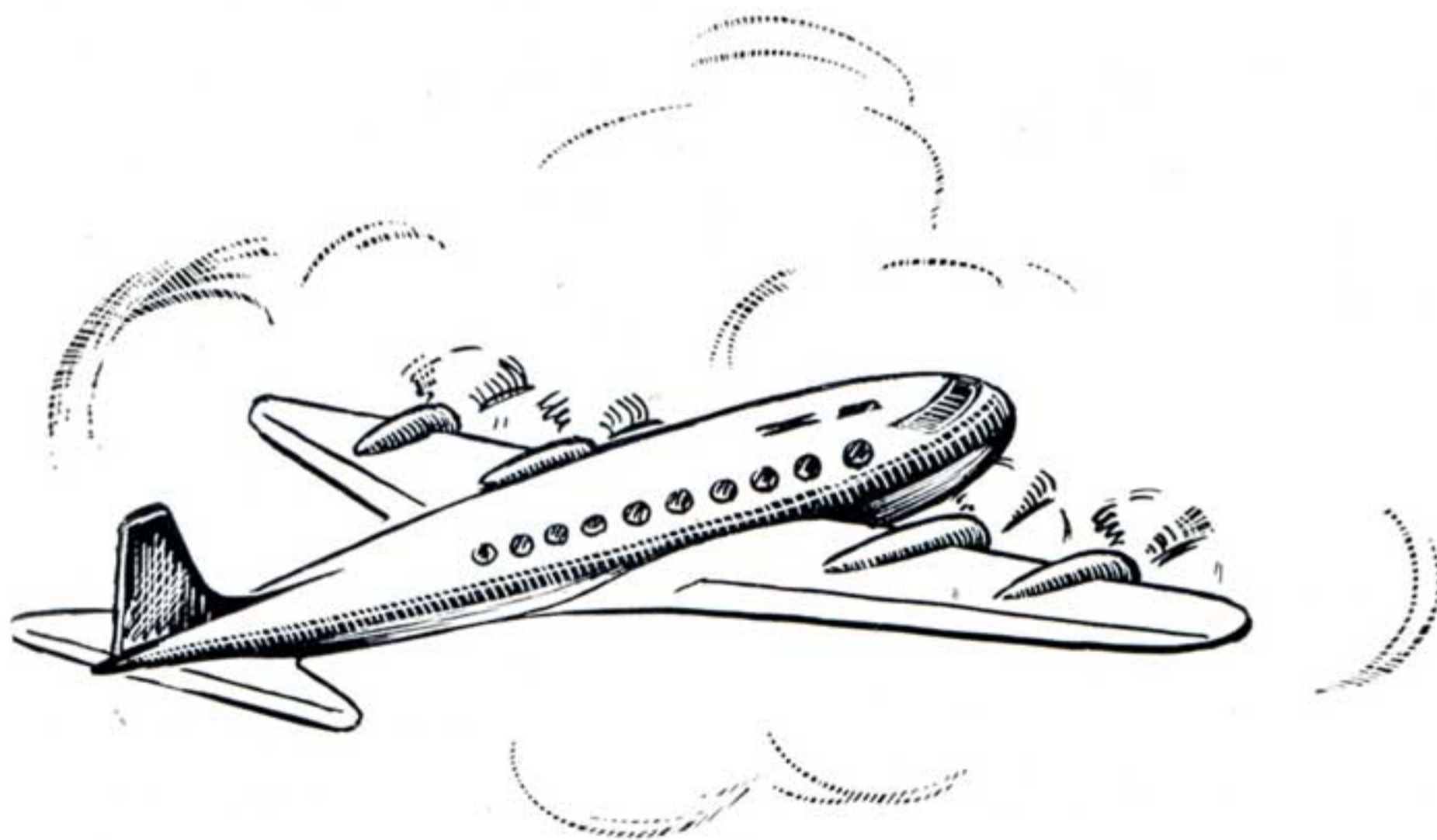
Ajoutons, pour mémoire que dans le secteur sud se trouve la centrale d'aspiration d'air frais S2 accolée au mur ouest du tunnel qui doit être démolie à cet endroit. Cette centrale doit donc être également démolie et reconstruite dans

l'axe du quai. La partie mécanique de cette centrale est entièrement montée et en ordre de marche. Il faudra donc la démonter et la remonter dans son nouvel emplacement.

Conclusion

L'immeuble « Sabena » avec sa gare de départ, sa salle de guichets, sa réservation centrale, ses bureaux de fret, ses entrepôts, son large parking pour voitures, et les plus récents perfectionnements pourra être mis en service pour la fin de 1953 ou début 1954.

Son achèvement déterminera l'urbanisation ultérieure des abords de la Jonction qui fera d'un quartier actuellement transformé en chantier ouvert l'un des centres les plus actifs de la capitale belge.



PARMI LES NOTRES

M. F. BERTRAND



M. F. BERTRAND est né à Villers-deux-Eglises le 16-4-1895. Après avoir suivi les cours de l'Ecole moyenne de Philippeville et du Collège d'Enghien il entra en septembre 1912 en qualité de commis direct à

l'Administration des chemins de fer de l'Etat belge (Direction de la Traction et du Matériel). Il poursuit simultanément des études d'ingénieur des constructions civiles à l'Université de Louvain, d'où il sortit en 1922 avec distinction. Ces études furent entravées par suite d'une interruption de 5 ans résultant d'une part de la guerre de 1914-1918 et d'un an de rappel sous les drapeaux. Il fut nommé chef de section en décembre 1922 et fut attaché à l'Atelier central de Cuesmes jusqu'en juillet 1923, ensuite à la remise de Tamines jusqu'en juin 1924. En mars 1924, il prit part au concours d'ingénieur de la Traction et du Matériel dont il triompha en emportant la 2^{me} place.

On le retrouve comme ingénieur à Jemelle à partir du 10 juin 1924. Ensuite comme ingénieur principal du Matériel à Namur à partir du 1 janvier 1940. Il fut nommé chef du groupe de Namur en fin 1948 et, à partir du 17 août 1949, il fut détaché en qualité de chef de cabinet-adjoint auprès du Ministre des Communications. Nommé ingénieur en chef en février 1951, il a été appelé, par décision du Conseil d'Administration de la S.N.C.B., en qualité de Directeur général adjoint à partir du 1 octobre 1952.

M. LOUMAYE



INGENIEUR civil électricien-mécanicien, de la promotion 1932, M. LOUMAYE est entré par voie de concours au service de l'Exploitation de la S.N.C.B. en février 1934.

Après le stage habituel dans les divers servi-

ces, il fut désigné, en juin 1935, en qualité d'adjoint à l'Inspecteur principal de l'Exploitation à Mons.

La création, en 1940, du service de l'Exploitation technique entraîna sa mutation pour la Direction de l'Exploitation où, d'abord en qualité d'ingénieur jusqu'en 1948, ensuite en qualité d'ingénieur principal, il eut à s'occuper des études techniques dans leurs rapports avec l'exploitation : aménagements des gares, voies, signalisation, bâtiments et en particulier la reconstruction des installations démolies ou endommagées pendant la guerre 1940-1945, les gares de formation, la Jonction Nord-Midi; la simplification des lignes à faible trafic, etc...

M. Loumaye est officier de réserve d'artillerie et, depuis 1950, titulaire du cours d'Exploitation des chemins de fer à l'Université catholique de Louvain.

Il vient d'être appelé à remplir les fonctions de chef de cabinet-adjoint auprès de M. Segers, ministre des Communications, en remplacement de M. Bertrand, promu Directeur Général adjoint de la S.N.C.B.

M. PINSART



A PRES des études moyennes à l'Athénée d'Ixelles, M. Pinsart entrait à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat le 21 octobre 1905, en qualité de commis auxiliaire. Le 30 juin 1910, il était nommé commis, ensuite de l'examen de promotion en usage à cette époque.

Attaché au Secrétariat général du Département, il accompagna le gouvernement au Havre pendant la première guerre mondiale, où ses brillantes qualités d'organisateur lui valurent une nomination de commis chef dès la libération du territoire.

Au Secrétariat général, où il avait repris ses fonctions, il fut chargé de la direction du bureau du Contrôle des Dépenses et conquist le grade de s/Chef de bureau en 1923.

Le bureau qu'il dirigeait allait constituer le Service central de Comptabilité et de Contrôle des Dépenses, transformé dans la suite en Direction des Finances.

M. Pinsart fut nommé chef de bureau en 1925 et chef de division quelque temps après.

Le bureau que M. Pinsart dirigeait avec une rare compétence, ne répondait pas à son tempérament. Aussi, obtint-il en 1930, une nomination d'inspecteur, chargé de l'organisation et du contrôle des magasins d'approvisionnements.

M. Pinsart fit montre dans ses nouvelles fonctions de qualités exceptionnelles d'organisateur. La Société Nationale lui doit une bonne part des excellents résultats obtenus dans ce secteur important de son activité.

Le service d'inspection des dépenses et des consommations prit rapidement une grande extension, et, en récompense des services rendus, la Société Nationale en confia en 1946, la direction à M. Pinsart avec le titre d'inspecteur principal.

Fonctionnaire de grande classe, d'une belle intelligence et d'une activité extraordinaire, M. Pinsart quitte la Société, atteint par la limite d'âge, doué d'une vitalité que beaucoup de jeunes lui envieraient.

M. L. DEVROYE

M. L. DEVROYE, Inspecteur au bureau du Secrétariat de la Direction Générale a été admis à la retraite le 1^{er} août 1952.

Né à Bruxelles en 1890, deuxième d'une famille de cinq enfants, il entra au service des Chemins de fer, en 1908, comme Commis d'ordre à l'essai, à la remise d'Arlon. Il gravit plusieurs échelons de la hiérarchie, subit avec grand succès, en 1925, les épreuves du fonctionariat et fut successivement nommé Sous-Chef de bureau, puis Chef de bureau (1940) et détaché à la Direction Générale en 1945. L'année suivante, il était transféré au Cabinet du Directeur Général et promu Chef de bureau principal en 1948, puis, Inspecteur en 1950.

Fonctionnaire du plus grand mérite, actif, dévoué et serviable, ayant toujours fait preuve d'une remarquable puissance de travail et de réelles facilités d'assimilation, M. L. Devroye ne laisse que de bons souvenirs à la Direction Générale où son départ est unanimement regretté.

Après 44 années d'une laborieuse carrière, il a droit à jouir d'une longue et heureuse retraite. C'est le vœu que nous formons pour lui.

M. Charles ENGELEN

« Notre bon Charles », comme le disait si bien M. Sergijsels, lors de son allocution d'adieu, quitte la S.N.C.B. en même temps que M. Delory, qu'il a servi avec dévouement pendant de longues années.

Après avoir participé courageusement à la campagne de 1914-1918, il entrait, le 20 octobre 1919, comme messenger au Ministère des Chemins de fer (Secrétariat Général) et, en 1926, lors de constitution de la S.N.C.B., il devenait huissier de M. Gabriel Jadot, Directeur des Finances.

Puis, quand M. Delory succéda à ce dernier, Charles — comme on l'appelait familièrement — entra à son service.

Il ne devait plus le quitter...

Agent zélé, actif, dévoué, discret, toujours souriant et optimiste, M. Charles Engelen était très estimé de son chef et de tous ceux qui étaient en rapport avec lui.

Une cordiale manifestation de sympathie a eu lieu, le 17 septembre 1952, à l'occasion de son départ.

M. Sergijsels, Inspecteur principal adjoint, lui exprima avec émotion les sentiments sincères de tous les membres de la Direction Générale et M. Delory, en termes délicats et affectueux, lui dit toute sa satisfaction pour la façon dont il avait rempli ses fonctions pendant plus d'un quart de siècle.

Un souvenir fut remis au brave Charles : un moderne engin de pêche... qui lui permettra d'utiliser ses loisirs à taquiner le goujon!...



Cérémonie en mémoire de M. Marcel Franckson

LE samedi 20 septembre 1952 avant-midi, en l'Hôtel de la S.N.C.B., rue de Louvain, une cérémonie émouvante de simplicité a eu lieu en mémoire de M. Marcel Franckson. Y assistaient, outre Mme Marcel Franckson et ses deux fils, M. Jacquet, représentant l'Ambassadeur de France, le colonel Flacon, le major Bodeux, les fonctionnaires supérieurs de la Direction Générale et des Directions, d'anciens collaborateurs de M. Franckson du Service M.A., M. Denis, président de l'A.N.R.C.F., les administrateurs de la Fraternelle du Service Hotton, des représentants de la Régionale de Bruxelles de l'A.N.R.C.F., etc...

M. Georges, président de ce dernier groupement, expose en quelques mots l'objet de la cérémonie puis donne la parole à M. F. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B., qui s'exprime en ces termes :

A l'initiative de la Section régionale de Bruxelles de l'Association Nationale des Résistants du Chemin de Fer, nous sommes réunis afin de rendre hommage à un homme qui fait le plus grand honneur à la Société Nationale.

Né à Bressoux en 1884, M. Franckson conquiert brillamment en 1906, à l'Université de Liège, le diplôme d'ingénieur civil des Mines et, l'année suivante, celui d'ingénieur électricien.

De 1908 à 1911, il fait partie de la Régie des Télégraphes et son premier signalement le note comme un élément de très grande valeur, d'une très haute culture, s'occupant activement des beaux-arts. C'était un humaniste dans toute la noble acception du terme.

Il entre en 1912, date de sa création, à l'Office de l'Électrification et, durant la guerre de 1914-1918, étant au Havre, il participe aux travaux de l'organisme chargé de l'étude de l'électrification des Chemins de fer belges.

En 1919, il est promu ingénieur principal et, trois ans plus tard, ingénieur en chef, directeur de Service de la Direction des Approvisionnements.

En 1927, il passe à la S.N.C.B. où, les qualifications n'étant pas les mêmes, il est ingénieur principal au Service du Matériel, dès l'année suivante.

Au début de 1930, il est chargé de la Direction de la subdivision « Etudes relatives aux voitures et wagons et réparations des voitures ».

Du 1^{er} juillet 1931 au 1^{er} janvier 1933, il est détaché au Cabinet du Ministre des P.T.T.

Le 1^{er} juillet 1937, il est promu Ingénieur en Chef pour diriger la nouvelle division de la Traction électrique (Matériel roulant); et, en 1940, il est chargé, en plus, de la succession de M. Duquesne : département des caténaires et sous-stations.

Telle est, trop brièvement esquissée, la belle et féconde carrière de ce grand ingénieur, vouée à la science et à la chose publique...

10 mai 1940 !... La guerre !... M. Franckson a 56 ans. Il pourrait, comme tant d'autres, rester dans l'attente, dans l'expectation. Sa conscience lui dicte son devoir de patriote : en octobre 1940, il est co-fondateur du fameux groupe Hotton... Résistance armée, sabotages, service de renseignements... Ses deux fils, Renaud, né en 1918, et Marcel, né en 1922, l'aident dans son action courageuse et clandestine.

Tous trois doivent prendre le maquis en février 1943.

Le 27 mai 1944, le père est arrêté et envoyé au sinistre camp de Breendonck où, malgré les tortures qui lui sont infligées il se tait farouchement, tel les plus beaux héros de l'Antique. Jamais, il ne livrera les noms de ses collaborateurs...

Transféré à Buchenwald, dont le nom fait frissonner d'horreur il y meurt d'épuisement le 7 janvier 1945.

La voix autorisée de ceux qui ont participé avec lui à la lutte tenace contre l'envahisseur vous dira les hauts faits de ce héros dont la Nation reconnaissante a fait un lieutenant-colonel de la Résistance.

Il m'appartient simplement de vous dire que la Société Nationale est heureuse et légitimement fière d'avoir compté parmi son état-major un homme d'un savoir si étendu et à l'âme si bien trempée.

Le bureau, cadre de son travail quotidien, le lieu où il élaborait ses études, s'appellera désormais « Salle Franckson ».

Son portrait et une plaque commémorative diront aux générations futures que là vécut un ingénieur qui fut un haut exemple, un Belge, soldat de l'Idéal, dont la devise altière fut, en toutes circonstances : « Servir ».

J'exprime notre vive gratitude à son Excellence Monsieur l'Ambassadeur de France qui a bien voulu se faire représenter à cette pieuse cérémonie; je remercie sincèrement le colonel Flacon de la 2^{me} Direction du Ministère de la Défense Nationale à Londres, et le major Bodeux, représentant le général Pire, Chef de l'Armée Secrète.

Leur présence est pour nous d'une signification dont nous apprécions toute la valeur.

A Madame Franckson, qui fut la fidèle et constante collaboratrice de son mari, j'apporte l'hommage de notre respectueuse sympathie de notre délérente gratitude.

A M. Renaud Franckson, ingénieur chimiste à la Société Nationale, à M. Marcel Franckson, docteur en médecine, à ces deux fils modèles qui aidèrent de toute la fougue de leur jeunesse et de toute leur bravoure, leur père dans sa dangereuse tâche patriotique, j'exprime nos félicitations émues et, pour nous tous et de tout cœur, je leur dis MERCI !

Puis M. Van Mierenhocht, comptable à la S.N.C.B. parle au nom du groupe Hotton, dont il fait partie.

Après avoir remercié M. Delory, il retrace l'aventure héroïque de M. Franckson.

Il participa, dit-il, à la fondation du Comité de Surveillance de Bruxelles, groupe d'action attaché à la Légion Belge; il en dirigea l'organisation, prépara le plan de sabotage des transports allemands dans la région bruxelloise et contrôla son exécution en 1942 et au début de 1943. En plus de cette tâche principale, il s'employa à détourner systématiquement les documents secrets ennemis concernant les communications ferroviaires en Belgique occupée et à les transmettre à Londres, par l'intermédiaire de plusieurs réseaux de renseignements.

Suspecté par la police allemande, il abandonna sa situation à la Société Nationale et quitta son domicile le 12 février 1943, pour continuer la lutte dans la clandestinité, emmenant avec lui ses deux fils Renaud et Marcel, qui étaient sa légitime fierté.

Ne s'accordant aucun repos, il prépara une ligne d'évasion vers l'Afrique du Nord, il ordonna les groupes d'action dans les Ardennes (en Famenne et à la Baraque Fraiture), puis dans le Namurois (à Namur et dans le canton d'Eghezée) et dans l'Entre-Sambre et Meuse (à Chimay, Couvin et Fosses). Il créa l'administration régionale et le centre de ravitaillement de Liège. Il établit les codes, les transmissions, les dispositifs de sécurité. Il dressa les plans de sabotages et de guérillas que ses unités devaient réaliser.

Mais, hélas ! alors qu'il donnait à ses adjoints les dernières instructions pour les destructions à exécuter lors du débarquement allié, il fut arrêté à Forville, le 27 mai 1944, pour être interné d'abord, au camp de Breendonck, où lui furent infligées les tortures les plus atroces, et transféré ensuite au sinistre camp de Buchenwald; il y mourut le 7 janvier 1945.

Sa conduite héroïque lui valut la citation suivante à l'ordre du jour de l'Armée Secrète, dont le diplôme officiel sera remis à Madame Franckson par Monsieur le major Bodeux, représentant le général Pire.

« Je cite à l'Ordre du Jour Monsieur Marcel Franckson.

- Chef d'Etat-Major et Commandant en second du Service Hotton, mort pour la Liberté.
- Résistant de la première heure, empreint du plus pur idéal, a tout sacrifié pour se consacrer à la lutte clandestine contre l'occupant.
- Co-fondateur du Groupement en octobre 1940, organisateur de grande valeur, animé d'une ardeur infatigable malgré son âge, forma et organisa les sec-

teurs et unités du Service Hotton dans les provinces de Namur, Liège et Luxembourg, créa les dispositifs de sécurité et le réseau des liaisons, dressa les plans de sabotage des transports et communications allemands, surveilla l'exécution des opérations jusque dans les maquis, donna aux Groupes l'impulsion qui les a conduits au succès.

- Quoique recherché avec acharnement par l'ennemi depuis 1943, continua son action avec une énergie et une détermination accrues, inspirant à tous le respect et l'admiration.
- Capturé par les Allemands, le 27 mai 1944, alors qu'il communiquait à ses adjoints les dernières instructions du Grand Quartier Général des Forces Expéditionnaires Alliées, fut incarcéré à Breendonck, où un régime exceptionnellement féroce ne parvint pas à vaincre sa volonté et son silence; déporté ensuite au bagne de Büchenwald, s'y éteignit le 7 janvier 1945, laissant à ses compagnons le souvenir d'un homme remarquable, resté digne et généreux dans l'adversité.

(s.) Général Pire.

De plus, les Gouvernements français et belge lui ont décerné, à titre militaire, des distinctions honorifiques qui vont, dans quelques instants être remises à titre posthume à Mme Franckson, respectivement par M. le Représentant de Son Excellence l'Ambassadeur de France et M. le colonel Flacon de la 2^{me} Direction du Ministère de la Défense Nationale Belge à Londres.

Messieurs, par votre présence à la cérémonie d'aujourd'hui, vous avez voulu rendre un éclatant hommage à l'attitude patriotique de M. Franckson. Au nom de tous mes camarades du Service Hotton, je vous en remercie, je remercie aussi les membres de la Régionale de Bruxelles de l'Association des Cheminots Résistants, qui ont été les promoteurs de cette cérémonie.

Nous ne doutons pas, mes camarades et moi, qu'en cet instant, votre pensée se porte vers Madame Franckson, notre Maman Franckson, qui, avec un courage et une abnégation dont vous pouvez mesurer la grandeur, n'avait pas hésité à offrir à la patrie ce qu'elle avait de plus cher au monde : son mari et ses deux fils.

M. Jacquet, représentant l'Ambassadeur de France, remet à Mme Franckson les insignes de Chevalier de la Légion d'Honneur, la Croix de Guerre avec palme et le brevet de nomination de M. Franckson, « à titre posthume », de lieutenant-colonel de réserve dans l'Armée française

M. le colonel Flacon de la 2^{me} direction du Ministère de la D.N. remet ensuite les distinctions belges, notamment la Croix de Commandeur de l'Ordre de Léopold et la Croix de Guerre avec palme.

M. Georges, président de la Régionale de Bruxelles de l'A.N.R.C.F. invite l'assemblée à se rendre dans l'ancien bureau de M. Franckson.

A l'intérieur, les drapeaux se relèvent pour découvrir le portrait de M. Franckson et une plaque relatant en quelques mots son sacrifice.

M. Marcel Franckson, un des fils de M. Franckson, en termes émues, exprime sa gratitude et celle de sa famille et dit notamment que, dans la période équivoque que nous vivons, il est réconfortant de voir que le souvenir ne s'efface pas et il espère que le sacrifice de son père et de tous les cheminots résistants n'aura pas été vain.

Sur l'invitation de M. Georges, l'assemblée se rend au pied du mémorial aux morts 14-18 où Mme Franckson dépose des fleurs et se recueille, entourée de ses deux fils Renaud et Marcel.

LA COORDINATION DES TRANSPORTS

Extrait du discours prononcé par M. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B., le 9 septembre 1952 lors de la réunion des dirigeants de la Presse Belge

A plusieurs reprises, nous avons parlé des problèmes financiers de la Société Nationale, problèmes cruciaux qui sont toujours en tête des préoccupations de ses dirigeants.

D'année en année, d'étape en étape, on progresse, les résultats s'acquièrent.

Mais il reste beaucoup à faire.

Récemment encore, le Gouvernement a admis sur la proposition de M. le Ministre des Communications, que l'Etat paie aorenavant à la Société Nationale les prestations que celle-ci effectue gratuitement ou à des prix requits sans l'intérêt de la collectivité. Cela représente une indemnité de l'ordre de 500 millions par an.

On doit le répéter sans cesse, les difficultés financières de la Société Nationale trouvent leur cause réelle dans la disparité entre ses recettes et ses dépenses.

Alors que celles-ci sont à un coefficient de majoration par rapport à l'avant-guerre se situant un peu au-dessus de 4,50, ce qui est le cas de la plupart des industries; ses ressources sont inférieures à 3,25.

Voilà le drame.

Que faire ?

Porter les tarifs au niveau des dépenses. Pas question. L'économie du pays ne le supporterait pas et de plus on exposerait le trafic des Chemins de fer aux effets accentués de la concurrence dont nous parlerons tout à l'heure.

En avril 1946, la Société Nationale grâce à une augmentation de tarifs avait atteint l'équilibre de ses recettes et de ses dépenses.

Dans la suite, les dépenses en personnel et en charbon augmentèrent. Toute augmentation de tarifs fut refusée et la Société dut même appliquer les 10 % de réduction imposés par M. le Premier Ministre VAN ACKER.

En compensation, l'Etat accorda à la Société des subventions correspondant aux augmentations de dépenses. Cette méthode des subventions, que l'on a parfois critiquée, dura jusqu'en 1949.

Depuis 1950, elle est en voie de résorption et suivant le plan de M. le Ministre des Communications, elle prendra fin en 1954.

On y a substitué :

- des augmentations de tarifs dans la mesure du possible,
- le paiement par l'Etat des prestations gratuites ou à prix réduit dans l'intérêt de la collectivité,
- de nouvelles économies.

A propos d'économies, il y a un chiffre qu'il est intéressant de vous citer.

Depuis 1946, la Société Nationale a réalisé des économies qui s'élèvent à 2,5 milliards par an.

Les causes du mal dont souffrait la Société Nationale sont connues; il a été dit et redit et prouvé qu'elles ne sont pas imputables à une mauvaise gestion.

Les remèdes sont lents à appliquer, principalement parce que chaque fois que l'Etat doit intervenir pour payer ce qui lui incombe, on se heurte inévitablement aux difficultés budgétaires.

Il reste quelques problèmes vitaux à résoudre : le financement de l'électrification, le renflouement du Fonds de renouvellement, le problème des pensions.

Je ne vous en parlerai pas aujourd'hui. Cela nous conduirait trop loin.

L'an dernier, j'ai eu l'occasion de vous dire quelques mots des problèmes ferroviaires vus sous l'angle européen.

Cette fois, je voudrais me permettre de vous exposer quelques idées au sujet d'une question dont l'importance est immense et dont la difficulté de trouver une solution est telle qu'elle se pose dans tous les pays et que jusqu'à présent on peut dire qu'aucune solution convenable n'a été trouvée.

Il s'agit de la coordination des moyens de transport.

Bien que les transports aériens occupent en Belgique une position sans cesse croissante, je me bornerai à vous parler des trois concurrents principaux :

le Rail,
l'Eau,
la Route.

Tout d'abord, situons la position respective de ces trois modes de transports.

En voyageurs.

En 1951, il y eut 11,8 milliards de voyageurs-km dont 4,6 par route et 7,2 par rail.

Le rail assure donc 61 % du trafic au lieu de 74 % en 1937 (8,7 milliards de voyageurs-km dont 6,4 milliards pour le rail).

En marchandises.

En 1951, il y eut 12,8 milliards de tonnes-km grosses marchandises :

Rail	6,6 milliards de t-km,
Eau	3,5 milliards de t-km,
Route	2,7 milliards de t-km.

Le rail a assuré 52 % du trafic total. Il est intéressant de souligner l'évolution de la capacité de transport des marchandises en Belgique.

De 1937 à 1951, elle est passée de 19 à 25 milliards de tonnes-km.

La capacité du chemin de fer a légèrement diminué; elle est passée de 1.800.000 à 1.700.000 tonnes.

Celle de l'Eau est passée de 1.600.000 à 2.200.000 tonnes et celle de la Route de 140.000 à 403.000 tonnes (78.000 à 150.000 véhicules).

Quant au trafic de ces trois modes de transport, avant et après la guerre, il se présente comme suit :

	1937	1951
	milliards de t-km)	
Rail	6,7 (63 %)	6,6 (52 %)
Eau	3,2 (30 %)	3,5 (27 %)
Route	0,8 (7 %)	2,7 (21 %)
	10,7 (100 %)	12,8 (100 %)

Il apparaît clairement de ce qui précède que si le Chemin de fer continue à jouer un rôle

primordial dans les transports de notre pays, il a vu sa place se réduire sous l'action persistante de ses concurrents.

À quelles causes faut-il attribuer les effets de la concurrence dont souffre le Chemin de fer ?

Lorsque le chemin de fer jouissait d'un monopole de fait, il pouvait établir ses recettes au niveau de ses dépenses.

Actuellement, ce monopole de fait n'existe plus et le Chemin de fer a gardé toutes les obligations de l'ancien régime, obligations que ses concurrentes n'ont pas.

Le Chemin de fer supporte les charges d'entretien et de renouvellement des voies, les charges de la signalisation et du gardiennage des passages à niveau.

Ses concurrents, la Route et l'Eau, ne supportent aucune charge de ce genre.

Le Chemin de fer doit accepter tous les transports qui lui sont présentés et doit conserver un effectif de matériel pour parer à toute éventualité, même à la défaillance de ses concurrents.

La Route et l'Eau ont la liberté totale d'accepter ou de refuser les transports qu'on leur offre.

Les prix de transport du Chemin de fer doivent être homologués et publiés au Moniteur.

Ceux de ses concurrents ont la plus grande souplesse.

L'absence de toute coordination a pour conséquence que chaque mode de transport se développe et se modernise, sans tenir compte des besoins généraux du pays.

Dans les transports des marchandises, le Chemin de fer a adopté le régime tarifaire ad valorem.

La marchandise paie ce qu'elle peut supporter sans affecter anormalement son prix de revient. Il en résulte que les marchandises de forte valeur paient plus; la Route trouve un terrain propice.

Quant à l'Eau, elle s'efforce d'enlever les transports massifs.

Le Rail a donc à lutter à ses deux extrémités et ne dispose généralement pour se défendre que de l'avilissement de sa recette.

Que faut-il faire pour supprimer ces inconvénients ?

Il faut mettre de l'ordre dans les transports.

Il faut mettre les différents modes de transports sur un pied d'égalité : obligations, infrastructure, tarifs.

Il faut mettre au premier plan l'intérêt général.

Lorsque les divers modes de transport seront placés sur un pied d'égalité, le choix ira incontestablement vers le mode optimum (prix et qualité du service).

Il est indispensable que pour établir une réglementation rationnelle des transports, en ce qui concerne les transports publics, chaque mode dispose d'une organisation responsable.

L'absence d'organisation dans le domaine de la route est une cause essentielle de l'absence de coordination.

* * *

Dans tous les pays, dans les organismes internationaux chargés de l'étude des transports, on a cherché des solutions à ces problèmes de coordination.

En Belgique il existe une littérature importante.

Des Commissions de coordination ont été créées. Des rapports ont été établis.

La Commission Gouvernementale qui est actuellement saisie du problème date de 1949.

Des suggestions intéressantes ont été faites dans le sens des remèdes préconisés plus haut.

Il en est deux que nous voudrions citer spécialement :

1° mettre tous les modes de transport sur un pied d'égalité sous le rapport des impôts, des charges d'infrastructure et des subventions éventuelles.

2° envisager la création d'un « Fonds commun » alimenté selon des modalités à déterminer, qui dans le cadre de l'intérêt général prendraient en considération notamment l'écrémage du trafic par la route et les avantages que procurent certaines branches de notre économie.

Depuis lors, nos concurrents tendent aussi à avoir leur Fonds spécial (Fonds des routes et Fonds des voies navigables).

Avant de conclure, nous voudrions vous signaler que dans un grand pays voisin, la France, qui dans le domaine ferroviaire connaît aussi de sérieuses difficultés financières, certaines mesures législatives ont été prises récemment et dont nous croyons devoir citer :

1° La S.N.C.F. reçoit de l'Etat une contribution aux dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, d'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité.

2° La S.N.C.F. reçoit de l'Etat une contribution aux dépenses de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales. Cette contribution est, en principe, égale à la moitié de ces dépenses.

Le montant cumulé de ces deux contributions ne peut excéder 12 % des dépenses d'exploitation.

En contrepartie, la S.N.C.F. verse à l'Etat une redevance d'usage, fixée en % des recettes d'exploitation. Elle est de 2 % pour 1952 et augmentera chaque année d'un demi pour cent pour atteindre 5 %, taux auquel elle restera fixée.

En conclusion des considérations qui précèdent, nous voudrions vous dire que :

— les difficultés auxquelles se heurtent les divers modes de transport ne seront résolues sans que les pouvoirs publics prennent législativement, s'il le faut, les mesures nécessaires;

— il faudrait que le Gouvernement prenne sans plus tarder la mesure de mise sur pied d'égalité dans le domaine de l'infrastructure;

— il faudrait faire en sorte qu'il y ait dans les 3 modes de transport des instances responsables officielles qui puissent s'entendre et jeter ensemble les bases d'une coordination sous l'autorité du Gouvernement.

Nous avons toujours pensé que la coordination des transports doit s'établir par étapes et en créant le climat favorable d'où doit ressortir avant tout que cette coordination doit être bâtie sur l'intérêt général et en ayant comme objectif d'instaurer un système de transport aux meilleures conditions de prix et de qualité.



La Mise en Service de la Jonction Nord-Midi, le 5 octobre 1952

par M. CREM, Directeur de l'Exploitation, avec la collaboration de M. LOUMAYE, Ingénieur principal

DES articles publiés dans la revue « Trains » ont déjà fait connaître au lecteur le but poursuivi par les promoteurs de la Jonction Nord-Midi, l'importance des travaux de relèvement des gares du Nord et du Midi et le rôle que l'exploitation de cette nouvelle artère ferroviaire jouera dans celle des grandes lignes axiales du réseau.

La mise en service de la Jonction est fixée au 5 octobre 1952; elle ne pourra l'être que partiellement et dans des conditions déterminées. Le présent article permettra au lecteur d'en mesurer la nécessité.

Rappelons qu'en situation définitive, la Jonction proprement dite comportera 6 voies (3 pertuis), la gare du Nord disposera de 12 voies à double issue, la gare du Midi en aura 22, dont 18 seulement reliées à la Jonction. A la gare Centrale, une septième voie desservira le quai « Sabena », réservé à la relation vers l'aérodrome national de Melsbroek.

Toutes ces installations sont en cours d'exécution et le moment n'est plus très éloigné où elles pourront être mises entièrement en exploitation.

Rappelons également qu'en attendant l'électrification complète des lignes aboutissant à Bruxelles et pour éviter des arrêts prolongés dans les gares du Nord et du Midi, les trains vapeur traverseront la Jonction avec leur locomotive, un tracteur électrique, placé en queue des trains dans le sens Nord-Midi, en tête dans le sens inverse, assurera la remorque dans le tunnel.

C'est afin de satisfaire au vœu des voyageurs que l'achèvement intégral de la Jonction et celui des travaux corrélatifs de relèvement des gares

du Nord et du Midi n'ont pas été attendus avant d'ouvrir cette artère.

Le 5 octobre 1952, les premiers trains circuleront donc dans celle-ci et permettront aux voyageurs d'atteindre le centre même de Bruxelles et de bénéficier de correspondances pour les différentes lignes sans devoir changer de gare.

Nous passerons successivement en revue le degré d'établissement des aménagements et les caractéristiques principales des installations qui seront ouvertes au trafic le 5 octobre 1952 en donnant une idée du service des trains qui sera réalisé à cette date.

I. Installations en service au 5-10-1952 (voir fig. 1)

Bien que les voies de la Jonction soient presque entièrement posées, le trafic n'empruntera que les deux voies du pertuis central.

Des travaux de parachèvement ne permettent pas, en effet, de circuler en permanence dans les autres pertuis, notamment dans le pertuis ouest où l'aménagement du quai « Sabena » n'est pas encore terminé, ni au sud du tunnel, où il n'est pas encore possible d'atteindre la gare du Midi par plus de deux voies.

A Bruxelles (Nord), les voies 4 à 12 seulement seront en service; l'absence des 3 autres voies sera compensée par ce qui subsiste de l'ancienne gare (gare basse) et par la gare de l'Allée Verte.

Bruxelles (Midi) disposera des voies 1 à 18, mais les voies 4 à 9 seulement seront reliées à la Jonction.

JONCTION NORD - MIDI

SCHEMA DES VOIES A LA DATE DU 5 OCTOBRE 1952

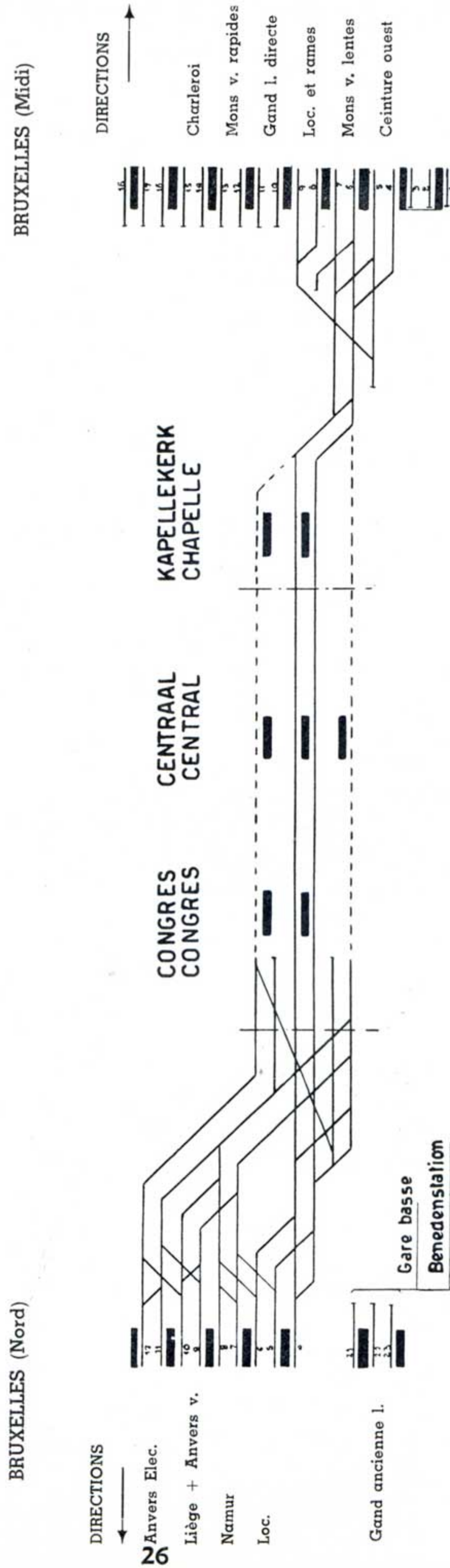


Fig. 1.

La Gare Centrale ainsi que le point d'arrêt du Congrès seront inaugurés dès octobre, tandis que le point d'arrêt de La Chapelle ne sera ouvert au service qu'au début de 1953.

Peut-être, une partie du public sera-t-elle déçue, après tant d'années d'attente, de ne pouvoir encore profiter entièrement de toutes les facilités qu'elle escomptait de la Jonction; qu'elle se rassure cependant et patiente encore quelque peu, l'exploitation des trois pertuis étant prévue pour la fin de 1953.

II. Service des trains au 5 octobre 1952 (voir fig. 2)

Les considérations qui précèdent font aisément comprendre qu'il est matériellement impossible de faire traverser la Jonction, dès son ouverture, par tous les trains desservant actuellement les gares de Bruxelles (Nord) et de Bruxelles (Midi).

Les deux seules voies en service du pertuis central ne pourront évidemment absorber pareil trafic : la circulation des trains sera ralentie par les mouvements d'adjonction et de retrait des tracteurs électriques aux trains vapeur; l'alimentation provisoire des lignes caténaires limitera à deux le nombre des trains pouvant se trouver simultanément sur la même voie; enfin, la précarité des moyens de secours pour remédier aux incidents qui viendraient à se produire, exige que les horaires conservent une certaine marge d'élasticité.

La Société eût pu se contenter d'une solution de facilité en reportant simplement à Bruxelles (Midi) le terminus de la ligne d'Anvers. Cette mesure eût déjà satisfait une partie importante de la clientèle puisque le trafic de cette ligne représente, pour Bruxelles (Nord), la moitié du volume total de son mouvement de voyageurs.

Soucieuse des intérêts des usagers, la Société ne s'est pas contentée de cette solution; elle s'est efforcée de répartir, dans toute la mesure du possible, les circulations dans la Jonction sur les différentes lignes aboutissant à Bruxelles.

Le graphique reproduit à la **figure 2** montre l'importance qu'auront les circulations à cette date.

Le service des jours ouvrables (samedi exclu) comportera 18 trains internationaux, 74 trains électriques, 46 trains vapeur et 15 autorails, soit au total 153 trains.

Ce chiffre de 153 circulations est à considérer comme un résultat remarquable; il ne pourrait être dépassé sans risquer de compromettre la régularité des trains, car il ne peut être perdu de vue que, dans l'état d'équipement et d'aménagement actuel, encore incomplet, des installations, un service trop serré entraînerait des perturbations graves au moindre désheurement des trains, qui pourraient s'étendre au service des lignes aboutissant à la Jonction.

Il eut, certes, été souhaitable — et peut-être la réalisation en avait-elle été escomptée — de pouvoir souder, dès octobre 1952, le service des lignes Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Charleroi, objectif commun à la mise en service de la Jonction et à l'électrification du réseau.

La fusion du service sur ces lignes ne pourra être opérée avant octobre 1953 lorsque l'équipement du gril sud de la gare de Bruxelles (Midi) sera terminé. A cette époque, tout porte à croire que les trois pertuis de la Jonction pourront être ouverts au trafic.

GAINS SUR LE PARCOURS

Le service des trains au 5 octobre 1952 permettra cependant aux voyageurs un gain de temps appréciable dans la plupart des relations interprovinciales passant par Bruxelles.

C'est ainsi que pour les relations Anvers-Charleroi, ce gain sera d'une demi-heure en moyenne; pour les relations Liège-Ostende, Anvers-Mons, Anvers-Tournai, certaines correspondances bénéficieront d'un gain de trente à soixante minutes.

III. Installations diverses

Le public ne manquera pas d'apprécier l'effort fourni et par l'Office National de la Jonction et par la S.N.C.B. pour doter les nouvelles gares de toutes les installations diverses que la technique moderne permet de réaliser.

Nous ne parlerons pas ici de l'aspect imposant et somptueux de la gare centrale elle-même et de l'éclairage des locaux souterrains et des quais, mais bien :

- des escalators qui permettront aux voyageurs de remonter sans fatigue la différence de niveau de 10 m. séparant les quais de la sortie;
- des hauts-parleurs qui les préviendront de toutes les particularités intéressantes; telles que l'arrivée à quai des trains importants et l'emplacement des voitures de 2^{me} classe dans ces trains, les modifications dans l'affectation des voies ou dans la succession des trains, la mise en marche des trains de dédoublement aux jours d'affluence, les retards de quelque importance, etc;
- des tableaux d'annonces donnant l'ensemble des trains au départ pendant plusieurs heures;
- des dispositifs commandés à distance donnant à quai, en plusieurs endroits, l'indication du premier train attendu;
- des magasins et échoppes de fleuristes, salon de coiffure, buvettes, etc...

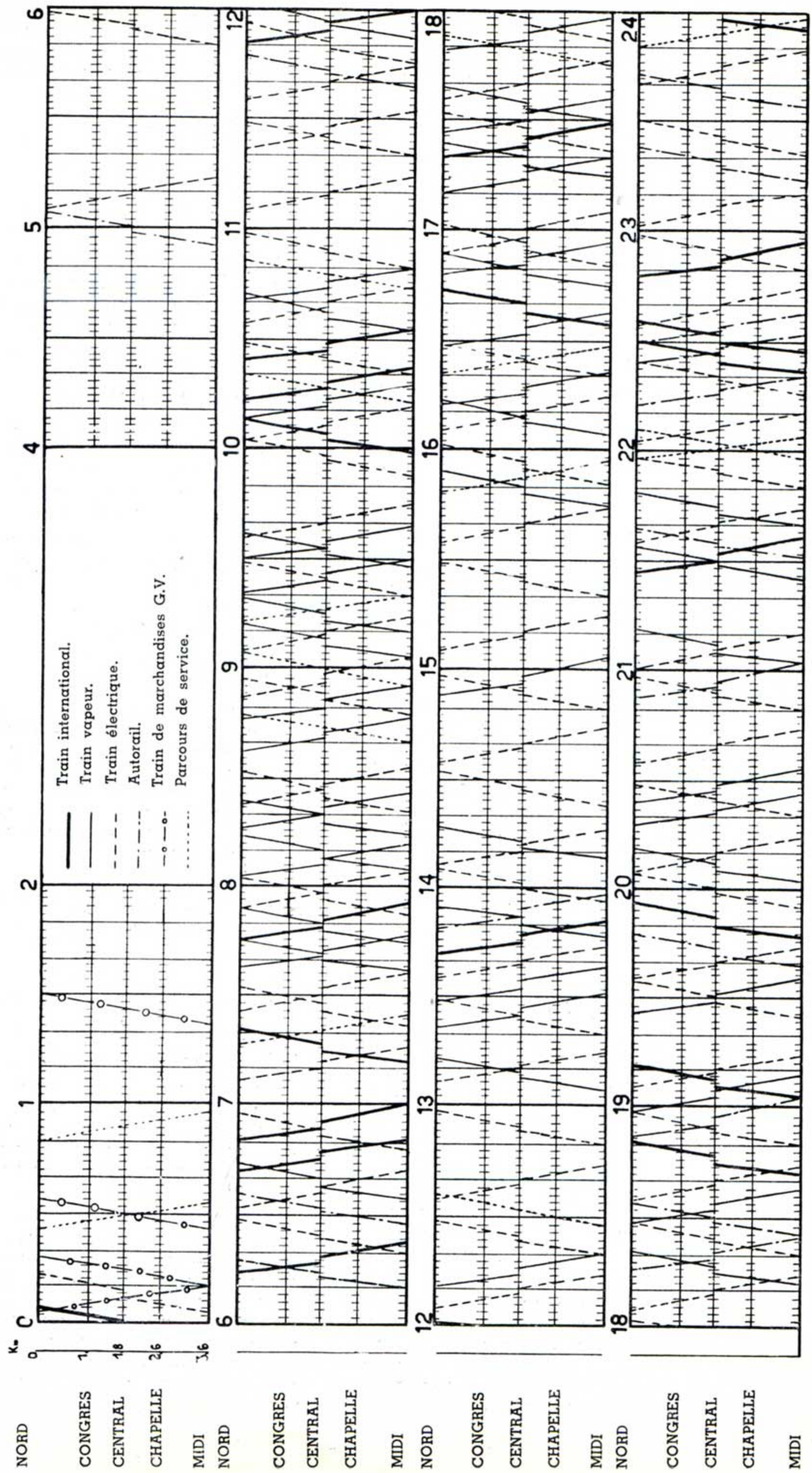
Malgré les imperfections inhérentes au système d'exploitation que les circonstances imposent à la S.N.C.B., cette mise en service partielle permettra déjà au public de se faire une idée de ce que sera la Jonction exploitée complètement et électriquement.

Dans un an, un nouveau pas sera franchi par la mise en service complète des trois pertuis; un peu plus tard lorsque, successivement, les lignes aboutissant à Bruxelles auront été électrifiées et que les trains vapeur auront presque complètement disparu, il sera possible de réaliser l'intensification du service et de donner à l'exploitation de la Jonction, une des pièces maîtresses du réseau ferroviaire belge sa physionomie définitive.

JONCTION NORD - MIDI

SERVICE DES TRAINS AU 5 OCTOBRE 1952 (Service ordinaire de semaine)

Fig. 2.



Quels seront les trains qui, à partir du 5 octobre 1952, traverseront la jonction Nord-Midi ?

A. — TRAINS INTERNATIONAUX

Il est à remarquer que les trains électriques traversant la Jonction feront arrêt à Bruxelles (Congrès) et à Bruxelles (Central) et vers le mois de janvier 1953, ils feront en outre arrêt à Bruxelles (La Chapelle).

Tous les autres trains repris ci-dessous feront seulement arrêt à Bruxelles (Central).

SUISSE

1°) Trains de et vers Bâle :

- 32 Bâle D. 12,10 — Bruxelles (Nord) A. 21,23 — Bruxelles (Midi) A. 21,36.
- 33 Bruxelles (Midi) D. 23,56 — Bruxelles (Nord) D. 0,10 — Bâle A. 11,00.
- 36 Bâle D. 20,10 — Bruxelles (Nord) A. 0,10 — Bruxelles (Midi) A. 6,23.
- 38 Bâle D. 0,45 — Bruxelles (Nord) A. 10,24 — Bruxelles (Midi) A. 10,48 — Ostende A. 12,22.
- 39 Ostende D. 18,05 — Bruxelles (Midi) D. 19,47 — Bruxelles (Nord) D. 20,00 — Bâle A. 5,15.

FRANCE

2°) Trains de et vers Lille :

- 701 Schaerbeek D. 6,42 — Bruxelles (N) D. 6,51 — Bruxelles (M) D. 7,05 — Lille A. 9,15.
- 702 Lille D. 7,55 — Bruxelles (M) A. 9,51 — Bruxelles (N) A. 10,08 — Schaerbeek A. 10,17.
- 711 Schaerbeek D. 17,11 — Bruxelles (N) D. 17,20 — Bruxelles (M) D. 17,35 — Lille A. 19,38.

3°) Trains de et vers Paris :

- 116 Schaerbeek D. 7,37 — Bruxelles (N) D. 7,46 — Bruxelles (M) D. 8,09 — Paris A. 12,00.
- 137 Paris D. 18,55 — Bruxelles (M) A. 22,16 — Bruxelles (N) A. 22,30 — Schaerbeek A. 22,39.

ALLEMAGNE

4°) Trains de et vers Cologne :

- 51 Cologne D. 2,06 — Bruxelles (Nord) D. 6,42 — Bruxelles (Midi) D. 7,06 — Ostende A. 8,31.
- 52 Ostende D. 20,50 — Bruxelles (Midi) D. 22,27 — Bruxelles (Nord) D. 22,40 — Cologne A. 3,10.
- 53 Cologne D. 6,35 — Bruxelles (Nord) D. 11,51 — Bruxelles (Midi) D. 12,15 — Ostende A. 13,43.
- 54 Ostende D. 17,22 — Bruxelles (Midi) D. 19,02 — Bruxelles (Nord) D. 19,15 — Cologne A. 0,17.
- 70 Bruxelles (M) D. 7,12 — Bruxelles (N) D. 7,25 — Cologne A. 11,32.
- 71 Cologne D. 18,31 — Bruxelles (N) A. 22,44 — Bruxelles (M) A. 22,57.
- 76 Bruxelles (M) D. 16,35 — Bruxelles (N) D. 16,50 — Cologne A. 21,08.
- 77 Cologne D. 9,31 — Bruxelles (N) A. 13,36 — Bruxelles (M) A. 13,51.

B. — TRAINS DU SERVICE INTERIEUR

1°) Ligne 36 (Bruxelles-Liège et Hasselt)

- M. 1002 Bruxelles (M) D. 4,56 — Nord D. 5,06 — Hasselt A. 6,32.
- 2304 Bruxelles (M) D. 7,12 — Nord D. 7,25 — Herbesthal A. 10,08.
- 1306 Bruxelles (M) D. 7,45 — Nord D. 8,00 — Verviers (C) A. 10,35.
- 814 (venant d'Ostende D. 7,24) — Bruxelles (M) D. 9,03 — Nord D. 9,16 — Liège Guill. A. 11,09.
- 2360 (sam.) Bruxelles (M) D. 11,59 — Nord D. 12,16 — Landen A. 13,27.
- 1354 Bruxelles (M) D. 13,04 — Nord D. 13,17 — Liège (G) A. 15,11.
- 848 (venant d'Ostende D. 12,06) Bruxelles (M) D. 13,47 — Nord D. 14,00 — Verviers (C) A. 15,58.
- 374 Bruxelles (M) D. 15,45 — Nord D. 16,00 — Verviers (C) A. 18,14.
- 3536 (sam.) Bruxelles (M) D. 15,58 — Nord D. 16,11 — Hasselt A. 18,34.
- 3528 Bruxelles (M) D. 16,45 — Nord D. 17,00 — Hasselt A. 19,29.
- 2364 Bruxelles (M) D. 17,15 — Nord D. 17,29 — Landen A. 19,01.
- 2002 Bruxelles (M) D. 17,30 — Nord D. 17,46 — Hasselt A. 19,54.
- 1388 Bruxelles (M) D. 18,12 — Nord D. 18,25 — Liège (G) A. 20,21.
- 2368 (dim.) Bruxelles (M) D. 19,17 — Nord D. 19,30 — Liège (G) A. 21,21.
- 1394 Bruxelles (M) D. 20,02 — Nord D. 20,15 — Herbesthal A. 22,59.
- 1392 Bruxelles (M) D. 21,02 — Nord D. 21,15 — Liège (G) A. 23,10.
- 1398 (dim.) Bruxelles (M) D. 23,26 — Nord D. 23,39 — Tirlemont A. 0,35.
- M. 2372 Bruxelles (M) D. 23,34 — Nord D. 23,45 — Diest A. 1,01.
- 3503 Hasselt D. 4,54 — Bruxelles (N) A. 7,34 — Midi A. 7,47.
- 2311 Liège (G) D. 5,26 — Bruxelles (N) A. 8,13 — Midi A. 8,26.
- 307 Verviers (C) D. 6,14 — Bruxelles (N) A. 8,43 — (Midi) A. 8,56 (vers Ostende A. 10,36).
- 2003 Hasselt D. 7,17 — Bruxelles (N) A. 9,16 — Midi A. 9,30.
- 309 Herbesthal D. 6,58 — Bruxelles (N) A. 9,25 — Midi A. 9,39.
- 313 Verviers (C) D. 8,23 — Bruxelles (N) A. 10,35 — (Midi) A. 10,50.
- 1351 Liège (G) D. 11,37 — Bruxelles (N) A. 13,25 — Midi A. 13,38.
- 1355 Verviers (C) D. 12,19 — Bruxelles (N) A. 14,50 — Midi A. 15,03.
- 2353 Herbesthal D. 14,45 — Bruxelles (N) A. 17,45 — Midi A. 17,53.
- 355 Verviers (C) D. 16,15 — Bruxelles (N) A. 18,25 — Midi A. 18,38 (vers Ostende A. 20,14).
- 1361 Liège (G) D. 17,12 — Bruxelles (N) A. 18,55 — (Midi) A. 19,08.
- 2001 Hasselt D. 18,24 — Bruxelles (N) A. 20,14 — Midi A. 20,27.
- 1367 Verviers (C) D. 17,58 — Bruxelles (N) A. 20,20 — (M) A. 20,33.
- 4091 (Dim.) Louvain D. 21,00 — Bruxelles (N) A. 21,45 — Midi A. 21,58.
- M. 1005 Hasselt D. 20,52 — Bruxelles (N) A. 22,20 — Midi A. 22,32.
- 1385 (Dim.) Liège (G) D. 21,45 — Bruxelles (N) A. 23,33 — Midi A. 23,46.

- 2°) **Ligne 50 (Bruxelles - Alost - Gand et Ostende)**
- 307 (venant de Verviers D. 6,14) — Bruxelles (N) D. 8,47 — Midi D. 9,05 — Ostende A. 10,36.
- 9047 Bruxelles Midi D. 10,33 — Nord D. 10,46 — Alost A. 11,45.
- 929 (Sam.) Schaerbeek D. 11,20 — Bruxelles Nord D. 11,29 — Midi D. 11,43 — Gand A. 12,26.
- 1831 (Sam.) Schaerbeek D. 11,53 — Bruxelles (N) D. 12,03 — Midi D. 12,20 — Bruges A. 13,54.
- 2863 (Sam.) Bruxelles Midi D. 12,31 — Nord D. 12,45 — Gand A. 14,19.
- 1849 (Sam.) Bruxelles Midi D. 12,57 — Nord D. 13,10 — Bruges A. 14,46.
- 2873 Bruxelles Midi — D. 16,04 — Nord D. 16,20 — Bruges A. 19,18.
- 1931 Schaerbeek D. 16,38 — Bruxelles (N) D. 16,48 — Midi D. 17,08 — Blankenberge A. 18,46.
- 355 (venant de Verviers D. 16,15) Bruxelles (N) D. 18,29 — Midi D. 18,47 — Ostende A. 20,14.
- M. 2899 Bruxelles Midi D. 23,14 — Nord D. 23,25 — Gand A. 0,39.
- 2826 Gand D. 8,18 — Bruxelles Nord A. 7,59 — Midi A. 8,12.
- 2828 Bruges D. 5,24 — Bruxelles (N) A. 8,34 — Midi A. 8,47.
- 1802 Bruges D. 6,02 — Bruxelles (M) A. 7,30 — Nord A. 7,46 — Schaerbeek A. 7,55.
- 814 Ostende D. 7,24 — Bruxelles (M) A. 8,54 — Nord A. 9,12 — (vers Liège A. 11,09).
- 9060 Alost D. 12,18 — Bruxelles (N) A. 13,18 — Midi A. 13,31.
- 848 Ostende D. 12,06 — Bruxelles (M) A. 13,38 — Nord A. 13,56 (vers Verviers A. 15,58).
- 1850 (Sam.) Gand D. 13,32 — Bruxelles (M) A. 14,30 — Nord A. 14,44 — Schaerbeek A. 14,53.
- 2874 (Dim.) Gand D. 15,05 — Bruxelles (N) A. 16,39 — Midi A. 16,52.
- M. 9086 Alost D. 21,26 — Bruxelles (N) A. 22,10 — Midi A. 22,20.
- 3°) **Ligne 60 (Bruxelles - Termonde et Saint-Nicolas)**
- M. 2177 Bruxelles (M) D. 6,10 — Nord D. 6,19 — Termonde A. 7,00 — Saint-Nicolas A. 7,40.
- M. 9907 Bruxelles (M) D. 6,28 — Nord D. 6,37 — Termonde A. 7,36.
- M. 2196 Saint-Nicolas D. 12,45 — Termonde D. 13,20 — Bruxelles Nord A. 13,49 — Midi A. 13,58.
- M. 9960 Termonde D. 17,20 — Bruxelles Nord A. 18,16 — Midi A. 18,25.
- M. 2188 Saint-Nicolas D. 19,51 — Termonde D. 20,23 — Bruxelles (N) A. 20,54 — Midi A. 21,02.
- TA. 9986 (Dim) Termonde D. 22,53 — Bruxelles (N) A. 23,52 — Midi A. 24,00.
- 4°) **Ligne 89 (Bruxelles - Zottegem - Courtrai)**
- 2763 (Sam.) Schaerbeek D. 13,04 — Bruxelles Nord D. 13,13 — Midi D. 13,24 — Zottegem A. 14,19.
- 1769 Schaerbeek D. 16,03 — Bruxelles Nord D. 16,12 — Midi D. 16,26 — Poperinge A. 19,38.
- 2769 Schaerbeek D. 17,01 — Bruxelles Nord D. 17,10 — Midi D. 17,23 — Zottegem A. 18,18.
- M. 2783 Bruxelles Midi D. 19,35 — Nord D. 19,50 — Burst A. 20,32.
- 2750 Burst D. 5,44 — Bruxelles Midi A. 6,29 — Nord A. 6,44.
- 1752 Poperinge D. 6,17 — Bruxelles Midi A. 9,18 — Nord A. 9,37 — Schaerbeek A. 9,46.
- 1776 Courtrai D. 20,00 — Bruxelles Midi A. 21,34 — Nord A. 21,49 — Schaerbeek A. 21,58.
- 5°) **Ligne 94 (Enghien - Bruxelles)**
- M. 8062 Enghien D. 17,35 — Bruxelles Midi A. 18,19 — Nord A. 18,34.
- 6°) **Ligne 96 (Bruxelles - Braine-le-Comte - Mons)**
- 6922 Schaerbeek D. 9,59 — Bruxelles Nord D. 10,08 — Midi D. 10,20 — Haine-Saint-Pierre A. 11,43.
- 1650 Schaerbeek D. 12,02 — Bruxelles Nord D. 12,11 — (Midi) D. 12,25 — Mons A. 13,40.
- 7054 (Sam.) Schaerbeek D. 12,14 — Bruxelles Nord D. 12,23 — Midi D. 12,34 — Mons A. 14,35.
- 1666 Schaerbeek D. 16,20 — Bruxelles Nord D. 16,29 — Midi D. 16,42 — Mons A. 18,00.
- 2668 Schaerbeek D. 17,17 — Bruxelles Nord D. 17,27 — Midi D. 17,40 — Binche A. 19,03.
- 7092 Schaerbeek D. 19,17 — Bruxelles Nord D. 19,26 — Midi D. 19,40 — Mons A. 21,03.
- 2099 Haine-Saint-Pierre D. 6,46 — Bruxelles Midi A. 8,00 — Nord A. 8,14 — Schaerbeek A. 8,39.
- 2605 Mons D. 7,00 — Bruxelles Midi A. 8,10 — Nord A. 8,24 — Schaerbeek A. 8,35.
- 1607 Mons D. 8,00 — Bruxelles Midi A. 9,03 — Nord A. 9,19 — Schaerbeek A. 9,28.
- 6925 Braine-le-Comte D. 11,00 — Bruxelles Midi A. 11,47 — Nord A. 12,01 — Schaerbeek A. 12,10.
- 7063 Mons D. 12,05 — Bruxelles Midi A. 14,03 — Nord A. 14,17 — Schaerbeek A. 14,28.
- 7°) **Ligne 107 (Bruxelles - Clabecq - Ecaussinnes (Carr.) -- Haine-St-P.)**
- M. 2094 Bruxelles Nord D. 18,53 — Midi D. 19,04 — Manage A. 20,11.
- 8°) **Ligne 161 (Bruxelles - Ottignies)**
- M. 5052 Bruxelles Midi D. 11,39 — Nord D. 11,49 — Q.L. D. 12,01 — Ottignies A. 12,47.
- M. 5110 Bruxelles Midi D. 21,31 — Nord D. 21,40 — Q.L. D. 21,50 — Ottignies A. 22,29.

C. — TRAINS ELECTRIQUES DE LA LIGNE 25 (Bruxelles-Anvers)

Aux heures creuses, tous les trains directs (c'est-à-dire les trains partant d'Anvers-Central et de Bruxelles-Nord à l'heure et à l'heure 30') traverseront la Jonction (1).

Aux heures de pointe le matin et le soir et le samedi midi il a été prévu le prolongement de certains trains semi-directs à la place de certains trains directs.

(1) Voir remarque en tête du présent tableau horaire.

Le Programme des Manifestations organisées à l'occasion de la mise en service partielle de la Jonction des Gares du Nord et du Midi à Bruxelles le 4 octobre 1952

ARRIVANT par le Boulevard Botanique et le Boulevard de la Jonction, S.M. le Roi sera reçu à 11 h. à la Halte Centrale par M. le Ministre des Communications, M. le Président et une délégation du Comité Permanent de l'O.N.J. et M. le Président du Comité Permanent de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Les boulevards, les Haltes Centrale, Congrès et Chapelle ainsi que la gare du Midi seront décorés.

Dans le grand hall de la Halte Centrale seront groupés les invités comprenant, le corps diplomatique, des délégations des corps constitués, les Sénateurs et Députés, les Bourgmestres et membres des Conseils Communaux, etc...

L'Orchestre National exécutera la « Brabançonne » quand le Roi sera arrivé à la tribune royale.

Des allocutions seront ensuite prononcées successivement par M. le Président du Comité Permanent de l'O.N.J., par M. le Ministre des Communications et par M. le Président du Comité Permanent de la S.N.C.B.

Après ces allocutions, l'Orchestre exécutera « Vers l'Avenir ».

Puis, le Roi s'arrêtera devant le mémorial aux cheminots morts pour la Patrie et y déposera des fleurs.

Des fleurs seront aussi déposées par M. Claeys,

Président du Comité permanent, au nom de la S.N.C.B.

Le Roi se dirigera ensuite vers le Salon Royal où les présentations auront lieu.

Les invités resteront dans le grand hall et l'Orchestre exécutera une audition musicale.

Une partie des invités descendront sur le quai et y attendront le Roi. Le Roi arrivera au train en passant entre ces personnalités faisant la haie.

Le Roi et les invités prendront place dans le train royal.

Après le départ de ce convoi, les autres invités s'embarqueront dans le deuxième train qui suivra le premier à quelques minutes d'intervalle.

A Bruxelles-Midi, le Roi et les invités se rendront au restaurant de la gare où un vin d'honneur sera servi.

Le Roi sera reconduit à la sortie de la gare par les mêmes personnalités qui l'ont accueilli à la Halte Centrale.

Les propriétaires de voiture sans chauffeur, qui auront laissé leurs véhicules aux abords de la Halte Centrale seront reconduits par train, à cet endroit.

Samedi 4 octobre 1952, dans l'après-midi le Conseil d'Administration de l'O.N.J. inaugurerà les deux haltes Congrès et Chapelle.

Ce même jour vers 15 heures le public sera admis à visiter la Halte Centrale.

Pour

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

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

C. A. M.

96, rue de la Croix de Fer - Bruxelles

Téléphone : 18.73.43

Communauté d'utilisation de Wagons

par P. Remy, Inspecteur de la Direction de l'Exploitation.

LA Société Nationale des Chemins de fer français et la Deutsche Bundesbahn ont conclu en février-mars 1951 une convention, entrée en vigueur le 1er mai 1951, pour l'utilisation en commun d'un parc de 100.000 wagons (couverts et tombereaux).

Cet accord constitue une évolution fondamentale des règles jusqu'à présent admises par l'Union Internationale des Wagons. Ces règles imposent à tout réseau, le renvoi immédiat mais autant que possible avec charge, du wagon étranger parvenu sur ses lignes. Il en résulte des parcours improductifs soit pour trouver des chargements à destination ou en direction du réseau propriétaire, soit pour renvoyer le wagon à vide à son réseau.

Pour les wagons mis en communauté, le renvoi vers le réseau propriétaire n'est plus imposé. Il devient donc possible pour un réseau d'utiliser sur ses lignes un wagon de l'autre réseau, en attendant qu'un transport approprié se présente permettant de le renvoyer à charge au réseau propriétaire.

Pour éviter que le déséquilibre des trafics d'exportation et d'importation n'accroisse ou n'amoin-drisse les effectifs de l'un ou de l'autre réseau, on réalise journalièrement dans chacune des catégories mises en commun un équilibre quantitatif par un envoi de matériel vide prélevé dans la région frontière de l'administration excédentaire.

Dans le cas où cet équilibre n'est pas réalisé, l'administration déficitaire reçoit par wagon une redevance journalière basée sur le prix de revient et, aux périodes de pointe, sur le manque à gagner.

Un Bureau Commun du Parc (BCP) installé à Paris et comprenant deux représentants de chaque administration contrôle le mouvement des wagons du parc et établit les montants des redevances portées en compte.

A noter que cette convention n'altère en rien le droit de propriété de chaque administration sur les wagons qu'elle apporte à la communauté. Les wagons de ce parc portent, en plus de leurs marques de propriété habituelles (DB ou SNCF) la marque distinctive « Europ ».

En ce qui concerne la réparation du matériel, il a été prévu, afin de réduire au minimum les parcours à vide des wagons avariés, que toutes les réparations d'avaries accidentelles seraient exécutées par l'administration utilisatrice, à ses propres frais et en principe quelle qu'en soit l'importance.

A cet effet, des stocks de pièces de rechange sont constitués gratuitement sur chaque adminis-

tration par les administrations propriétaires de wagons.

Les révisions périodiques ainsi que les réparations trop importantes qu'il serait techniquement difficile d'effectuer en dehors de l'Administration propriétaire sont exécutées par cette dernière.

Le 15 mai dernier, la SNCF et la DB ont publié de concert un rapport exposant les résultats de l'utilisation en commun d'un parc de wagons. Ce rapport a notamment fait apparaître un gain substantiel en parcours internationaux à vide (65 %), gain susceptible de s'accroître par l'entrée d'autres administrations dans la communauté.

En présence de ces résultats, la question de la participation a été mise à l'étude sur plusieurs administrations.

Jusqu'à présent, les réseaux suivants se sont, à côté des promoteurs français et allemands, déclarés d'accord sur le principe d'une communauté élargie :

l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas, la Sarre et la Suisse.

Des contacts ont eu lieu entre les délégués de ces dix administrations.

En ce qui concerne les apports de wagons, les discussions ont porté sur deux notions difficilement conciliables dans la situation actuelle des parcs de matériel : la quantité et la qualité.

En effet, d'une part les wagons doivent être adaptés aux besoins commerciaux des différents pays et être de bonne qualité et de types aussi peu nombreux que possible pour que leur entretien courant ne nécessite qu'un déplacement relativement faible de pièces de rechange d'une administration sur l'autre.

Mais, d'un autre côté, pour le bon rendement de la communauté, il faut tendre vers la quantité maximum des wagons admissibles, de façon que chaque administration se crée des ressources d'une densité telle qu'un wagon « Europ » libre puisse se trouver là où il importe d'assurer une fourniture, ou de prélever une compensation pour un autre réseau.

Des modalités importantes restent à régler en matière de redevances, de compensation des déséquilibres, d'entretien des wagons et de fonctionnement du Bureau Commun du Parc. Néanmoins, on espère que la communauté pourra entrer en vigueur en janvier 1953 et, selon toutes prévisions, elle englobera un parc de 160.000 wagons parmi lesquels environ 20.000 wagons constitueront l'apport de la S.N.C.B.

Les Centres routiers et la réorganisation du service des Messageries à la S. N. C. B.

par J. FIER S, Ingénieur à la Direction de l'Exploitation à la S.N.C.B.

Introduction

POUR le lecteur peu familiarisé avec la technique ferroviaire, il n'est peut-être pas inutile de rappeler certaines notions courantes relatives au transport des marchandises par chemin de fer.

Lorsqu'un expéditeur a un tonnage suffisamment important à transporter pour une même destination, il charge lui-même un wagon en gare; le chemin de fer n'a plus qu'à assurer la traction du wagon jusqu'à la gare de destination. C'est ce qu'on appelle un transport par « charge complète ».

Pour des envois ne justifiant pas l'emploi d'un wagon, l'expéditeur se contente de déposer ses envois en gare et c'est le chemin de fer qui doit alors grouper les expéditions des divers clients pour une même destination et les charger lui-même soit dans un wagon soit dans le fourgon d'un train de voyageurs. Il doit de plus assurer toutes les manutentions en cours de route et notamment le transbordement de wagon à wagon. Ce sont ces envois qu'on appelle communément « messageries » et qui, en langage ferroviaire, sont désignés sous le nom d'envois de détail ou de « charges incomplètes ».

Le transport des messageries exige de la part du chemin de fer l'intervention d'un nombreux personnel puisqu'il faut nécessairement manipuler plusieurs fois la marchandise en cours de route. De plus, la nature même des envois confiés au service des messageries exige un transport rapide.

Ces deux facteurs « importance des manutentions » et « rapidité d'acheminement » grèvent lourdement le prix de revient du transport des charges incomplètes.

À titre documentaire, signalons que le trafic des messageries quoique ne représentant que 1 % du tonnage des marchandises confiées au chemin de fer, intervient cependant pour 13 % dans les recettes totales du service des marchandises.

Les chiffres pour l'année 1951 sont les suivants :

	Charge complètes	Charges incomplètes
Tonnage	72.000.000 T	800.000 T
Recettes	6.257 millions	800 millions

Le transport des messageries revêt donc une importance toute particulière. Il procure des recettes appréciables mais les nombreuses manipulations de marchandises et la rapidité d'acheminement nécessaire, occasionnent en contre-partie des dépenses élevées qu'une bonne organisation doit tendre à réduire au minimum.

Le présent article donnera une vue d'ensemble des méthodes que la S.N.C.B. a mises successivement en application ces dernières années en vue

de réduire le coût du transport des messageries tout en lui maintenant sa qualité essentielle : la rapidité d'acheminement.

Le problème n'est pas simple à résoudre, vu que la S.N.C.B. est liée vis-à-vis du public par une série de conditions réglementaires assez complexes. D'autre part, la S.N.C.B. étant à considérer comme service public, se doit d'accorder les mêmes facilités à la clientèle de tout le pays et ne peut notamment pas se désintéresser des régions à faible trafic pour concentrer uniquement ses efforts sur les régions à fort trafic.

Avant d'aborder la technique du transport, il est nécessaire de donner un bref aperçu des conditions réglementaires qui régissent le transport des messageries.

En effet, c'est dans le cadre des conditions réglementaires existantes que le service de l'exploitation doit s'efforcer d'assurer le transport des messageries le plus économiquement possible.

Conditions réglementaires régissant le transport des messageries

Pour le transport des messageries, la S.N.C.B. laisse aux expéditeurs le choix entre 3 tarifs différents :

- 1 — le tarif « exprès »;
- 2 — le tarif « Grande Vitesse »;
- 3 — le tarif « colis postal ».

Dans cet article, il n'est pas possible de donner en détail toutes les conditions auxquelles la S.N.C.B. s'engage pour transporter les envois (1) qui lui sont confiés; nous n'esquisserons donc que les grandes lignes de cette réglementation.

Les envois acceptés au tarif exprès doivent être expédiés par premier train de voyageurs et être acheminés le plus rapidement possible de façon à arriver à destination au plus tard le lendemain soir du jour de l'acceptation.

S'ils sont remis à domicile, ils doivent l'être immédiatement après leur arrivée en gare.

Les envois acceptés au tarif « Grande vitesse » doivent arriver à destination et éventuellement être remis à domicile au plus tard le surlendemain du jour de l'acceptation.

Les envois de moins de 5 kgrs qui sont acceptés au tarif « Colis postal » doivent être remis à domicile le lendemain de l'acceptation avant 13 h et ce dans toutes les communes du Royaume, soit à l'intervention des services de camionnage de la S.N.C.B., soit à l'intervention du service des Postes dans les communes non desservies par le chemin de fer.

(1) En langage ferroviaire on entend par « envoi » un ou plusieurs « colis » présentés simultanément au transport par un même expéditeur pour un même destinataire.

LE PROBLEME DE L'ORGANISATION DU TRANSPORT DES MESSAGERIES

Comme on le voit, les conditions réglementaires régissant le transport des 3 catégories d'envois ne sont pas uniformes. Cette situation complique, dans une certaine mesure, le problème de l'organisation du transport de l'ensemble des messageries.

En fait, il faut prévoir, pour le transport par fer des messageries, 3 plans d'acheminement différents :

- 1) un plan d'acheminement par trains de voyageurs pour les envois exprès;
- 2) un plan d'acheminement par trains de marchandises pour les envois « Grande Vitesse »;
- 3) un plan d'acheminement mixte par trains de voyageurs et par trains de marchandises pour les « colis postaux », plan à établir en collaboration avec les chemins de fer vicinaux et les services des Postes qui doivent intervenir pour acheminer les envois à destination des communes non desservies par les services de camionnage de la S.N.C.B.

De plus, il existe encore des plans d'acheminement spéciaux pour certaines catégories de marchandises (poissons, levure, journaux, etc...).

En ce qui concerne la continuation du transport par route, il est parfois nécessaire de disposer de deux organisations distinctes de remise à domicile, une pour les envois exprès et colis postaux, une autre pour les envois « Grande Vitesse ». De plus, dans certains cas, des services spéciaux sont à prévoir pour la remise à domicile accélérée de certains colis, tels les colis de poissons.

Pour mieux situer le problème dans son ensemble, nous donnons ci-après quelques chiffres se rapportant à l'année 1951 et montrant l'importance relative des 3 catégories d'envois qui constituent la base du trafic des messageries de la S.N.C.B.

	Ton. moyen journ. accepté	%
Exprès	100 t	4
Colis postaux	100 t	4
Grande vitesse	2.500 t	92
TOTAL	2.700 t	100

	Nombre moyen journ. d'envois acceptés	%
Exprès	5.000	8
Colis postaux	29.000	46
Grande vitesse	29.000	46
TOTAL	63.000	100

	Recettes journalières moyennes	%
Exprès	410.000 fr.	15
Colis postaux	420.000 fr.	16
Grande vitesse	1.830.000 fr.	69
TOTAL	2.660.000 fr.	100

Dans le présent article, nous traiterons, en ordre principal, la question de l'organisation du transport des envois « Grande Vitesse », ces envois représentant :

- plus de 9/10 du tonnage total accepté,
- les 7/10 des recettes,
- presque la moitié du nombre d'envois acceptés.

Toutefois, comme les 3 catégories de transport sont intimement liées entre elles et que notamment le service de prise et remise à domicile est dans la plupart des cas commun aux 3 catégories de transport, toute réorganisation du service des envois « Grande Vitesse » aura fatalement des répercussions sur le service des envois exprès et sur celui des colis postaux. La question est fort complexe et dans le cadre du présent article, il n'est guère possible d'entrer dans des détails à ce sujet.

Les réorganisations successives du service des messageries

Le chemin de fer, comme toute grande entreprise, évolue sans cesse. Les problèmes d'organisation que pose l'acheminement des messageries doivent répondre à des besoins nouveaux de la clientèle et être résolus compte tenu des perfectionnements apportés aux divers moyens de transport. L'acheminement des messageries est dominé par le problème de la manutention; de nombreuses manutentions sont coûteuses à un triple point de vue : personnel nécessaire, temps perdu, avaries et dévoyés (1). Des solutions diverses ont permis de le résoudre en partie.

La 1^{re} réorganisation du service des messageries sera caractérisée par une modification de l'acheminement par voie ferrée; on s'efforcera notamment de concentrer les manutentions dans certaines gares appelées quais de transbordements.

La seconde réorganisation portera à la fois sur l'acheminement par voie ferrée et sur le transport terminal par route. Par un plus large emploi des moyens de transport routier, on s'efforcera de diminuer le nombre total de manutentions.

L'ancienne organisation du service des messageries

Au début de la mise en exploitation, le chemin de fer ne disposait que de la traction chevaline pour la prise et remise à domicile des colis, et devait par conséquent limiter à 3 ou 4 km le rayon d'action de ses entreprises de camionnage. De ce fait, les réseaux étaient obligés de desservir par voie ferrée un grand nombre de petites gares et de prévoir dans certaines de celles-ci un service de camionnage.

Sur un total de ± 1.200 gares ouvertes au service des messageries, il y a eu à certaines époques près de 400 gares qui étaient le siège d'un service de camionnage à petit rayon d'action.

En fait, depuis le début de la création des chemins de fer, l'organisation des services de camionnage n'a guère évolué. La carte fig. 1 don-

(1) On estime que le coût de la manutention d'une tonne équivaut à peu près au coût du transport d'une tonne sur 100 km.

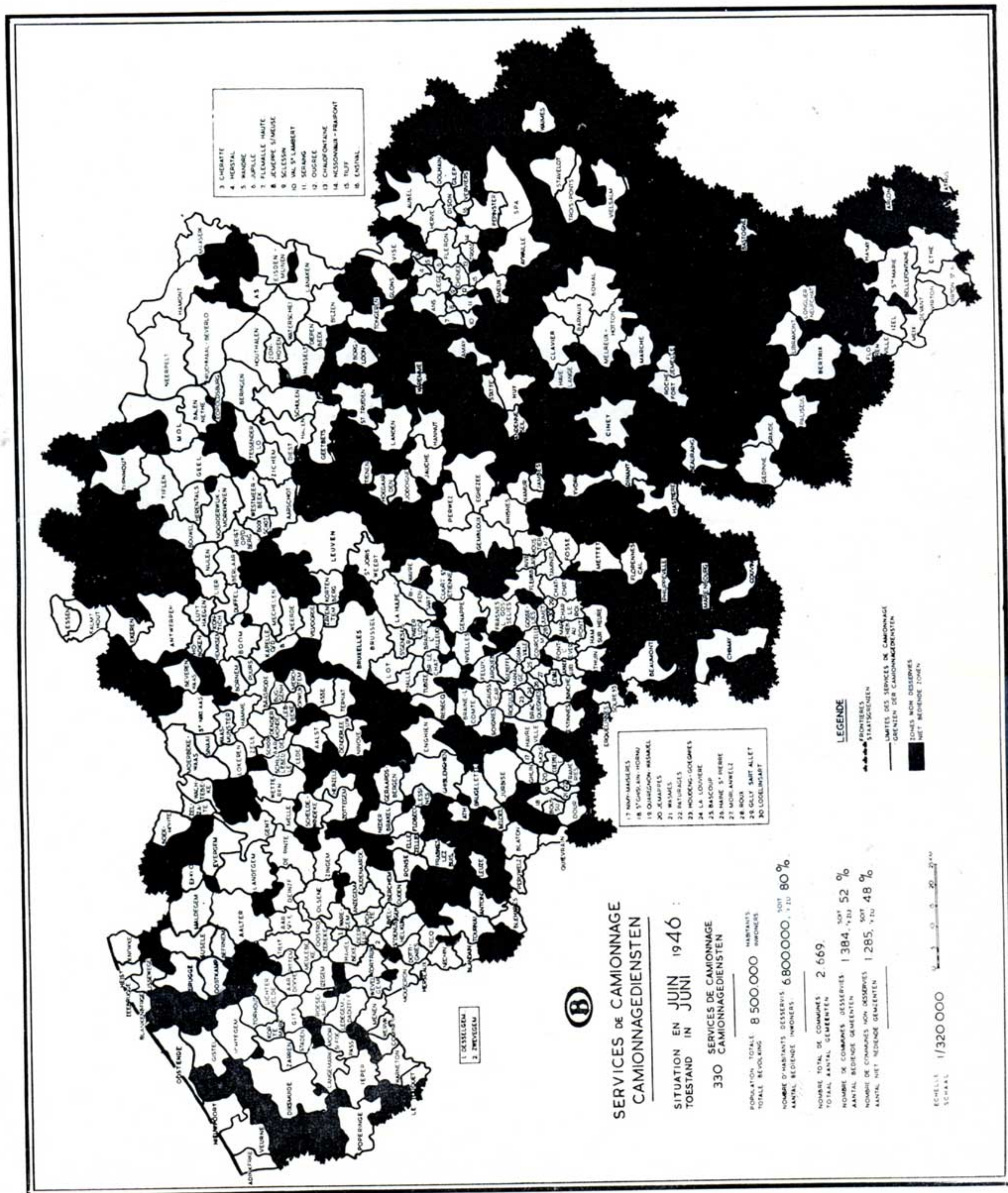
ne une vue d'ensemble de la dispersion des services de camionnage et de leurs rayons d'action respectifs; quoique se rapportant déjà à l'année 1946, cette carte reflète encore très bien la situation ayant existé au cours de ces 50 dernières années.

En 1946, il existait 330 services de camionnage desservant 1384 communes (soit 52 % des communes du royaume) et 6.800.000 habitants (soit 80 % de la population du pays).

Jusqu'en 1934, l'acheminement par fer du trafic des messageries s'effectuait par trains de transbordement.

Il s'agissait de trains assez importants, accompagnés, en plus du personnel régulier chef-garde et gardes, par plusieurs chargeurs. Ces trains parcouraient les lignes importantes, principalement de nuit, et faisaient arrêt dans presque toutes les gares pour y déposer et y enlever les envois.

Fig. 1. — Services de camionnage. — Situation en juin 1946.



Les colis étaient acheminés de la gare de départ vers la gare d'arrivée en règle générale par la voie la plus courte, d'où il résultait, sauf pour les transports entre les grands centres desservis par trains de marchandises directs, de nombreux changements de trains. Ces changements occasionnaient de multiples manipulations réparties sur tout le réseau. Un nombreux personnel était nécessaire pour assurer ce travail qui s'effectuait parfois en plein air et souvent de nuit. Tous ces remaniements étaient de plus, cause d'avaries et de dévoyés et nonobstant le fait que le colis suivait la voie la plus courte, il mettait parfois 3 jours pour arriver à destination, c'est-à-dire qu'il roulait un jour et en perdait 2 dans les gares de coïncidence où il devait changer de train.

Première réorganisation du service des messageries Création des quais de transbordement en 1934

Pour accélérer le transport des envois et en vue de pouvoir mécaniser la manipulation des colis et obtenir ainsi un meilleur rendement du personnel de manutention, la S.N.C.B. abandonna le principe de l'acheminement par la voie la plus courte, du moins en ce qui concerne les envois « Grande Vitesse », soit les 9/10 du tonnage total des messageries et décida de concentrer par voie ferrée les colis vers des gares-centres qui furent appelées des quais de transbordement.

C'est ainsi qu'en 1934, la S.N.C.B. mit en service 14 quais de transbordement (Alost, Anvers Bassins et Entrepôt, Arlon, Bruxelles Petite-Ile, Bruxelles Tour-et-Taxis, Charleroi Sud, Chênée, Courtrai, Hasselt, Louvain, Merelbeke, Mons, Namur et Verviers); chaque quai desservait un ensemble de lignes appelé « zone ».

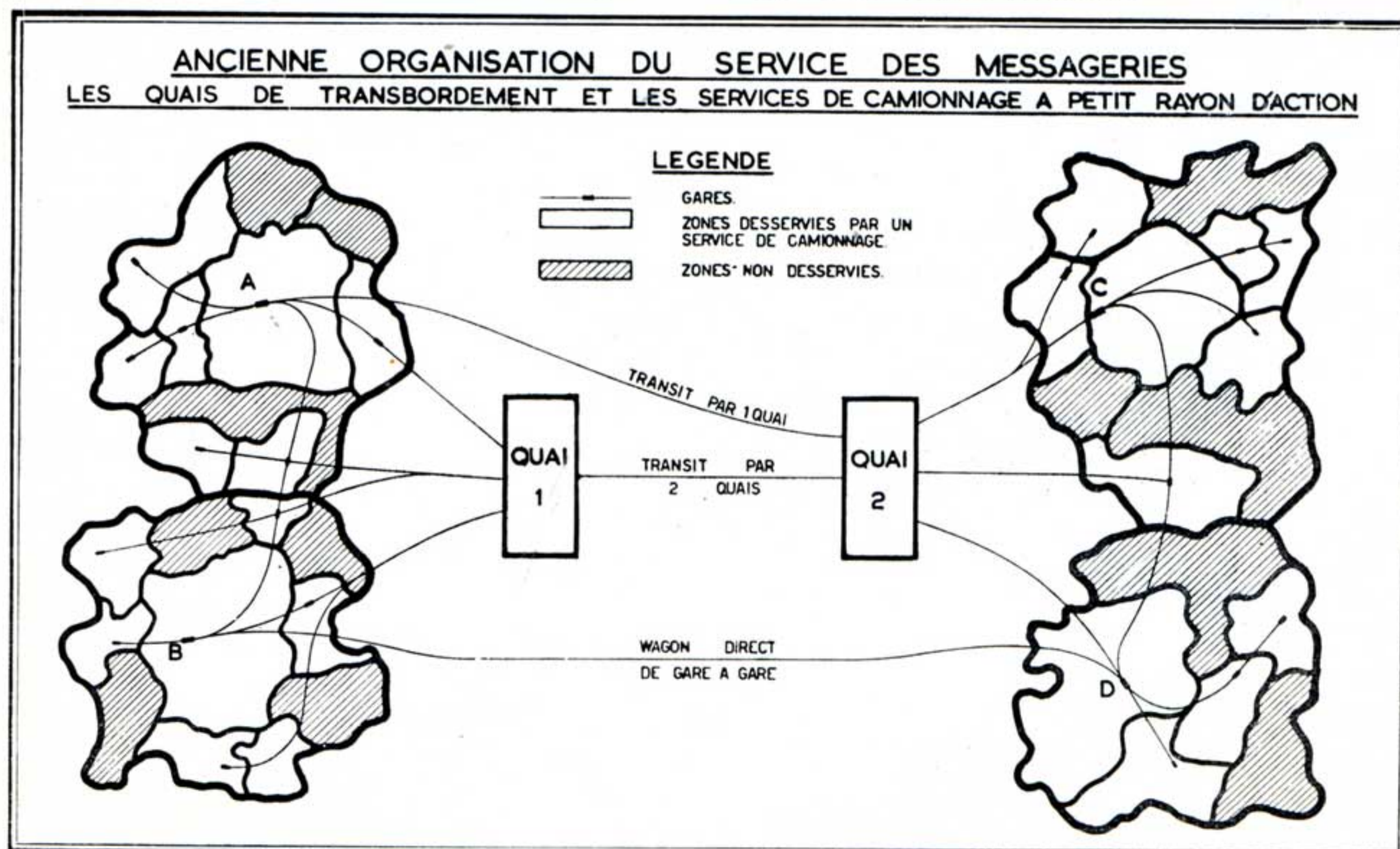
À ce moment, le schéma de l'organisation du transport par voie ferrée était le suivant (fig. 2) :

- les colis acceptés dans les gares d'une zone déterminée étaient collectés le jour même par voie ferrée vers le quai de transbordement de la zone. Sur la fig. 2 nous avons représenté schématiquement les gares-sièges d'un service de camionnage avec leurs rayons d'action respectifs; les parties hachurées ne sont pas desservies par un service de prise et remise à domicile;
- arrivés au quai de transbordement n° 1, les colis étaient déchargés, puis après un regroupage étaient enlogés dans un wagon de jonction à acheminer au quai de transbordement n° 2 desservant la gare de destination.
- arrivés à ce second quai de transbordement, les colis étaient déchargés à nouveau et après regroupage, chargés dans un wagon distributeur n° 2 desservant la gare de destination;

D'après le principe même des quais, chaque colis devait donc transiter par 2 quais et subir de ce fait 2 transbordements en cours de route; il ne passait cependant que par un seul quai quand il s'agissait d'un colis accepté dans une gare d'une zone et destiné à une gare de la même zone.

De plus, lorsque le volume du trafic le permettait, une gare pouvait former un wagon direct pour une autre gare (voir fig. 2, cas des gares B et D) ou pour un autre quai (voir fig. 2 cas de la gare A formant un wagon direct pour le quai n° 2). On parvenait ainsi à éviter un certain nombre de transbordements superflus. En 1938, sur 100 tonnes acceptées en gare, 30 tonnes étaient acheminées par wagon direct, 40 tonnes devaient transiter par un quai et 30 tonnes seulement devaient transiter par 2 quais.

Fig. 2. — Ancienne organisation du service des messageries.



La caractéristique principale de cette organisation mise sur pied en 1934 était la vitesse d'acheminement.

On parvenait à transporter dans tout le pays un colis endéans les 24 h. (1) mais cette organisation était coûteuse et nécessitait :

- un service de nuit complet sur tous les quais de transbordement;
- la mise en marche de nombreux trains de jonction à marche accélérée et à horaires rigoureusement imposés pour assurer les diverses correspondances;
- l'utilisation d'un nombreux personnel de manutention malgré que le développement de la mécanisation du travail sur les quais ait permis de pallier dans une certaine mesure cet inconvénient.

Après la guerre de 1940, on ne parvint plus à rétablir cette organisation telle qu'elle existait en 1934. Trois quais de transbordement importants, notamment Mons, Courtrai et Hasselt, étaient détruits.

De plus, il résultait de l'expérience acquise qu'il y avait intérêt à ne plus remettre en exploitation certains quais de transbordement en vue d'une part, de concentrer encore davantage les manutentions et d'autre part, de réduire le nombre de trains de messageries nécessaires pour relier tous les quais entre eux.

(1) Toutefois, pour certaines gares fort éloignées d'un quai de transbordement, les wagons de messageries partaient très tôt dans l'après-midi ou arrivaient à destination très tard dans la matinée.

Pour ces motifs, en 1948, il ne restait plus en service que 8 quais de transbordement (Anvers (Bassins et Entrepôt), Bruxelles Petite-Ile, Bruxelles Tour-et-Taxis, Charleroi Sud, Chênée, Louvain, Merelbeke et Namur).

* * *

La création des quais de transbordement n'a eu pratiquement aucune répercussion sur l'organisation du service de prise et remise à domicile, qui reste caractérisée par une forte dispersion des entreprises de camionnage telle qu'elle est représentée d'ailleurs à la fig. 1.

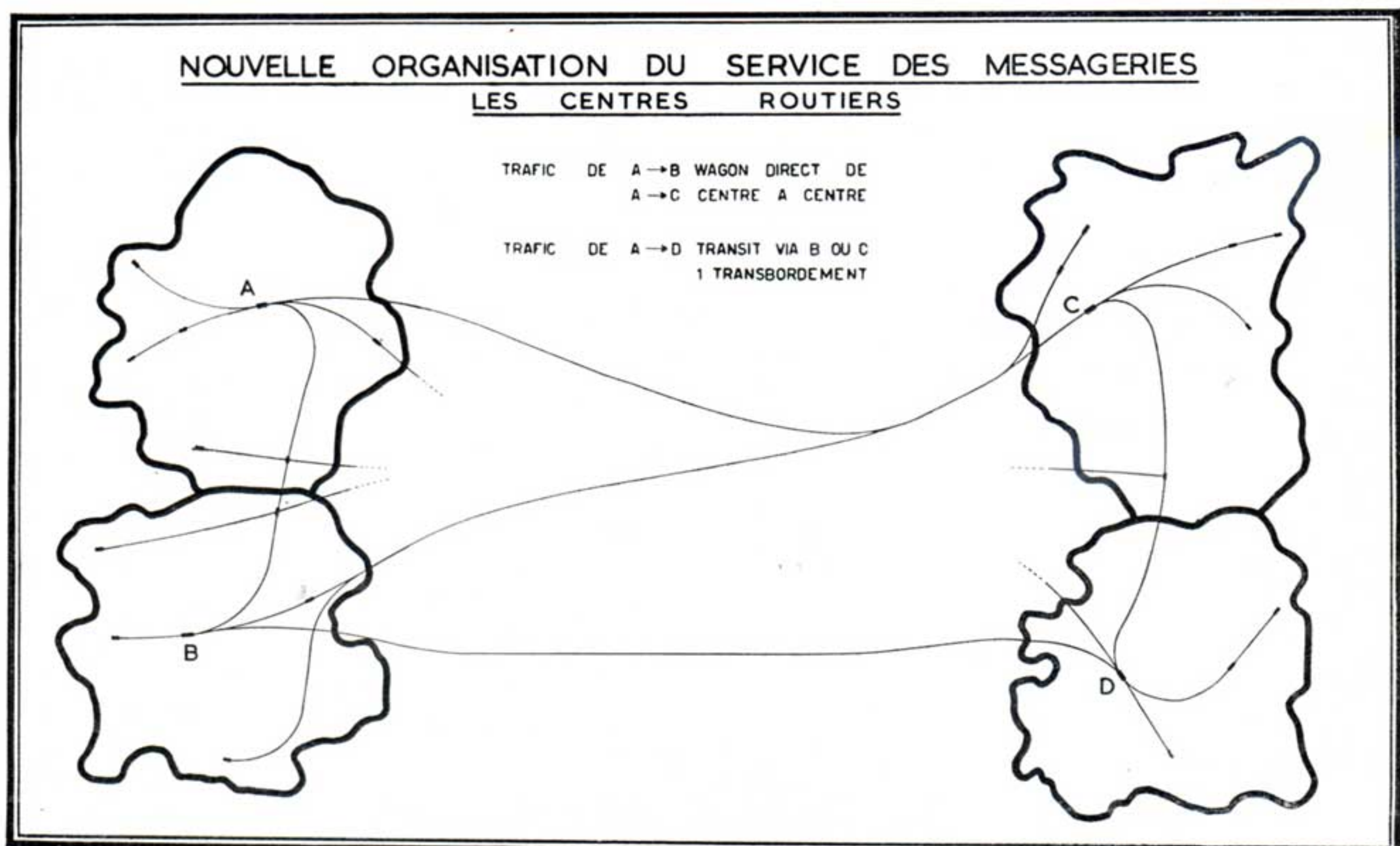
Deuxième réorganisation du service des messageries : Les services routiers

a) *Principes de la réorganisation.* — Concentration des services de camionnage. — Suppression des quais de transbordement.

Les progrès réalisés dans la technique des transports routiers (substitution progressive de la traction automobile à la traction chevaline dans les services de livraison à domicile, et, de ce fait, augmentation notable du rayon d'action des véhicules) ont conduit à reconsidérer l'organisation du transport des messageries et à examiner dans quelle mesure une plus large utilisation des camions automobiles pouvait réduire le prix de revient de l'ensemble du service des messageries.

Comme nous l'avons déjà signalé plus haut, la manutention des colis en cours de route intervient pour une part importante dans le coût total du transport.

Fig. 3. — Nouvelle organisation du service des messageries.



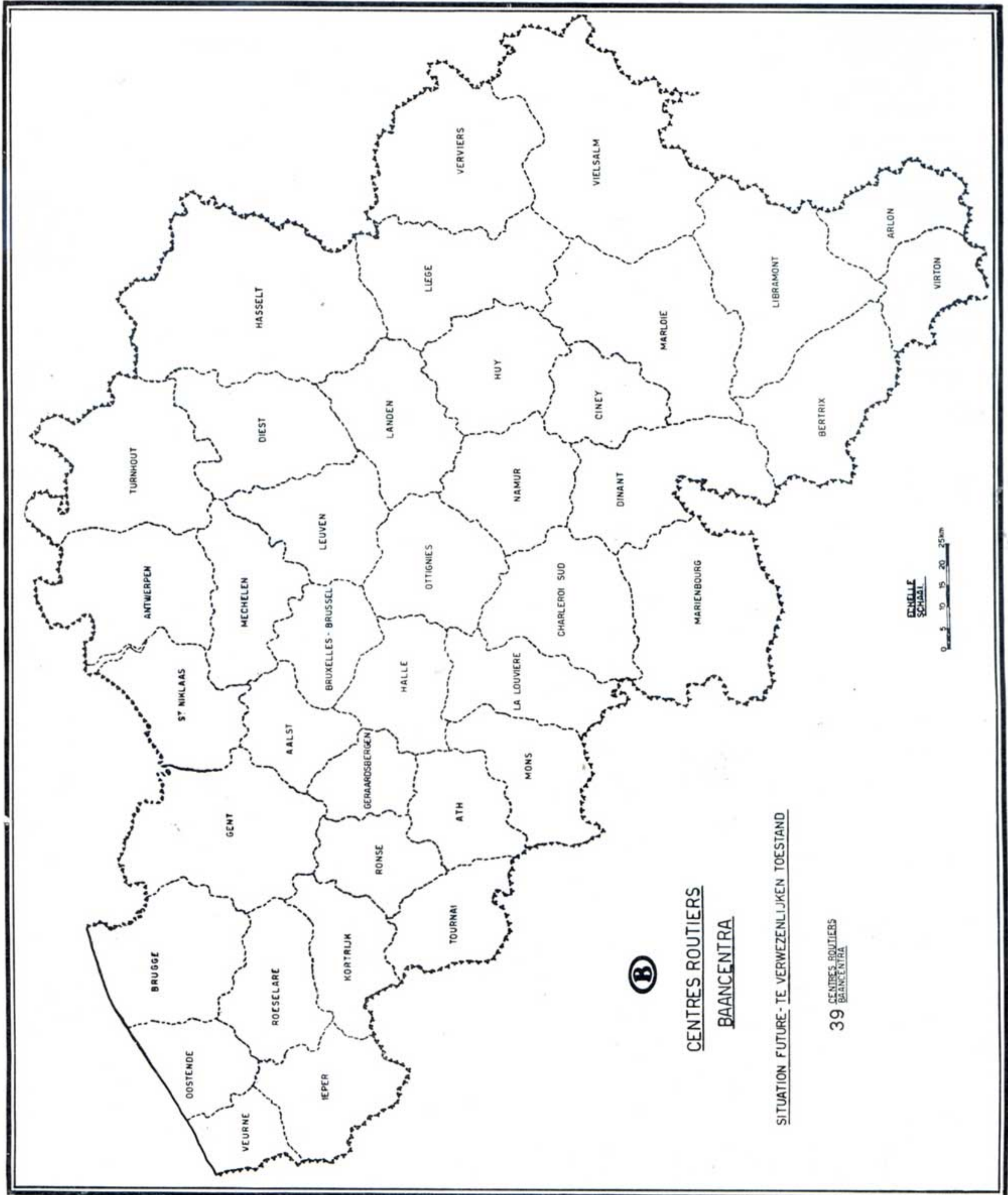
Le but de la nouvelle réorganisation ne sera plus la concentration du tonnage à manutentionner mais bien la *suppression des transbordements*.

Nous avons vu que déjà en 1938, 30 % du tonnage était acheminé de gare à gare par wagon direct (voir le schéma de la fig. 2 — cas du trafic entre les gares B et D) et évitait ainsi d'être manutentionné sur un quai.

La substitution de la traction automobile à la traction chevaline nous permettra aisément d'augmenter ce pourcentage.

En effet, si au lieu de conserver toute une série de petits services de camionnage tels qu'ils sont représentés à la fig. 2, on fusionne tous ces services en un seul, et si on reporte par camion tout le trafic d'une région sur des gares importantes telles que A, B, C, D, on augmentera pour chacune de ces gares le volume du trafic ainsi que la possibilité de former des wagons directs de centre à centre. Si la concentration du trafic est suffisamment poussée, les quais de transbordement disparaîtront automatiquement.

Fig. 4. — Centres routiers. — Situation future.



On obtient ainsi l'organisation représentée schématiquement à la fig 3.

En pratique, la concentration du trafic sur certaines gares situées dans les régions à faible densité de population ne sera pas toujours suffisante pour que ces gares puissent acheminer tout leur trafic par wagons directs. Dans ce cas, pour une partie des envois (voir fig. 3, envois de A à D), un transbordement en cours de route ne pourra pas être évité.

On peut appliquer ces vues théoriques au cas des 330 services de camionnage existant en Belgique en 1946 (voir fig. 1) et dresser un plan de concentration de ces 330 services.

Après avoir étudié la question sous son aspect ferroviaire et routier, la direction de l'Exploitation a dressé le programme d'avenir représenté à la fig. 4. Les 330 services de camionnage à petit rayon d'action sont remplacés par 39 services de camionnage à grand rayon d'action, appelés « centres routiers ».

En procédant au dépouillement du trafic centre par centre, on a pu établir qu'en situation future, 80 % du trafic pourrait être acheminé par wagon direct de centre à centre contre 30 % antérieurement.

b) Situation actuelle.

La carte fig. 4 ne doit plus être considérée comme étant du domaine de la théorie pure.

Depuis 1949, la S.N.C.B. a procédé à la concentration progressive des 330 entreprises de camionnage représentées à la carte fig. 1. Cette concentration s'est faite à la cadence de ± 75 entreprises par an et la carte fig. 5 donne la situation existant en juin 1952; 48 centres routiers sont en service et il ne reste plus que 69 services de camionnage à englober dans la nouvelle organisation.

La différence entre le chiffre actuel de 48 centres routiers et celui de 39 prévu au programme d'avenir est due au fait que certains hangars aux marchandises n'étant pas suffisamment vastes pour recevoir tout le trafic prévu, certains centres routiers tels que Herbesthal, Manage, Mol, etc... ont dû être mis en service à titre provisoire; on prévoit qu'ils seront plus tard absorbés par des centres routiers voisins tels que Verviers, La Louvière, Turnhout, etc... dès que ceux-ci disposeront des installations nécessaires pour traiter le trafic supplémentaire.

La carte fig. 5 montre que les centres routiers se sont surtout développés dans le Nord du pays, là où la densité de la population d'une part, et les installations existantes d'autre part ont permis une réalisation rapide.

Par contre, dans le Sud du pays, le manque d'installations adéquates a ralenti la mise en service des centres importants dans les régions de Liège, Charleroi, Mons et La Louvière (1).

(1) Des études et des réalisations sont en cours pour doter cette partie du pays des installations nécessaires au nouveau mode d'exploitation.

Les résultats atteints au point de vue diminution du tonnage transbordé sur les quais sont les suivants :

1. — 2 quais importants ont pu être complètement supprimés, notamment les quais de Merelbeke et de Bruxelles Petite-Ile qui transbordaient respectivement 475 et 315 tonnes par jour en 1948.
2. — Les autres quais ont également vu diminuer leur trafic manutentionné.

La réduction du tonnage transbordé atteint, en 1952, ± 1.000 tonnes par jour par rapport à 1948.

Actuellement, environ 55 % du trafic est acheminé par wagons directs de centre à centre, contre 30 % antérieurement.

Extension du service de prise et remise à domicile à la presque totalité des communes du pays

Jusqu'à présent, il n'a été question que de la concentration des services de camionnage. Or, si l'on examine la carte de la fig. 1, on remarque immédiatement qu'en concentrant les services de camionnage sur une gare, on doit logiquement desservir toutes les communes d'une même région. En effet, dans beaucoup de cas les camions quittant la gare-centre pour effectuer leur tournée dans leur ancien rayon, devront nécessairement passer par des communes non desservies antérieurement. On en arrive ainsi progressivement à étendre le service de camionnage à la presque totalité des communes du pays.

Avant l'instauration des centres routiers, les services de prise et remise à domicile desservaient 52 % des communes du royaume (1384 communes sur 2669). Les 48 % restants étaient desservis en partie par l'intermédiaire de la Poste et en partie par l'intermédiaire de la S.N.C.V.

De 1949 à juin 1952, le nombre de communes desservies augmenta de ± 900 unités et passa de 1384 à 2258, soit 84 % des communes du royaume. Il ne reste plus que 411 communes non englobées dans un centre routier mais ces communes ne représentent que 3 % de la population du pays.

La reprise de 874 communes supplémentaires par nos services de prise et remise à domicile a eu pour effet de supprimer dans beaucoup de cas l'intervention de la S.N.C.V. et de la Poste pour la continuation des envois jusqu'à destination.

Avantages que le public a retiré de la mise en service des centres routiers

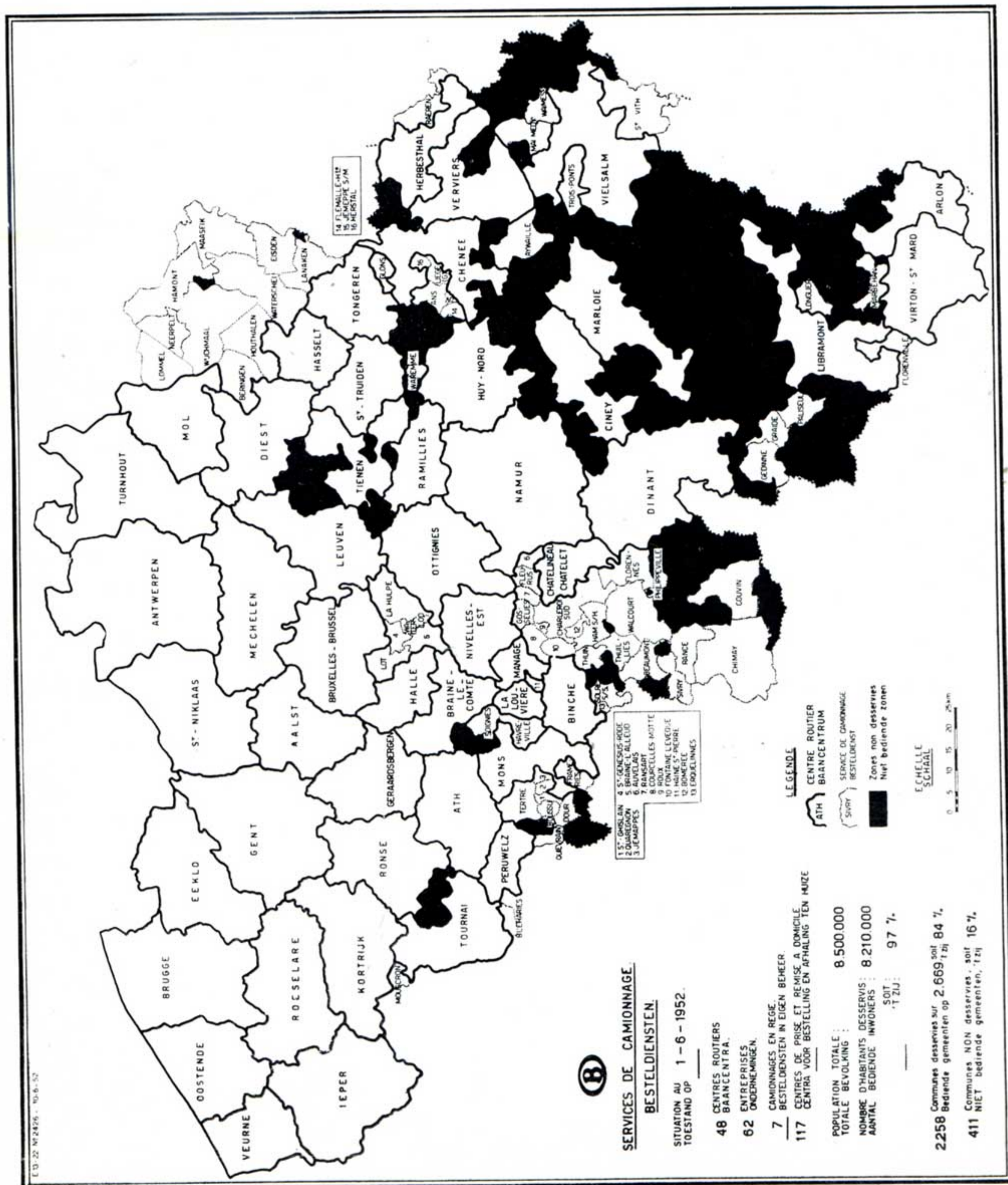
La S.N.C.B. n'est pas seule à retirer des avantages d'une rationalisation de son exploitation. La nouvelle organisation du service des messageries offre également à la clientèle des avantages substantiels par rapport à l'ancienne organisation.

En effet :

- 1°) le service de prise et remise à domicile a été étendu à pratiquement tout le pays, vu qu'actuellement il ne reste plus que 3 % de la population qui n'est pas desservie;
- 2°) les transbordements en cours de route sont considérablement réduits, ce qui diminue les risques d'avaries dans une forte proportion;
- 3°) la rapidité d'acheminement a été nettement améliorée ces dernières années et les colis originaires et à destination des grands centres

arrivent à destination le lendemain du jour de l'acceptation. La gare de Bruxelles Tour-et-Taxis, siège du centre routier le plus important du pays, parvient déjà actuellement à former des wagons directs pour tous les autres centres routiers et pour un grand nombre de services de camionnage non encore englobés dans la nouvelle organisation. Il en résulte que les envois acceptés l'après-midi à Bruxelles Tour-et-Taxis sont remis à domicile le lendemain matin dans presque tout le pays.

Fig. 5. — Services de camionnage. — Situation au 1^{er} juin 1952.



L'Organisation Comptable Industrielle et le Contrôle Budgétaire à la Société Nationale

par V. GONTIE, Inspecteur principal à la Direction des Finances.

LA Société Nationale considérée, à juste titre, comme « la plus grande industrie du pays » se doit d'être vraiment « industrialisée » tant dans le domaine des méthodes d'enregistrement comptable et de l'organisation budgétaire, que dans tous les domaines techniques. Depuis sa fondation, la Société a le constant souci d'atteindre à ce but en étudiant et en adoptant toutes les méthodes les plus modernes de l'organisation industrielle.

Le Chemin de fer doit apparaître comme une « affaire » commercialement gérée dont la comptabilité affecte toutes les modalités de la « comptabilité industrielle » pratiquée dans toutes les grandes industries du monde avec ses corollaires naturels : budgets, contrôle exécutif des budgets, bureaux de fabrication et d'organisation dans les ateliers, plannings d'exécution, services de statistiques et prix de revient, primes de rendement et d'économies au personnel ouvriers, etc.

Les cours spéciaux de comptabilité et d'organisation industrielles professés dans les écoles professionnelles de la Société et suivis par nos comptables, aides-comptables et employés développent toutes les matières et théories classiques de la comptabilité et il n'est point nécessaire de sortir des installations du chemin de fer pour en trouver toutes les applications pratiques. En fait, les développements et les modifications successives, dans notre organisation comptable ne sont qu'une marche incessante vers une structure meilleure et plus efficiente.

Un peu d'histoire

L'industrialisation de la comptabilité des Chemins de fer commence avant même que la Société Nationale ne soit fondée par l'organisation d'une comptabilité industrielle à titre d'essai, en 1924, à l'atelier central de Luttre et la création, en 1926, d'un cadre de chefs-comptables et comptables.

Dès 1926, la comptabilité industrielle est généralisée. Son organisation, calquée sur la structure technique et administrative comporte, à l'origine, trois grandes sections comptables rattachées à chacune des grandes directions techniques qui existaient à cette époque : Exploitation, Voie et Travaux, Traction et Matériel. La Comptabilité Centrale, créée au Service des Finances centralise les écritures d'administration centrale pour aboutir à la tenue du Journal Général et du Grand Livre puis au Bilan et au compte de Pertes et Profits.

Dès l'abord, les comptabilités de l'Exploitation et de la Voie sont centralisées dans les directions mêmes, les services d'exécution (gares et sections de voie) n'intervenant que pour fournir des éléments de base (pointages). À la Direction du

Matériel, au contraire, chaque service d'exécution (ateliers centraux, remises à locomotives, ateliers de ligne) dispose d'une comptabilité complète avec établissement des prix de revient locaux de toutes leurs activités. Ces « cellules comptables » sont reliées entre elles et centralisées à la comptabilité de Direction, par le truchement de « comptes de relation » à la manière d'une firme commerciale à succursales multiples ou d'une industrie à nombreuses divisions.

L'organisation budgétaire existant avant la constitution de la Société est maintenue. Elle comporte des « prévisions de dépenses d'exploitation » et des « programmes de travaux spéciaux » (Premier établissement et Renouvellement).

Un contrôle général est effectué par rapprochement des prévisions et des dépenses réelles de chacune des directions.

La période de 1926 à 1939 voit cette organisation se développer et se perfectionner progressivement.

La comptabilité de la Voie se complète par l'établissement de « prix de revient » et adopte une vaste organisation mécanisée à l'aide de machines à cartes perforées. Toute la comptabilité centralisée ainsi que les écritures relatives aux approvisionnements et matériaux (stocks, consommations) et les résultats techniques sont établis, par un central mécanographique fonctionnant à la Direction de la Voie.

Au service du Matériel, l'organisation scientifique est largement développée dans les ateliers : Il est créé des bureaux « de fabrication » chargés d'organiser et de distribuer les travaux, l'usage des « plannings » et des horloges de contrôle est introduit. Tous les travaux se font par commandes avec allocations de temps forfaitaires devant servir de bases à l'attribution de primes d'exécution et de rendement. Le calcul mécanique est généralisé à l'aide de machines à main et électriques et les bureaux comptables des grands ateliers sont dotés de machines comptables.

Un service spécial recueille et récapitule, à l'aide de machines à cartes perforées les données de production : parcours des trains, consommation de combustibles et de matières de graissage, etc.

Dès 1930, chacune des comptabilités de Direction publie, mensuellement, une brochure des « Résultats comptables » destinée aux services techniques du réseau et présentant sous forme de tableaux tous les relevés des dépenses, les données relatives à la production du service des trains et des ateliers, les coûts unitaires de toutes

les opérations et réparations, les dépenses des gares, les stocks et consommations d'approvisionnements, etc.

En 1940, une réforme générale intervient : tous les services de comptabilité jusque là rattachés aux directions techniques sont réunis sous une autorité unique à la Direction des Finances.

La période « post libération » s'avère propice au développement de l'organisation comptable : sous le signe du « contrôle budgétaire » les comptabilités du service de la Voie, du service de l'Electricité et de la Signalisation (nouvellement créé) et des services commercial et de l'Exploitation se décentralisent. A l'instar de ce qui est pratiqué déjà au service du Matériel, des sections comptables dirigées par des agents spécialisés sont créées dans les arrondissements de la Voie et de l'Electricité et dans les directions régionales pour ce qui concerne l'Exploitation. Le budget et le contrôle de son exécution s'effectuent par service comptable, c'est-à-dire par gare, arrondissement, remise à locomotives et atelier. De nombreux prix de revient nouveaux ainsi que des données statistiques sont calculés. Des bureaux centralisateurs, dits « comptabilités de groupes », sont créés dans chacune des directions régionales.

Les conceptions neuves sont immédiatement adaptées autant que de besoin à l'organisation ferroviaire et appliquées dans une très large mesure. C'est ainsi que sont instaurés progressivement : des contrôles budgétaires locaux ; le calcul de frais généraux par service d'exécution et dans chacun de ceux-ci l'organisation de la comptabilité industrielle et l'application des frais par divisions ou sections de production homogènes ; le nivellement des frais par l'usage de « standards » locaux annuels ; l'application généralisée de taux horaires « standards - réseaux » par catégories d'ouvriers pour toutes les imputations ; la suppression des « centimes » dans toutes les écritures ; l'usage de prix moyens arrondis pour les approvisionnements en magasin ; la pratique de l'inventaire permanent en quantités et en valeurs pour toutes les matières ; le contrôle permanent des « frais » de toutes natures par le rapprochement des dépenses réelles en frais et des « monographies - standards de frais » établies pour toutes les divisions ou sections de service. Enfin, un service étendu de contrôle systématique de toutes les opérations de bases et des imputations, assure l'exactitude de l'enregistrement initial de tous les mouvements sans laquelle les résultats comptables ne sauraient revêtir les garanties nécessaires.

Réorganisation,

standardisation et mécanisation

L'organisation extrêmement développée ainsi réalisée présentait cependant quelques lacunes. Quoique réunies sous une même autorité à la Direction des Finances, les différentes comptabilités de Direction — maintenant au nombre de six : Exploitation, Service Commercial, Voie, Electricité et Signalisation, Matériel et Achats, Services Généraux — sont restées séparées et continuent d'être centralisées par un bureau spécial dit : Comptabilité Centrale. Les comptabilités de « groupes » restent également subdivisées d'après la même structure.

Dans les services d'exécution qui sont gérés par des comptabilités de Directions différentes les modalités d'enregistrement diffèrent.

Plusieurs centralisations successives, par Directions, aux groupes puis à la Direction des Finances nécessitent beaucoup de papiers et de travail.

Buts de la réorganisation.

Pour pallier ces inconvénients et participer à la recherche générale des économies et de « la moindre dépense » le service comptable se devait de promouvoir une organisation qui, tout en conservant à la comptabilité son « industrialisation et son « efficacité » permettrait d'en diminuer le coût, d'éliminer le plus de « papiers » possible, de « standardiser » les méthodes, formulaires, etc... entre tous les services, de préparer une mécanisation aussi étendue que possible de toutes les écritures comptables et des travaux de prix de revient, statistiques, résultats qui en découlent.

Principes qui sont à la base de la réorganisation

Toute comptabilité industrielle comporte, en général deux grandes subdivisions :

1° les écritures relatives aux comptes d'exploitation, aux prix de revient, commandes, etc..., c'est-à-dire la comptabilité industrielle proprement dite ;

2° les écritures de centralisation spécifiquement comptables : journaux, balances, comptes courants, tiers, opérations de caisse, etc... que l'on peut dénommer « comptabilité générale ».

Ces deux parties répondent à des besoins différents et revêtent des caractères distincts : la partie « industrielle » intéresse seule le technicien, ses données doivent être connues le plus tôt possible, avec tous les détails désirables et être établies par siège et même par section ou division de travail (pour les besoins du contrôle budgétaire spécialement).

La comptabilité générale, au contraire, n'intéresse pas du tout le technicien ; elle constitue ce que j'appelle volontiers « la cuisine comptable » ; elle ne présente pas le même degré d'urgence et elle peut, sans inconvénient, être comprimée et simplifiée dans la mesure la plus large. La réorganisation entreprise réside dans l'application de ces principes.

Elle consiste :

a) à ne laisser au siège d'exécution (arrondissements, remises, ateliers) que les écritures de base et tout ce qui concerne les comptes de dépenses d'exploitation, les travaux spéciaux, les commandes, les crédits.

b) à concentrer dans des bureaux régionaux (en l'occurrence les groupes) les écritures de comptabilité générale en les simplifiant le plus possible.

Dès lors, rien ne sera changé au point de vue de l'efficacité de la comptabilité pour le technicien qui doit s'en servir. Il recevra les mêmes renseignements, dans les mêmes délais et avec tous les détails désirables même si, pour des raisons d'organisation administrative, la préparation de

ces données doit être élaborée au groupe plutôt qu'au siège même du travail.

Les nombreuses écritures exigées par les opérations de comptabilité générale seront concentrées dans un bureau important au siège du groupe. Cette concentration doit permettre de réaliser des compressions de dépenses, de réunir en des comptes uniques (au lieu de comptes subdivisés par direction) toutes les opérations concernant les tiers, les encaissements et les liquidations. Elle prépare une mécanisation générale des écritures. En effet, la réunion en un seul service important d'une quantité considérable de travaux d'écritures augmente très largement la possibilité d'une exécution mécanique de ces travaux tandis que le morcellement en petits bureaux ne comprenant que 2 à 5 agents constituait un véritable obstacle à la mécanisation.

Dans un stade suivant, l'arrivée de tous les documents des services d'exécution au bureau du groupe permettra de réaliser pour ce qui concerne la comptabilité générale une centralisation directe et unique pour toutes les directions.

En effet, la tenue de journaux-balances, comptes courants etc... distincts par direction technique ne peut présenter aucun intérêt et une centralisation générale réduit à leur plus simple expression les comptes, dit « de relation » qui servent à enregistrer les nombreuses opérations de ces directions entre elles et supprime en grande partie les factures des prestations effectuées par un service pour le compte d'un autre.

En même temps, l'uniformité de méthodes, de

procédés, de documents se réalise forcément pour chaque opération dans tous les services d'exécution.

Dès lors, la comptabilité générale s'effectuant au groupe régional en une seule fois pour tous les services d'exécution (gares, remises, ateliers, arrondissements de la Voie), une simple centralisation des 8 groupes régionaux réalisée à la Direction des Finances la centralisation définitive des écritures. La troisième centralisation effectuée actuellement à la Direction des Finances, par direction technique, sera ainsi complètement supprimée.

Toute cette réorganisation ne doit et ne peut avoir comme résultat de restreindre l'efficacité de notre comptabilité industrielle et de notre contrôle budgétaire si laborieusement développés dans les années antérieures. Il s'agit simplement d'appliquer des moyens de réaliser l'enregistrement comptable plus simplement, plus rationnellement, plus économiquement et de préparer une possibilité de mécaniser intégralement ces opérations.

Cette réorganisation s'intègre dans le cadre de la rationalisation poursuivie par la Société Nationale et s'adapte spécialement à la politique actuelle de « non recrutement » dans tous les services, politique qui évitera tout licenciement grâce à une réutilisation efficiente du personnel excédentaire.

Le Service des Finances apporte par ces études et ces réalisations une collaboration nécessaire à l'œuvre incessante d'une meilleure organisation de notre Société Nationale.

FRIDEN *Calculating Machine Agency*

Présentée par l'Agence Belge exclusive :

Intégralement Automatique

LA GENERAL IMPORT C^Y S. A.

DIRECTEUR GÉNÉRAL : **F. F. WAITTE**

— 14, RUE D'ARENBERG, BRUXELLES —

11.96.08 - TELEPHONES - **12.60.06**

EXPOSE AU 3^e SALON DE LA MECANOGRAPHIE

Palais des Beaux-Arts, du 20 au 28-9-52 - Stand n° 46

En plus de sa gamme courante remarquable, ses deux nouveaux modèles :



— L'un à transfert automatique en 2^e totalisateur
— L'autre, **SENSATIONNEL !**

EXTRACTION ² **V** **AUTOMATIQUE**
— SIMPLE POSE DU RADICANT —

A NOTER COMME REFERENCE : La Société Nationale des Chemins de Fer Belges, qui utilise les machines **FRIDEN**.

Résultats d'exploitation pour les mois Mai - Juin

	MOIS	1938 (1)	1951	1952
Nombre de voyageurs transportés .	Mai	17.183.572	19.849.676	19.279.334
	Juin	16.729.170	17.482.168	18.451.906
Nombre de voyageurs-kilomètres .	Mai	534.246.114	638.710.043	624.081.813
	Juin	557.683.282	591.172.713	628.703.149
Nombre de tonnes de grosses marchandises transportées	Mai	5.966.536	5.867.904	5.475.741
	Juin	5.919.754	5.969.912	5.189.569
Nombre de tonnes-kilomètres	Mai	425.151.847	537.802.448	506.199.891
	Juin	420.910.954	534.796.622	476.382.327
Nombre de wagons chargés	Mai	459.849	327.005	298.558
	Juin	436.122	328.978	280.515

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

NOMBRE DE WAGONS CHARGES PAR LA CLIENTELE

SEMAINE	Combustibles	Divers	Total
du 15-6 au 21-6	18.956	45.525	64.481
du 22-6 au 28-6	20.030	47.854	67.884
du 29-6 au 5-7	19.437	42.171	61.608
du 6-7 au 12-7	20.266	44.174	64.440

TRANSBORDEMENTS AUX PORTS D'ANVERS ET DE GAND

SEMAINE	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 15-6 au 21-6	50.300	107.800	15.534	16.797
du 22-6 au 28-6	72.200	94.300	22.634	10.392
du 29-6 au 5-7	41.800	72.200	20.052	19.183
du 6-7 au 12-7	68.800	61.400	23.067	14.318

RÉSERVEZ... dès à présent
notre prochain numéro 11 - 12

NUMERO SPECIAL

Consacré à la mise en
Service de la Jonction
NORD - MIDI



TENDANCES FERROVIAIRES

Les achats de locomotives diesel

LES grandes compagnies américaines de chemin de fer font de plus en plus appel aux locomotives diesel. Des chiffres communiqués par l'Association of American Railroads illustrent de façon saisissante la politique qu'elles suivent en ce qui concerne le matériel de traction : jusqu'à présent, cette année, ces compagnies ont mis en service sur leurs réseaux une nouvelle locomotives diesel toutes les 3 heures 33 minutes.

En effet, durant les 4 premiers mois de 1952, 878 locomotives de ce type ont été mises en service contre 834 pendant la période correspondante de 1951. Qui plus est, le nombre total des locomotives actuellement commandées aux fabricants s'élève à 1.463 locomotives diesel contre 30 locomotives à vapeur seulement.

Les rails continus

D'autre part, un usage qui semble devoir aller en se généralisant consiste à souder ensemble les sections de rails. Un des effets immédiats de cette mesure est pratiquement de supprimer un des principaux inconforts pour le voyageur : les claquements répétés qui accompagnent le choc des roues sur la tranche des rails. Mais, et cela est sans doute encore plus important, ces chocs répétés provoquent une usure plus rapide des rails, des coussinets et même des traverses. En soudant les extrémités on réalise finalement une économie sensible sur le budget d'entretien et de réparations.

C'est ainsi que l'« Union Carbide and Carbon Corporation » a mis au point une méthode de soudure sous le nom de Ribbonrail, (soudure sous pression en utilisant la flamme produite par un mélange d'oxygène et d'acétylène) qui

permet d'obtenir des rails continus de 1.600 mètres et plus. Les rails normaux ont, aux Etats-Unis, 11 m. 89 de long. Les différences extrêmes de température entre l'hiver et l'été, peuvent modifier cette longueur de 8 mm. environ. On pouvait donc craindre que pour des rails continus de 1.600 m., il ne se produise des allongements ou des raccourcissements dangereux pouvant, théoriquement, atteindre 1 m. 20. L'expérience a heureusement prouvé qu'il n'en était rien et que pour des sections de cette longueur, les variations étaient sensiblement les mêmes que pour les rails ordinaires. Il semblerait que les dilatations dues à la température se répartissent dans la largeur du rail plutôt que dans sa longueur. On a fait la même constatation pour des rails continus de 16 kilomètres. On peut donc penser que rien ne s'oppose à la généralisation de cette méthode.

Amélioration de la fixation du rail aux traverses

Les frais d'entretien des voies ferrées peuvent encore être réduits en utilisant des joints spéciaux entre les coussinets et les traverses, joints fabriqués avec du chanvre de manille imprégné de résine de Vinylite. Solides, et cependant souples, ces joints absorbent les chocs et le frottement. Des essais comparatifs effectués sur une section de voie à grande circulation ont montré qu'au bout d'un an les joints en question étaient en excellent état tandis que les joints classiques révélaient de graves dommages accompagnés d'une usure notable des traverses.

La résine de vinylite permet aux joints de résister à l'oxydation, au soleil et l'huile ainsi qu'aux insectes et aux champignons. Elle les empêche également de s'effriter par grands froids ou de s'amollir par très fortes chaleurs.

Le Tunnel sous la Manche

Il y aura bientôt un plus de 150 ans que la première idée d'un tunnel sous la Manche, fut lancée. C'est, en effet, en l'an 1800 qu'un certain Mathieu souleva la question. Le moment était mal choisi vu la tension qui existait à l'époque entre la France et l'Angleterre.

Ce fut en 1867 que le premier projet, revêtant un caractère sérieux, fut présenté à Napoléon III par un groupe mixte composé de Français et d'Anglais. Ce projet intéressa l'Empereur des Français qui le fit soumettre à un Comité International.

La guerre de 1870 en arrêta l'étude, mais dès 1871, celle-ci fut reprise. Poursuivie pendant de nombreuses années, elle fut finalement rejetée en 1883 pour des raisons purement militaires.

En 1906, soit 23 ans plus tard, elle fut reprise et rejetée à nouveau pour les mêmes motifs.

De nouvelles tentatives furent faites en 1914, 1919-1920 et en 1928, pour aboutir toujours aux mêmes résultats.

1928 vit un dernier essai. En 1929 se constitue un comité anglais qui, après une étude approfondie, dépose, en mars 1930, son rapport. Celui-ci, soumis à la Chambre des Communes est rejeté par cette haute assemblée.

Le projet de 1929 se base sur la construction d'un double tunnel muni de voies ferrées. Il comporte un pertuis supplémentaire destiné à l'entretien et au contrôle. L'étude envisage aussi la possibilité d'un trafic routier.

La longueur approximative du tunnel est estimée à 36 miles anglais y compris les approches situées de part et d'autre de la Manche. La profondeur maximum du tunnel prévue se situe 300 à 400 pieds en-dessous des bouches d'accès.

L'idée du tunnel routier fut considérée comme impraticable vu l'émission des déchets résultants de la combustion par les véhicules automobiles. En effet, ces gaz, toxiques pour l'homme, étant donné leur densité, s'accumuleraient dans les parties basses du tunnel et à l'époque on ne connaissait aucun moyen d'aspirer ou de souffler de tels gaz hors d'un tunnel ayant un point bas vers 400 pieds et une longueur de près de 36 miles.

Par contre, compte tenu des possibilités d'électrification, le tunnel pour chemin de fer était lui, pratiquement réalisable.

Le coût à l'époque (1930) fut estimé à 30 millions, ce chiffre ne tenant pas compte du matériel roulant.

L'étude d'un tunnel ferroviaire fut spécialement axée sur le trafic « voyageurs ».

Les promoteurs estimaient pouvoir compter sur :

- 1° la totalité du trafic voyageurs des lignes France-Angleterre,
- 2° 75 % du trafic de la ligne Ostende-Douvres,
- 3° 10 % du trafic des lignes hollandaises.

Ils escomptaient plusieurs majorations ascendantes du trafic existant à l'époque et qu'ils situaient entre 8 et 10 % par an.

Leur estimation donnait un mouvement de

3.500.000 de voyageurs pour la première année d'exploitation.

Le matériel roulant devait être fourni par les réseaux ferrés du continent.

En ce qui concerne le service « marchandises », la Commission pense que le tunnel absorbera tous les shortsea services entre la France et la Grande Bretagne.

Elle estime que le nombre de wagons nécessaires à assurer le trafic pourrait aisément être fourni par les chemins de fer anglais et continentaux; pour les derniers, afin d'éviter toute rupture de charges, le matériel à utiliser devrait être construit au gabarit anglais, qui, comme on le sait, est plus petit que les gabarits des chemins de fer à voies normales en usage sur le continent européen. Le tonnage envisagé, basé sur le trafic de l'année 1928, se situait aux environs de 530.000 tonnes.

En résumé, si la Commission avait émis un avis favorable quant aux possibilités de réalisation du tunnel ferroviaire, elle ne concluait pas en ce qui concernait le rendement. Elle estimait que le risque inévitable couru par un travail de telle envergure devait être couvert par le capital privé.

Les opposants aux projets objectèrent de leur côté que des dommages énormes auraient été causés aux services existants. Ils déclaraient en outre que les facilités nouvelles données aux transports des marchandises favoriseraient surtout l'importation en Angleterre. Ils provoquèrent avec cet argument des protestations des milieux agricoles et industriels anglais.

La mise en service du tunnel ferroviaire entraînerait de plus, disaient-ils, la perte de leur emploi pour de nombreux travailleurs vivant des services maritimes et des ports. Ils soulignèrent qu'à leur avis si la construction du tunnel donnerait directement ou indirectement du travail à 5.000 personnes pendant 8 ans, ce serait pour voir se créer à la fin des travaux un grave chômage.

Notons qu'à l'époque où la Commission établissait son rapport, le problème du chômage revêtait un caractère aigu en Grande Bretagne. Chômage qui s'est du reste aggravé par la suite et, de plus, l'exportation était déficitaire. Des mesures protectionnistes furent prises pour essayer de remédier à cette situation et notamment par la création de droits protecteurs de l'industrie.

Ce furent toutefois surtout des motifs d'ordre militaire qui incitèrent la Chambre des Communes à rejeter le projet.

Actuellement, ce problème semble en sommeil. Toutefois, la technique a évolué depuis et la construction d'un tunnel routier est entrée dans le domaine du possible.

S'arrêtera-t-on un jour à la construction d'un tunnel mixte rail-route ? De leur côté les motifs militaires restent discutables. De plus l'influence de l'aviation tant au titre militaire que civil, est venue ajouter de nouvelles données aux problèmes. Chi-lo-sa ?

Les Loisirs du Personnel

AU GROUPE DE MONS



Les personnalités inaugurent l'exposition.

DU 10 au 17 août 1952, pour la première fois, la section « ARTS DECORATIFS » du groupement « Arts et Loisirs des Cheminots de Mons » a, dans un local annexe de la gare de Mons, exposé les œuvres créées par ses membres.

Cette exposition qui rencontra un vif succès, fut inaugurée par M. Nolet de Brauwere, Secrétaire Général de la S.N.S.B., et par M. Pomerolle, Chef du Groupe de Mons. Les œuvres exposées appartenaient aux nombreuses expressions de l'art. A côté des œuvres des peintres, aquarellistes, aquafortistes, dessinateurs et sculpteurs, on remarquait des travaux de plexiglas, en pyrogravure, des photographies et même une machine fixe à vapeur exécutée à l'échelle réduite. On y vit aussi des œuvres littéraires.

A cette occasion, il nous semble intéressant de rappeler l'historique de cette jeune section. Depuis longtemps déjà, M. Fally, l'actuel président, envisageait la possibilité de mettre sur pied un groupement qui, en les présentant au grand public, encouragerait et développerait le sens artistique des cheminots du groupe de Mons. C'est au début de cette année, en février plus exactement, que l'idée prit corps et que les principaux amateurs connus au groupe, furent sollicités. Une nouvelle section fut ainsi

créée au sein du groupement « Arts et Loisirs des Cheminots du Groupe de Mons » avec l'appui de M. Chantrenne, président du groupement.

A la première assemblée générale, tenue le 9 mars 1952, l'unanimité appela aux fonctions de :

Président : M. FALLY J.
Secrétaire : M. VAN GOETHEM A.
Trésorier : M. ENGLEBERT A.

A cette assemblée, par une heureuse décision, il fut en outre décidé, dans un esprit constructif, de désigner un conseiller technique pour chaque activité artistique avec, comme mission, de guider les premiers pas des débutants.

Dès l'origine, quarante membres s'inscrivirent. La deuxième assemblée du 27 juillet 1952, décida l'ouverture d'une exposition en août.

Avec peu de moyens matériels, cette exposition remarquable fut mise sur pied en quelques jours.

M. Nolet de Brauwere et les nombreux visiteurs prirent grand intérêt aux œuvres exposées et ne manquèrent pas de féliciter leurs auteurs.

Il ne nous est pas possible d'assurer le rôle de critique d'art, mais qu'il nous soit toutefois permis de souligner qu'à tous les échelons de la hiérarchie cheminote, nous trouvons des artistes. La liste des exposants que nous donnons ci-après le souligne éloquemment.

1. — Berte Maurice; Maffles; peintre E.S. à Ath.
2. — Buyl Pierre; Haine-Saint-Pierre; chef garde à Haine-Saint-Pierre.
3. — Cariens Robert; Hornu; peintre E.S. à Mons.
4. — Cools Armand; Mons; commis F. à Mons.
5. — Dubois Marcel; Tournai; aiguilleur à Tournai.
6. — Drugmand Marcel; Bois-du-Luc; chargeur à La Louvière.
7. — Duchesne Omer; Ghlin; sous-chef de bureau F. à Mons.
8. — Delattre Armand; Mons; ajusteur à la remise de Mons.
9. — Englebert André; Saint-Ghislain; chef garde à Saint-Ghislain.
10. — Evrard Maurice; Cuesmes; ajusteur à A.C. de Cuesmes.
11. — Fallu Jules; Flénu; aide comptable F. à Mons.
12. — Gicart Henri; Mons; peintre à l'Atelier des voitures à Mons.
13. — Goffinet René; Cambron-Casteau; contremaître A.C. de Cuesmes.
14. — Hasseweel Welter; Ecaussinnes d'Enghien; poseur de voie à Haine-Saint-Pierre.
15. — Harveugt Ghislain; Quaregnon; aide opérateur à Mons.

16. — Labbe Omer; Jemappes; planningman à A.C. de Cuesmes.
17. — Lefebvre Henri; Jemappes; inspecteur technique V à Mons.
18. — Maréchal Florent; Haine; machiniste pensionné à Haine-Saint-Pierre.
19. — Mathieu Henri; Boussu; menuisier à l'ateliers des Voitures à Mons.
21. — Plannard Joseph; Haine-Saint-Pierre; aide comptable à la remise d'Haine-St-Pierre.
22. — Simon Albert; Rebecq; sous-chef de station à Braine-le-Comte.
23. — Thomas J.; Bruxelles; ingénieur à Mons; I.P.V.
24. — Toussaint Jules; Thulin; préparateur-chronométrateur I.P.E.S. Mons.
25. — Terache Romain; Mons; officier de police à Mons.
26. — Van Goethem Achille; Ghlin; Commis P. au groupe de Mons.
27. — Vanderpypen Jules; Clabecq; poseur de voie à Clabecq.
28. — Vanbeginne E.; La Hestre; rédacteur pensionné à Mariemont.
29. — Van Calster Edmond; Mons; contremaître à l'A.C. de Cuesmes.
30. — Visée Lucien; Mons; visiteur du matériel à l'A.C. de Cuesmes.

Tous nos vœux accompagnent dans sa marche vers un avenir prometteur la nouvelle et vivante section montoise.

AU GROUPE D'ANVERS

DANS le cadre des échanges culturels Belgique-Autriche, l'Harmonie des Cheminots de Salzbourg conçut le projet de visiter notre pays et se mit, à cet effet, en rapport avec la Direction Générale de la S.N.C.B. M. F. Delory, non seulement promit son patronage mais demanda au groupe d'Anvers de se charger de l'organisation.

De nombreux concours furent réunis grâce aux efforts des cheminots anversoises qui n'oubliaient pas qu'ils appartiennent à une métropole où toujours furent mis en valeur l'art et la culture.

La présidence de cette visite, qui entrerait ainsi dans le cadre du Festival 1952 de la Ville d'Anvers, fut acceptée par

MM. F. Delory, Directeur Général de la S.N.C.B. et De Bièvre, Consul d'Autriche à Anvers.

Le patronage et le concours de la ville d'Anvers furent acquis. L'harmonie S.N.C.B. d'Anvers, de son côté, accepta la mission de recevoir les Salzbourgeois. Quant à ceux-ci, ils promirent de présenter le meilleur de leur « savoir-faire » en matière musicale et folklorique.

Ils furent reçus dans la salle d'attente de 2^e classe désaffectée de la gare Centrale d'Anvers, le 22 août 1952, par MM. le Docteur Huyberechts, Directeur Général Adjoint de la S.N.C.B. remplaçant M. Delory, retenu par l'exercice de ses fonctions, De Bièvre, Consul d'Autriche à Anvers, Adriaens, Chef du Groupe d'Anvers et Président d'honneur du Comité Culturel du Groupe ainsi que par M. Verreydt, Inspecteur du Mouvement à Anvers et Président du Comité Culturel.

Après une allocution de bienvenue prononcée par M. De Vos, Vice-Président du Comité et 1^{er} Chef de Station d'Anvers-Bassins-Entrepôts, et les remerciements de Léopold Huemer, Maître de Chapelle de l'Eisenbahn Musiekverein, de Salzbourg, une cérémonie patriotique avec dépôt de fleurs, eut lieu devant les plaques commémoratives aux cheminots morts pour la Patrie, à l'en-

trée du grand hall d'Anvers-Central. Cérémonie émouvante, suivie par un nombreux public et, qui se termina par l'exécution de la « Brabançonne » et de l'Hymne autrichien.

Une promenade musicale par les deux Harmonies à travers la Ville, vers la cantine de la S.N.C.B., rue du Pélican, termina la journée.

Le 23 août, un concert fut donné au Jardin Zoologique et le soir une soirée « tyrolienne » fut organisée au Volksschouwburg mis gracieusement à la disposition des organisateurs par l'édilité de la métropole.

Cette soirée, qui fit salle comble, fut honorée de la présence de M. le Docteur Huyberechts, Directeur Général Adjoint de la S.N.C.B. ainsi que par celles d'autres autorités du Consulat, de l'Administration Communale et du Groupe d'Anvers. Elle permit aux cheminots autrichiens de remporter un succès très mérité. Tous, du premier au dernier des exécutants, récoltèrent les plus vifs éloges. Heures, hélas trop brèves...

La journée du 24 août fut consacrée à la visite de la ville après qu'un concert festival fut exécuté par les Salzbourgeois, au kiosque de la place Verte, et qu'une réception eut lieu dans l'inoubliable décor de l'Hôtel de Ville.

Elle se termina par une soirée de variétés donnée dans la salle d'attente de 2^e classe de la gare d'Anvers Central.

Vivant dans une contrée montagneuse, les cheminots salzbourgeois pouvaient-ils mieux terminer leur visite qu'en faisant, le lendemain, un bref séjour à Bruges, ville d'art et devant les larges horizons du littoral, à Ostende, où ils donnèrent un concert ?

Nous sommes certains que les cheminots autrichiens ont emportés de Belgique un excellent et durable souvenir et nous tenons à féliciter ici tous ceux qui furent les organisateurs dévoués de ces remarquables journées.

BIBLIOGRAPHIE ET COMMUNIQUES

BULLETIN DES CHEMINS DE FER FEDERAUX SUISSES (C.F.F. - S.B.B. - F.F.S.)

A L'OCCASION du 50^e anniversaire de leur création, les chemins de fer fédéraux suisses ont édité dans leur bulletin des C.F.F. un numéro spécial (juin 1952) destiné à commémorer cette manifestation qui a marqué un tournant dans l'histoire ferroviaire suisse.

En voici le sommaire :

- 1^o) Les chemins de fer fédéraux ont cinquante ans;
- 2^o) Les installations fixes de la voie;
- 3^o) Le personnel des chemins de fer fédéraux;
- 4^o) Le service des voyageurs;
- 5^o) Le développement de l'exploitation;
- 6^o) La tarification des marchandises aux C.F.F.;
- 7^o) Comment un étranger voit les C.F.F.;
- 8^o) Service de la traction et des ateliers.

Le nouvel indicateur des trains paraîtra le 5 octobre 1952

La prochaine édition de l'indicateur officiel des trains paraîtra le 5 octobre 1952.

Elle sera bilingue et comportera deux sortes de brochures dont l'une — l'indicateur simple — contiendra les horaires des chemins de fer belges : trains et autobus (prix 20 francs) et l'autre — l'indicateur double — reprendra les horaires des divers moyens de transport de voyageurs, trains et autobus de la S.N.C.B., trains et autobus de la S.N.C.V., autobus des entrepreneurs privés (prix 30 francs).

La vente au numéro sera assurée :

- par les gardes-salles ou par les distributeurs dans les principales gares du réseau;
- par les bibliothèques des gares;
- par les librairies et marchands de journaux.

Dans les localités où la vente n'est pas organisée, les acheteurs pourront s'adresser au chef de gare, qui s'efforcera de satisfaire aux demandes le plus rapidement possible.

Trains de voyageurs supprimés

A partir du 1^{er} septembre 1952 le service des trains de voyageurs a été supprimé sur la ligne Baulers - Fleurus et remplacé par un service d'autobus.

Par voie de conséquence quelques trains Fleurus - Tamines et retour seront supprimés et des modifications d'horaires seront apportées à certains trains circulant sur la section Charleroi (Ouest) - Fleurus et Tamines - Fleurus.

MM. les voyageurs sont priés de consulter les affiches dans les gares.

Les tarifs du chemin de fer resteront applicables sur le service d'autobus en question.

Prévisions d'adjudications de travaux importants

Balen Wezel. — Reconstruction du pont sur le canal.

Braine-le-Comte. — Construction d'un auvent et d'abris-parapluie.

Bruxelles-Midi. — Prolongement du tunnel s/voies entre la remise aux autorails et l'avenue Fonsny.

Bruxelles-Midi. — Installation du chauffage central à vapeur dans les salles d'attente.

Bruxelles-Midi. — Construction de divers murs de soutènement le long de l'avenue Fonsny et d'un bâtiment pour alimentation électrique.

Entre Erps-Kwerps & Veltem. — Travaux routiers pour la suppression des passages à niveau 4, 5, 6, 7, 9 et 10.

Herent. — Construction d'un passage supérieur en vue de la suppression du passage à niveau 15.

Kortenbergh. — Etablissement d'un couloir sous-voies et d'un abri à voyageurs.

Lanaken. — Reconstruction du pont à la tête de l'écluse.

Louvain. — Démolition du grand hall de la gare.

Malines. — Reconstruction de l'atelier de voitures.

Marke-lez-Courtrai. — Construction d'un tunnel sous voies.

Renory. — Construction d'un couloir sous voies et de l'infrastructure d'un pont-rails.

Renory. — Fourniture et Montage d'un tablier métallique pour pont-rails.

Tournai. — Pavage de la cour à marchandises.

Saint-Ghislain. — Construction d'une cabine électrique.

Zaventem. — Construction d'un passage supérieur en vue de la suppression du passage à niveau 2.

Pour tous renseignements s'adresser :

S. N. C. B.

Direction de la voie

Division 31.2

Section 10

17, rue de Louvain

BRUXELLES

Chlorate de soude, boutons et insignes pour uniformes. —

Pour tous renseignements s'adresser :

S. N. C. B.

Direction M et A

Bureau 26/24, Section 15

30, rue aux Laines

BRUXELLES.

Les belles matinées et soirées touristiques, littéraires et musicales, organisées par « Les Amis du Rail »

Parmi les activités — et elles sont nombreuses — de l'Association touristique « Les Amis du Rail » figure, chaque année, depuis 1946, l'organisation, dans les principales villes du pays, de conférences agrémentées par la projection de diapositives en couleurs et de films en technicolor.

De nombreux auditeurs assistent à ces causeries particulièrement intéressantes.

Pour cet hiver, si nous en jugeons d'après les programmes ci-dessous, les A.D.R. ont fait appel, une fois de plus à d'excellents conférenciers et nous pouvons dire que ces séances sont, dès à présent assurées du succès.

Ajoutons que ces matinées et soirées sont accessibles à tous. Tous les cheminots et membres de leur famille, tous les sympathisants du « Rail » sont cordialement invités à y assister.

Portez cette organisation à la connaissance de vos

amis, vous leur ferez plaisir en leur permettant de passer quelques heures agréables dans une ambiance particulièrement sympathique.

ANDENNE

A 19 h. 30, salle des Fêtes de l'Ecole Normale des Filles.
Le vendredi 24-10 : « Bretagne, terre tenue de Dieu et de la mer », par Georges Dopagne.

Le mercredi 19-11 : « Chez les Berbères », par Jean Groffier.

Le mercredi 17-12 : « De la Riviera française vers les lacs suisses et italiens », par René Briade.

Le mercredi 25-2-53 : « Le Valais, pays du soleil, de la neige et des eaux », par Ch. A. Porret.

Le mercredi 18-3 : « La chanson des paysages », par Jean Brumioul.

Participation aux frais : Abonnement pour les 6 séances : 30 francs. Non abonnés : 10 francs par soirée.

BRAINE-LE-COMTE

(en collaboration avec le Cercle des T.T.)

Le mardi à 20 heures au Cinéma Baudouin.

Le 18-11 : « De la Riviera française vers les lacs suisses et italiens », par René Briade.

Le 10-12 : « Au cœur frais de la Savoie », par Georges Dopagne.

Le 13-1 : « Oiseaux dans le ciel » (Histoire de l'Aviation) par J. Van Hoorenbeek.

Le 10-2 : « Berne, capitale fleurie de la Suisse » par Ch. A. Porret.

Le 24-2 : « Non, l'Amérique n'est pas ce que vous croyez », par A. Tondriau.

Le 17-3 : Soirée de gala. — 1) « Une cathédrale, un zoo, un port : Anvers, métropole commerciale de la Belgique », présentait par René Briade. 2) Partie musicale.

Participation aux frais : abonnement pour les 6 séances : 30 francs; non abonnés : 7 francs par soirée.

BRUXELLES

Le dimanche à 10 heures précises, au Cinéma Mirano, 38, chaussée de Louvain (Place Madou).

Le 19-10 : « Ce Cher Vieux Paris », par Christian Briade, attaché de presse à Paris;

Le 9-11 : « L'Épopée de Thyl Uylenspiegel » par A. Van Hoorenbeek, journaliste.

Le 30-11 : « Non, l'Amérique n'est pas ce que vous croyez », par A. Tondriau.

Le 14-12 : « Bretagne, terre tenue de Dieu et de la mer », par Georges Dopagne, Secrétaire Général de l'Association des Écrivains belges.

Le 11-1-53 : « Berne, capitale fleurie de la Suisse », par Ch. A. Porret.

Le 21-1 : « Edimbourg et le Highlands d'Écosse », par G. Trouillet.

Le 22-2 : « La Chanson des paysages », par Jean Brumioul.

Le 8-3 : « Par les routes de France, le circuit S.N.C.F. des causses et des gorges du Tarn », par René Briade, Rédacteur en Chef de la revue « Partir ».

Participation aux frais : Abonnement pour les 8 séances : 50 francs à virer au C.C.Post. N° 95446 Revue « Partir », Bruxelles ou à payer à l'entrée. Non abonnés : 10 francs par séance.

CHARLEROI

Le samedi à 18 h. précises en la salle des conférences de l'Hôtel de Ville de Charleroi, entrée par le Commissariat de police.

Le 25-10-52 : « Au Pays de l'Auberge du Cheval Blanc », par José Mirval.

LE THEATRE

Le prochain spectacle du Plateau B aura lieu le 11 décembre 1952 à 7 h. 45, au Palais des Beaux-Arts, à Bruxelles.

En raison de la participation du groupe au Concours d'accession pour la Coupe du Roi, le Comité s'est vu contraint d'intervertir l'ordre de ses spectacles qui débiteront par la représentation de « Phèdre », de Racine, qui sera suivie d'une suite de danses présentées et ordonnées par Mlle Angelica du Théâtre Royal de la Monnaie.

Le 29-11 : « Légendes et sites du pays de Liège », par J. Van Hoorenbeek.

Le 27-12 : « Chez les Berbères », par Jean Groffier.

Le 31-1 : « Aves les autocars postaux dans les Alpes suisses », par Ch. A. Porret.

Le 28-2 : « De la Riviera française vers les lacs suisses et italiens », par René Briade.

Le 28-3 : « Au cœur frais de la Savoie » par Georges Depagne.

Participation aux frais : Abonnement pour les 6 séances : 30 francs; non abonnés : 10 francs par soirée.

CIPLY

A 17 heures, salle de la Maison du Peuple

Le 20-10 : « Images des Pays-Bas », par René Briade.

Le 16-11 : « Les Charmes de la Corse », par Alain Mirabaux.

Le 14-12 : « Londres, Cité du Couronnement », par G. Trouillet.

Participation aux frais : Abonnement pour les 3 soirées : 25 francs; non abonnés : 10 francs par séance.

MOUSCRON

A 17 h. 15, salle des Fêtes de l'Hôtel Elberg, Grand'Place

Le 12-10 : « Bataille de fleurs sur la Riviera », par René Briade.

Le 16-11 : « Alpes et lacs, sites enchanteurs de la Suisse », par Ch. A. Porret.

Le 1-2 : « Une cathédrale, un zoo, un port : Anvers, métropole commerciale de la Belgique », par René Briade.

Participation aux frais : Abonnement pour les 3 séances : 15 francs; non abonnés : 7 francs par soirée.

NAMUR

Le samedi à 18 h., en la salle des fêtes de la Bourse de Commerce (1^{er} étage) Namur.

Le 18-10 : « Par les routes de France, le circuit des causses et des gorges du Tarn », par René Briade.

Le 22-11 : « La Chanson des paysages », par Jean Brumioul.

Le 20-12 : « Au cœur frais de la Savoie », par Georges Depagne.

Le 24-1 : « Au Pays des Berbères », par Jean Groffier.

Le 21-2 : « Berne, capitale fleurie de la Suisse », par Ch. A. Porret.

Participation aux frais : Abonnement pour les 5 séances : 30 francs; non abonnés : 10 francs par soirée.

Le programme des conférences organisées à Arlon, Ath, Haïne-Saint-Pierre, La Louvière, Tamines et Tournai paraîtra dans notre prochain numéro.

RAILBEL SPORTING CLUB

Pour rappel le « Railbel Sporting Club » donne sa fête annuelle suivie de bal, samedi, 4 octobre 1952, à 20 h., en la salle « Patria », rue du Marais, à Bruxelles.

Au programme : Christiane Houdez, Grand Prix de la Chanson belge; Betty Bauvin et Jean Lescanne de l'Opéra de Marseille; Benny Everst, fantaisiste flamand; Maria Cassari, illusionniste moderne; les Happy Swimmers; Orchestre Nina Valeria et ses solistes et Roger Claude animateur.

Grand Bal dirigé par l'Orchestre André Plasman.

CHEMINOTS!

POUR VOS ENFANTS... et à des conditions spéciales :

MADemoiselle ANGELICA

du Théâtre Royal de la Monnaie.

s'offre à les initier à la DANSE CLASSIQUE.

Leçons d'ensemble et particulières données en son STUDIO

16, rue du Gouvernement Provisoire à Bruxelles

Pour tous renseignements et conditions, téléphoner au 18.64.55 ou s'adresser

16, rue du Gouvernement Provisoire à Bruxelles de 12 à 15 heures

Local disponible pour répétitions ou Comités



ETABLISSEMENTS
E. & J. Delescaille-Blaimont

Fabrication spéciale de Supports et Clous
bruts et étamés pour Fonderies et Aciéries

147, rue Destrée - Marcinelle
Tél. : 31.49.28

AUXELTRA

S. A.

51, RUE DU TRONE - BRUXELLES

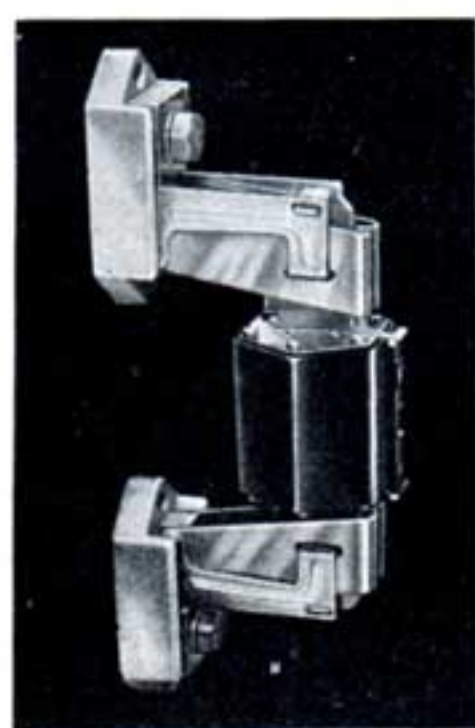
Département **Génie Civil** :

Tous Travaux de Bâtiments
Constructions Industrielles et Privées
Tél. 12.51.71 - 72 - 73

Département **Electrification**
et **Travaux spéciaux** :

Electrifications de Chemins de Fer
Toutes Installations Electriques
Eclairage Public
Tél. 12.99.31 - 32

EN BELGIQUE ET A L'ÉTRANGER



**NE COUREZ PAS
DE RISQUES!**

Garantissez la protection de
vos installations par l'emploi
des coupe-circuit à haut pou-
voir de coupure portant la

MARQUE



USINE BELGE DE MATERIEL ELECTRIQUE
VYNCKIER FRES & CIE S. A.
11, NIEUWE VAART, GAND

HENRI NAVEZ

Expert comptable — Conseiller fiscal

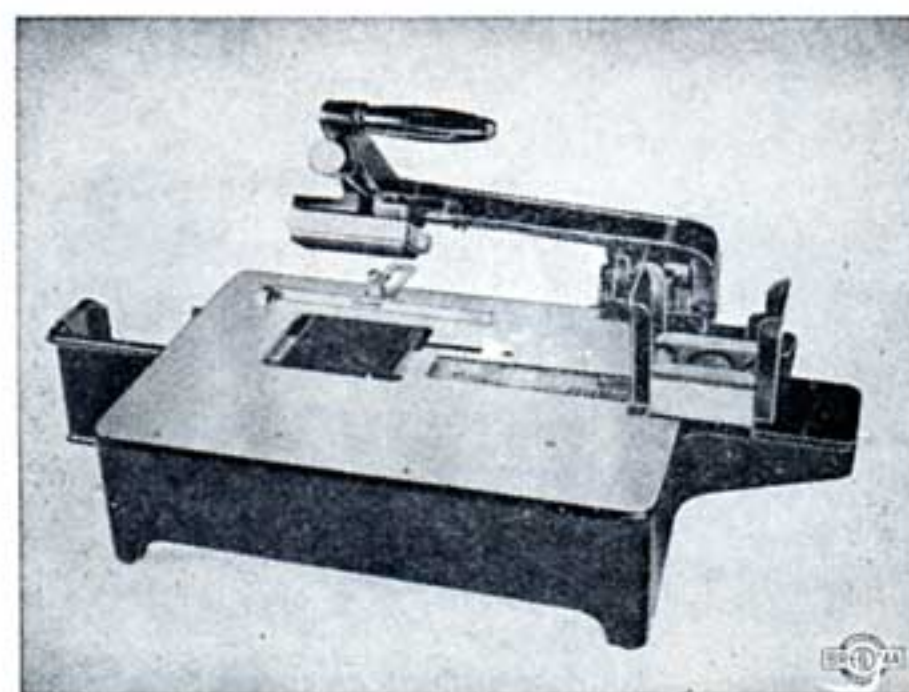
1, rue Saint-Géry, Bruxelles

Téléphone : 12.83.87

Met à votre disposition ses quinze années
d'expérience

Discretion absolue - Les plus hautes références

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



Notre Modèle WHB

Fabriqué par les importantes usines

Adrema Ltd, London

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

Burma

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

TOUS LES PRODUITS EN BETON ARME
VIBRE ET COMPRI ME

G. D'HOLLANDER

124, rue des Haies. — MARCINELLE
Téléphone : 32.11.78

SUCRES DE TIRLEMONT

GUYOT LEON

Entreprises Générales
Travaux Publics et Privés

242, RUE PAUL PASTUR, 242
L O D E L I N S A R T

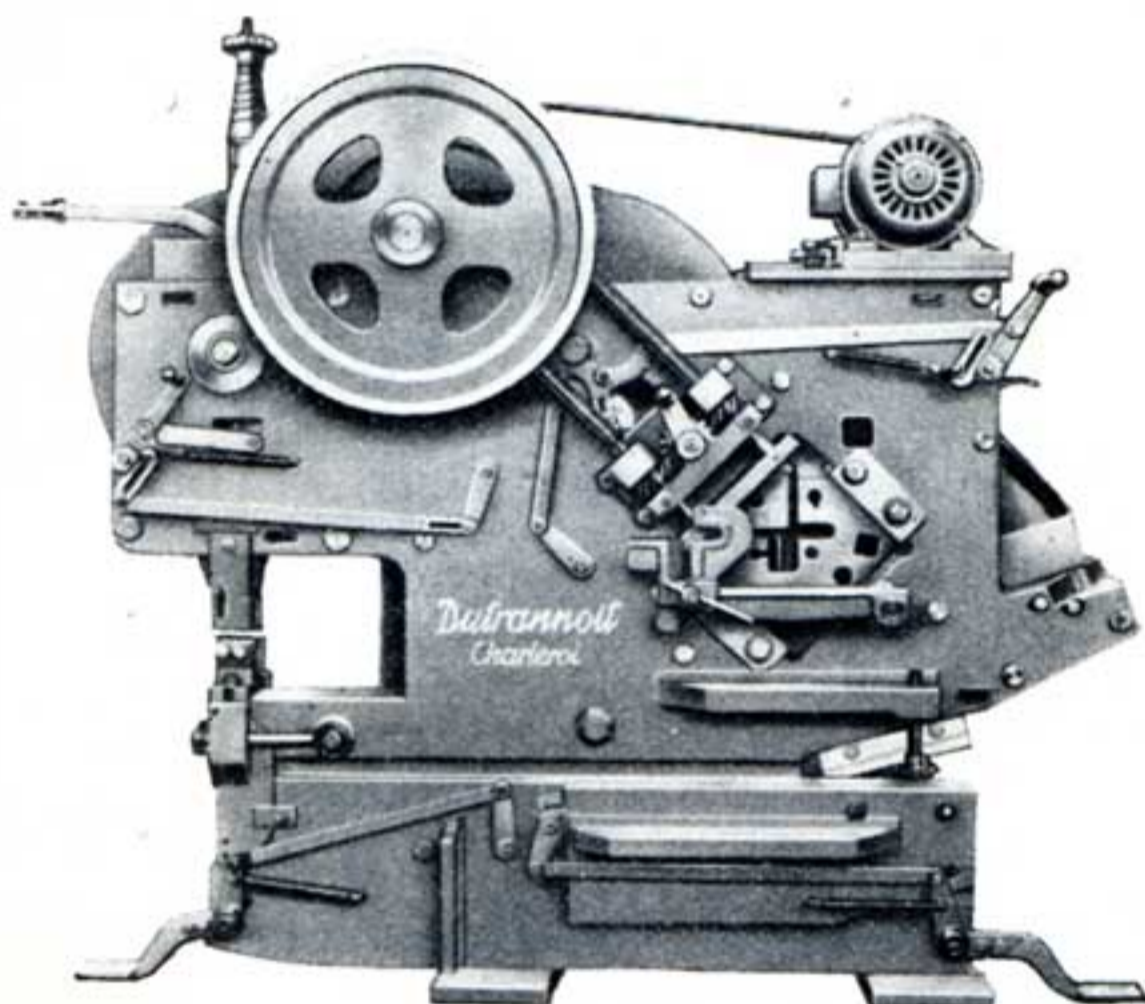
Téléphone : Charleroi 2.84 85

Ateliers Dutrannoit

CHARLEROI

Fondés en 1906

MECANIQUE GENERALE
MACHINES-OUTILS



Poinçonneuse - cisaille combinée

SPECIALITES

Mortaiseuses d'outillage • Mortaiseuses
de production • Tours verticaux •
Tours en l'air • Cisailles à tôle • Presses
à friction • Poinçonneuses • Cisailles
combinées • Presses plieuses.

Télégrammes
DUTRANNOIT-Charleroi

Téléphone :
Charleroi 32.23.79

Pour vos

papiers peints,
linoléum,
balatum,
couleurs et vernis...

ADRESSEZ-VOUS A LA

Maison GREGOIRE XAVIER

37, rue Cathédrale, 37
LIEGE • Tél. 23.75.53

Ristourne de 10 % au personnel du
chemin de fer sur présentation
de leur carte.

En service à la S.N.C.B.

DICTAPHONE

(MARQUE DEPOSEE)

TIME MASTER

Les meilleures machines
électroniques à dicter
et à transcrire.

Faciles et sûres

DICTAPHONE • BELGIQUE

ROBERT CLAESEN • Agent Général

29, rue des Pierres

BRUXELLES

Téléphone : 11.06.82

Pour faire une publicité efficace
annoncez-vous dans la revue " TRAINS "

Téléphone : 18.75 43

SCIERIE ET RABOTERIE MECANIQUE
H. PLAS FILS ET R. MALEMPRE s.p.r.l.

Bois du Nord, d'Amérique et du pays

• Contreplaqués de toutes essences •
Unalit • Waverite • Unitex
Isolants • Linex • Unilac

M A G A S I N S : Rue de la Neuville
Charleroi — Téléph. : 32.66.56

Editeur responsable :

F. LEBBE, 96, rue de la Croix de Fer, Bruxelles

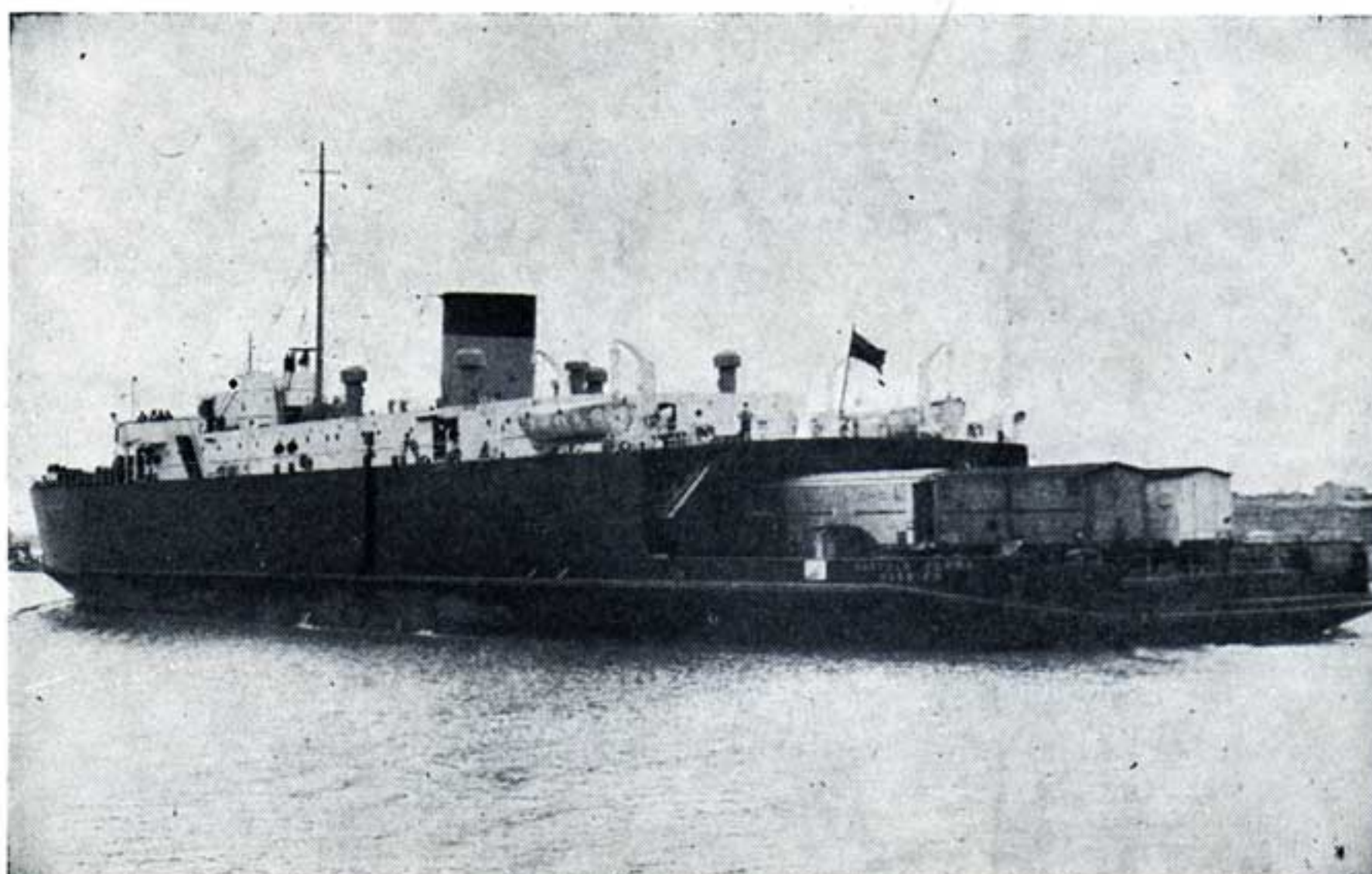
IMPRIMERIE ET PUBLICITE DU MARAIS

99-103, rue du Marais, Bruxelles

FERRY-BOATS

ZEEBRUGGE — HARWICH

SERVICE JOURNALIER



Le nouveau ferry-boat type 1951.

**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 :

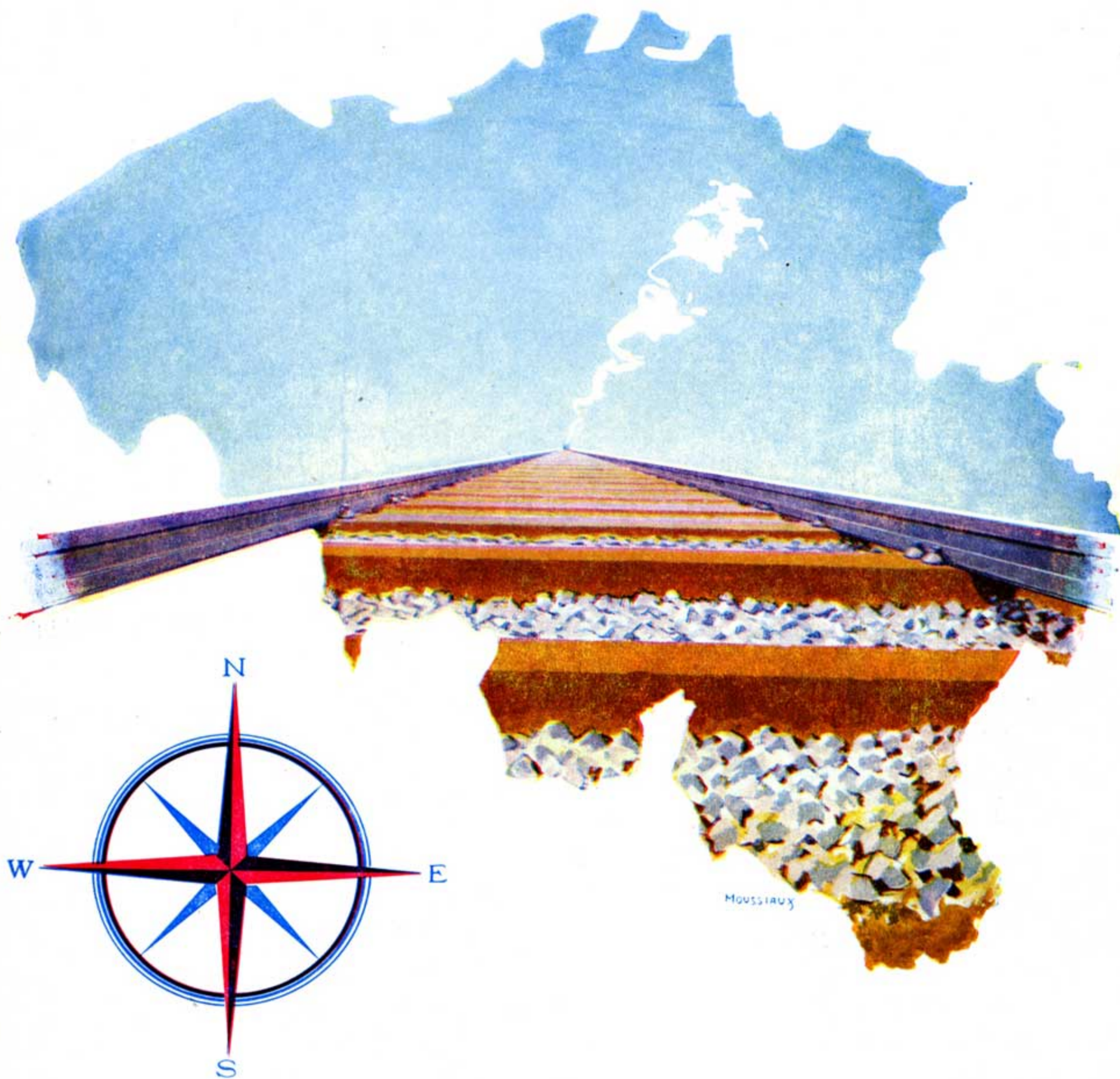
SOCIETE BELGO-ANGLAISE DES FERRY-BOATS, S. A.

21, rue de Louvain, Bruxelles

Téléphone : 12.15.14

Télégr. « Ferryboat Bruxelles »

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES



*Le chemin de fer au service
des industries nationales*