



LE RAIL

Bulletin mensuel de la Société Nationale des Chemins de fer belges

C.C.P. 233 S.N.C.B. Rédaction et Administration : 17, rue de Louvain, à Bruxelles TÉLÉPH. 12.13.95

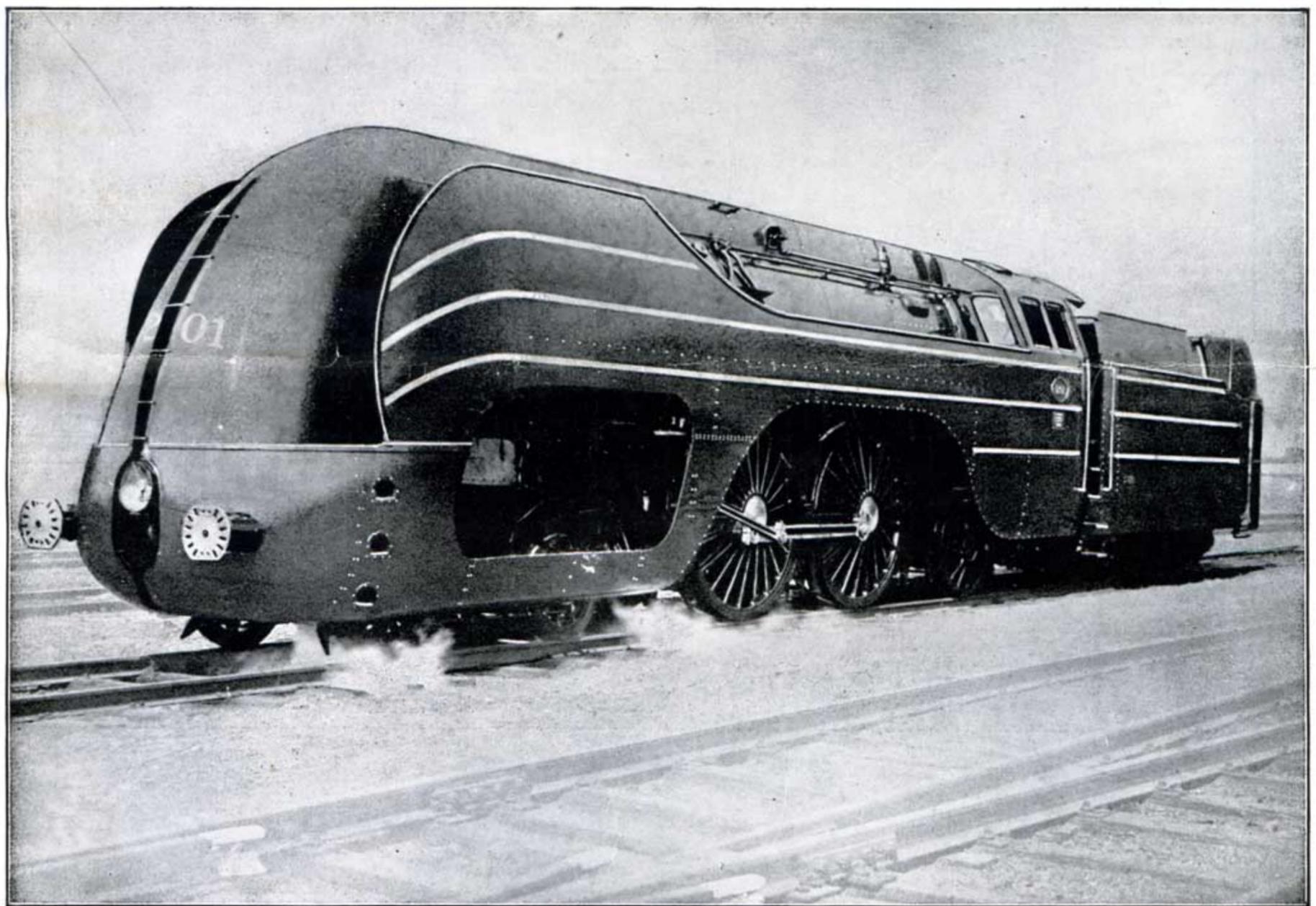


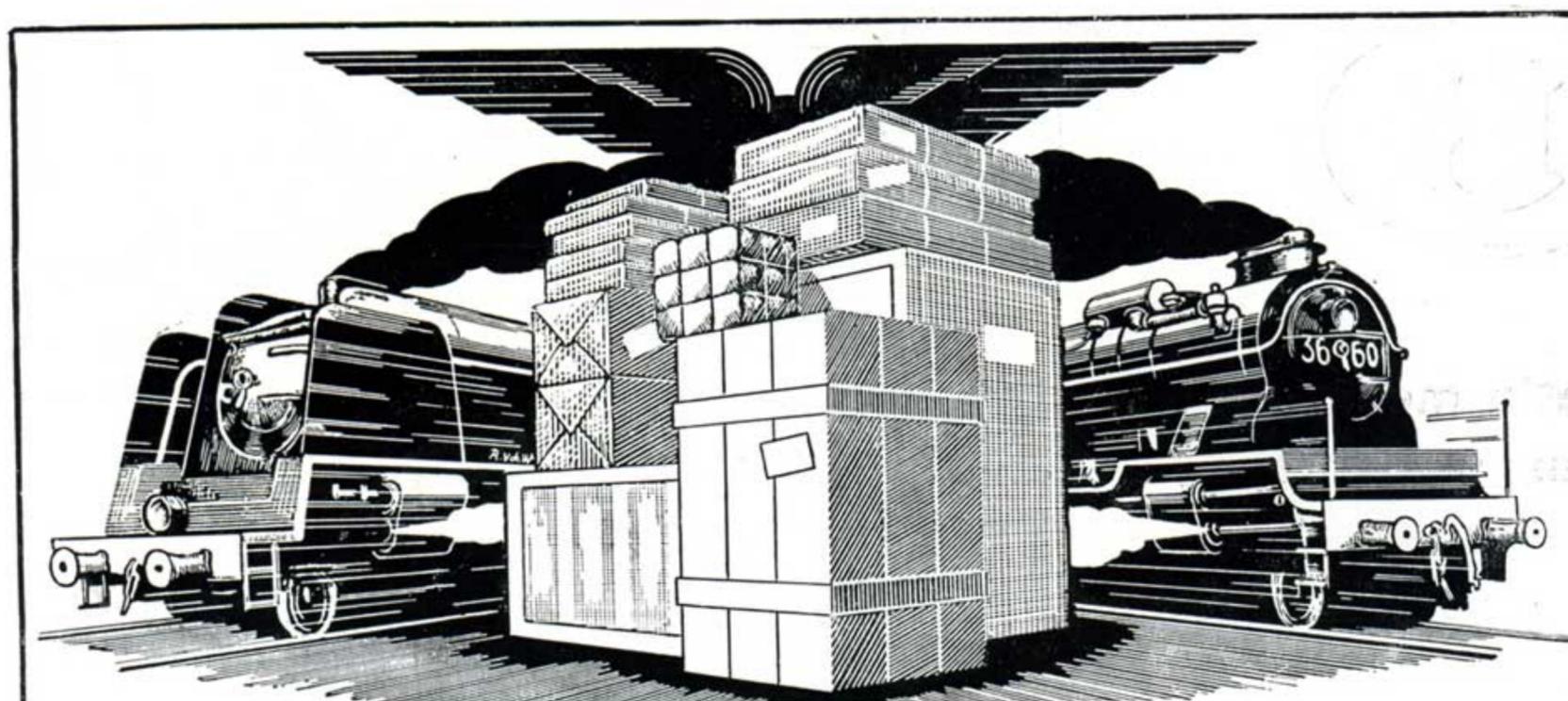
Photo VITS, S.N.C.B.

La nouvelle locomotive « ATLANTIC 1201 » de la S.N.C.B.

SOMMAIRE : La Coordination des Transports : Où en sommes-nous?, par N. Rulot. — Echos et Nouvelles. — La nouvelle locomotive « ATLANTIC 1201 », par R. Notesse. — La nouvelle gare de Bruges. — Paix sur le Rhin, par R. Henning. — Le Paiement des prix de transport, par F. Legros. — Répartition des Wagons, par L. Ver Elst. — Documentation Economique : avril 1939.

Abonnement annuel :
10 francs

Collection de bureau



LES SERVICES DE PRISE ET
DE REMISE A DOMICILE DU

CHEMIN DE FER

ⓑ

DESSERVENT PLUSIEURS
FOIS PAR JOUR PLUS DE
1.300 COMMUNES COMPTANT
6.000.000 D'HABITANTS

**SOCIETE NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES**



LE RAIL

Bulletin mensuel de la Société Nationale des Chemins de fer belges

C.C.P. 233 S.N.C.B. Rédaction et Administration : 17, rue de Louvain, à Bruxelles TÉLÉPH. 12.13.95

LA COORDINATION DES TRANSPORTS OU EN SOMMES-NOUS?

ENCORE la coordination des transports ?
Oui, il faudra bien continuer à en parler tant que sa réalisation n'est pas en vue.

Peu de branches de notre activité économique présentent encore actuellement un exemple semblable à celui de l'industrie des transports : concurrence d'autant plus âpre qu'il existe moins d'objets à son activité, chacun s'ingéniant à diminuer les prix de sa marchandise, le « Transport ».

Partout des ententes, cartels, syndicats ont été créés pour rationaliser les prix et assurer à la plupart des industries une marge raisonnable.

Si l'industrie des transports a fait exception jusqu'à présent à un mouvement presque général de compréhension réciproque, c'est, il faut bien le reconnaître, parce que le problème est complexe, c'est aussi parce qu'il est de nature nettement différente des autres et parce que les transporteurs se sont toujours prêté mutuellement des intentions de conquête, alors que l'on se trouve bien souvent devant des actes de défense.

Mais, c'est surtout, comme je l'ai exposé dans une récente conférence, parce que les transports par route et par eau sont confiés à des intérêts multiples et éparpillés, que l'on a peine à admettre et à tracer les règles de coordination.

Ce qui est encourageant, c'est qu'un réel mouvement de compréhension se dessine pour les principes d'une coordination tels que je les ai exposés à Courtrai et à Liège et qu'ils ont été reproduits dans « Le Rail » du 15 mars dernier.

Le ménage Belgique commence à comprendre qu'il est de l'intérêt de tous qu'un peu d'ordre soit mis dans l'industrie des transports.

Mais la compréhension ne suffit pas. Il faut l'action. Celle-ci sortira-t-elle du mouvement qui se dégage actuellement ou faudra-t-il attendre que les transporteurs aient atteint le fond de la misère ?

Quoi qu'il en soit, nous pouvons manifester une première satisfaction : la vérité est en marche.

Continuons à défendre le rail. On commence à reconnaître qu'un réseau ferré national bien exploité est une nécessité qui s'intègre complètement dans l'intérêt général du pays.

N. RULOT.



ECHOS ET NOUVELLES

CONVOCAATION A L'ASSEMBLEE GENERALE

L'Assemblée Générale statutaire de la Société Nationale des Chemins de fer belges, aura lieu le 26 mai prochain à 15 heures à la gare de Bruxelles-Midi, Porte D, avenue Fonsny, à Bruxelles.

ORDRE DU JOUR.

1. *Rapport du Conseil d'Administration.*
2. *Rapport du Collège des Commissaires.*
3. *Approbation des comptes de l'exercice 1938.*
4. *Décharge aux administrateurs et commissaires.*

Le présent avis tient lieu de convocation.

L'Assemblée Générale se compose des propriétaires d'au moins dix actions privilégiées et du titulaire des actions ordinaires (art. 29 des statuts).

Pour pouvoir assister à l'Assemblée Générale, les porteurs d'actions privilégiées sont tenus, conformément à l'article 33 des statuts, de déposer leurs actions avant le 11 mai 1939, dans les établissements désignés ci-après :

Belgique :

Banque Nationale de Belgique et ses agences,
Banque de la Société Générale de Belgique,
ses succursales et agences,

Banque de Bruxelles, ses sièges, succursales
et agences,

Kredietbank voor Handel en Nijverheid, ses
succursales et agences.

Suisse :

Société de Banque Suisse à Bâle, ses agences
et ses correspondants en Suisse.

Hollande :

Nederlandsche Handel-Maatschappij à Amsterdam
et ses agences.

Angleterre :

Banque Belge pour l'Etranger à Londres.

Grand-Duché de Luxembourg :

Banque Générale du Luxembourg à Luxembourg.

EN sa séance du 5 mai le Conseil des Ministres a décidé de proposer au Roi la nomination de M. Parein en qualité de premier vice-président et MM. Ithier et Lambert en qualité de deuxièmes vice-présidents du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer belges.



AU cours de sa séance du 14 avril, le Conseil d'Administration de la Société Nationale a procédé à l'installation de M. Paul Gillet dans ses nouvelles fonctions d'administrateur en remplacement de M. Richard devenu Ministre des Affaires Economiques et des Classes moyennes.

M. Gillet apportera à la gestion de notre réseau ferré national la haute compétence qu'il s'est acquise en matière de transports dans ses fonctions d'administrateur délégué de la Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga et de président du Comité de direction de l'Office d'exploitation des transports coloniaux.



C'EST M. Loontjens, administrateur de la Société Nationale depuis sa création en 1926, qui succède à M. Richard en qualité de membre du Comité Permanent. Celui-ci est actuellement composé de MM. Parein, président, Ithier, Lambert et Loontjens, membres.

■ ■ ■



LE vieux pont en pierre du Val-Benoit à Liège a vécu. La Société Nationale avait décidé son remplacement par deux ponts métalliques « Vierendeel ». Le second de ces ponts a été mis en service le 30 avril 1939. Ces importants ouvrages d'art, auxquels « Le Rail » consacrera prochainement une étude, sont complètement terminés et en service avant l'ouverture de l'Exposition de Liège.

LA NOUVELLE LOCOMOTIVE

« ATLANTIC N° 1201 »

par R. NOTESSE

LA mise en service d'un nouveau type de locomotive n'échappe pas à l'attention du public et des cheminots; elle éveille un sentiment de curiosité portant notamment sur l'aspect d'ensemble pour les uns, sur les détails de construction pour les autres.

Et d'abord pourquoi « Atlantic » et numéro 1201 ?

La classification des locomotives, adoptée universellement par les cheminots, fait usage de désignations telles que : Atlantic, Pacific, Mountain, Consolidation, etc., qui sont des symboles du nombre et de l'emplacement des roues motrices et porteuses. C'est ainsi que la dénomination « Atlantic » désigne le type comprenant deux essieux porteurs à l'avant et un essieu porteur à l'arrière encadrant deux essieux moteurs. Les deux essieux de l'avant sont ceux d'un petit chariot pivotant, le bogie, qui facilite le mieux la circulation en courbe, tandis que l'essieu arrière, à petites roues, permet de disposer aisément d'un grand foyer, facteur essentiel de puissance.

On s'en est tenu à deux essieux moteurs pour réduire au minimum la résistance propre du véhicule tout en disposant d'une adhérence satisfaisante. Ce type de locomotive convient donc particulièrement pour la remorque des trains rapides et moyennement lourds, sur lignes peu accidentées.

Quant au numéro 1201, la signification en est simple : 12 est la désignation de la série de ces locomotives, et 01 le numéro d'ordre de la première d'entre elles.

La Société Cockerill construisit, il y a cinquante ans, une série de locomotives 2-4-2 dont un spécimen est reproduit page 20. Leur parenté résulte en outre d'un même diamètre des deux roues motrices, d'une disposition analogue de deux cylindres intérieurs, et d'une variante similaire de mécanisme de distribution de la vapeur par soupapes. Mais plus aucun rapproche-

ment n'est possible en ce qui concerne leur aspect extérieur : l'aérodynamisme a fortement marqué de son empreinte la nouvelle locomotive à grande vitesse.

Deux dispositions récentes sont susceptibles de diminuer d'une façon notable la résistance de l'air.

La première consiste à garnir le véhicule d'une enveloppe qui l'entoure complètement; elle a pour inconvénient d'empêcher l'accès aisé aux organes essentiels de la locomotive. La seconde, qui a été adoptée, a pour principe de placer des tôles déviant l'air d'une manière judicieuse; de là son nom de déviateur. Elle a fait l'objet d'un brevet pris par M. Huet. Elle comporte essentiellement :

à l'avant, une enveloppe aérodynamique, présentant une ouverture verticale profilée ayant pour effet de créer une zone d'air calme, sorte de gaine fluide, évitant les chocs de l'air sur les organes en mouvement;

latéralement, des écrans pare-fumée;

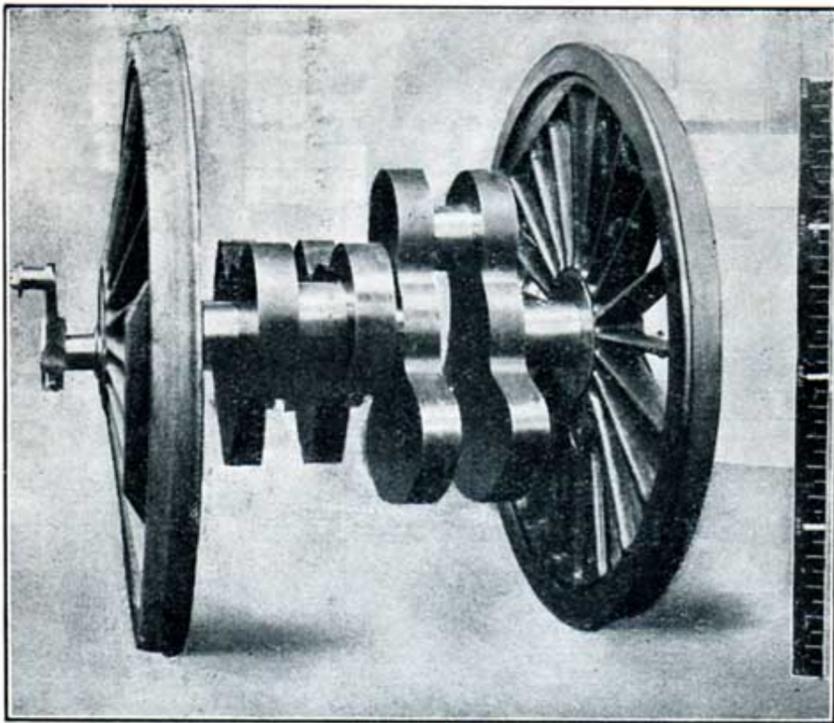
là où d'autres remous sont susceptibles de se produire, notamment à l'abri et à l'extrémité antérieure du tender, des tuyères accessoires.

Ce déviateur complète l'efficacité d'une enveloppe partielle en ménageant l'accessibilité aux organes essentiels. C'est lui qui détermine l'aspect caractéristique de la nouvelle locomotive, dont la photographie du recto de la couverture fait l'objet.

La locomotive est prévue pour remorquer cinq de nos plus grandes voitures métalliques, soit quelque 265 tonnes de charge, à la vitesse maximum de 150 km. à l'heure.

Le grand diamètre des roues motrices, 2 m. 10 a pour but de limiter la vitesse angulaire des pièces en mouvement à 380 tours par minute, soit plus de 6 tours par seconde, limite rarement atteinte pour les locomotives à piston.

De moyenne puissance, la locomotive ne comporte que deux cylindres, permettant une dé-

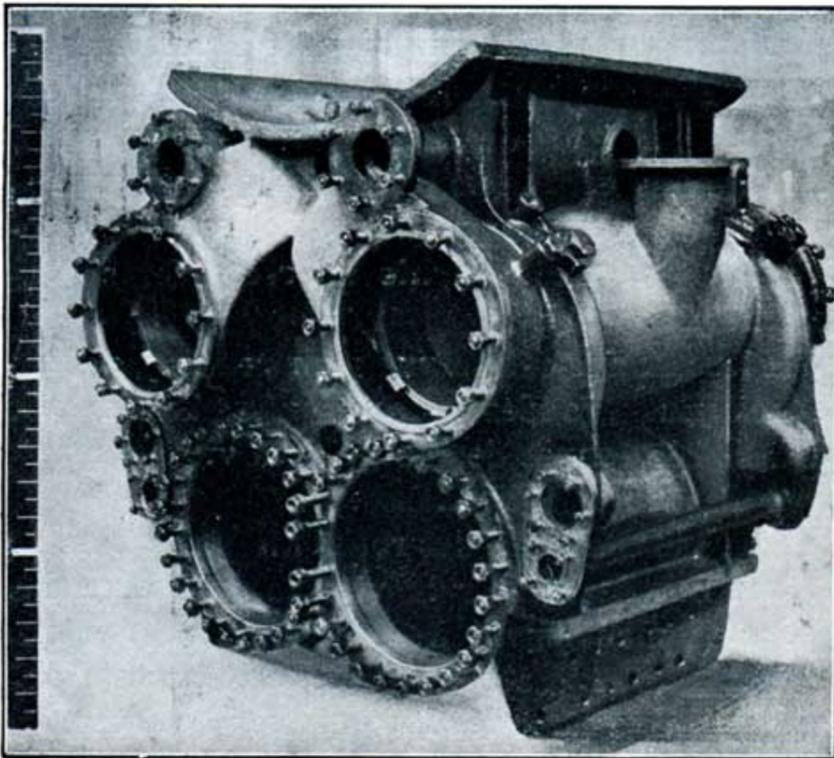


Cliché n° 1.

Photo Cockerill.

tente satisfaisante de la vapeur. Trois ou quatre cylindres auraient multiplié les pertes par frottement inhérentes à l'introduction et à l'évacuation de la vapeur, et augmenté les pertes de chaleur par les parois.

Les cylindres sont disposés intérieurement aux longerons, pour limiter par leur faible écartement transversal l'effet de hors d'axe des efforts alternatifs des pistons. Comme dans toutes les locomotives, des contrepoids judicieusement disposés dans les roues font équilibre dans le plan horizontal à ces actions perturbatrices. Mais lorsqu'ils se trouvent à l'aplomb de l'essieu, l'effet centrifuge de ces contrepoids modifie la



Cliché n° 2.

Photo Cockerill.

charge des roues sur le rail. Cette considération est particulièrement importante pour les locomotives à grande vitesse. Lorsque les cylindres sont intérieurs aux roues, le bras de levier des pistons, inférieur à celui des contrepoids, permet de donner à ces derniers une masse réduite plus petite que lorsque les cylindres sont extérieurs aux longerons. Il en résulte toutes choses égales moins de fatigue pour la voie, et plus d'uniformité dans l'adhérence.

Outre ce motif essentiel, la disposition intérieure des cylindres a pour effet de soustraire davantage ceux-ci à l'action de refroidissement de l'air, du reste atténuée par l'application du déviateur.

Les cylindres intérieurs obligent d'autre part à recourir à l'utilisation d'un essieu coudé dont la tenue en service est considérablement améliorée par la construction en éléments assemblés, en équilibre de rotation. Les progrès de ces dernières années en la matière sont très importants. Le train de roues que représente le cliché n° 1 donne à cet égard l'impression d'un organe dont tous les éléments sont judicieusement proportionnés et assemblés avec la plus extrême précision.

A la locomotive n° 1201, la distribution de la vapeur dans les cylindres est réalisée par tiroirs de diamètre égal aux deux tiers de celui des cylindres eux-mêmes. Le cliché n° 2 témoigne de cette proportion rarement atteinte. Dérogeant à la construction usuelle, les tiroirs n'ont pas été construits en fonte, mais en tôle soudée, de façon à ne pas dépasser le poids de 70 kgr. pour l'ensemble d'un distributeur. Leurs accélérations, d'une valeur maximum d'environ dix-sept fois celle de la pesanteur, permettent d'en apprécier l'inertie.

A cette distribution de la vapeur par tiroirs sera substituée aux cinquième et sixième locomotives en construction une distribution à soupapes. Nous nous proposons d'en étudier le but.

De longue date les techniciens ont été hypnotisés par le désir d'utiliser, aux fins d'amélioration de rendement, des mécanismes de distribution de la vapeur permettant de réaliser de très longues détentes. Du fait des pertes de chaleur plus importantes qui se produisent alors par les parois des cylindres, aucune économie appréciable ne paraît avoir ainsi été obtenue. Il faudrait pouvoir surchauffer beaucoup plus fortement la vapeur pour éviter ces pertes lors des

détentes très prononcées, et les possibilités actuelles de graissage ne s'en accommodent pas. Ces phénomènes thermiques, dont on peut mieux se prémunir aux machines fixes, n'y ont pas entravé un progrès manifeste, qu'il paraît prématuré d'espérer actuellement aux locomotives.

Enfin, pour faire fonctionner la locomotive à très forte détente en maintenant l'équivalence des efforts moteurs, il faudrait augmenter le diamètre des cylindres. Les sujétions d'encombrement de ceux-ci et les difficultés d'équilibrer de plus grandes masses en mouvement compliquent alors singulièrement le problème.

En définitive il semble bien que l'avantage essentiel de l'application des soupapes de distribution aux locomotives à grande vitesse soit la moindre fatigue du mécanisme. Un entretien beaucoup plus réduit des pièces sujettes à usure doit en être la conséquence. Accessoirement la locomotive est susceptible de mieux fonctionner à puissance réduite, puisque la vapeur peut alors être détendue davantage sans qu'il en résulte de perturbations dans la distribution, et le roulement est meilleur à modérateur fermé, soupapes grandes ouvertes.

La locomotive n° 1205 aura un mécanisme de distribution à soupapes horizontales de construction Dabeg et celle n° 1206 un mécanisme à soupapes verticales faisant l'objet d'un brevet Caprotti, mécanismes tous deux à cames rotatives. Dans un système comme dans l'autre, le poids de chaque équipement mobile est de l'ordre de 5 kgr. et l'accélération maximum d'un équipement sera d'environ cent fois celle de la pesanteur dans le premier système et trente fois dans le second. Ces valeurs permettent d'apprécier la fatigue des organes qui feront mouvoir les soupapes.

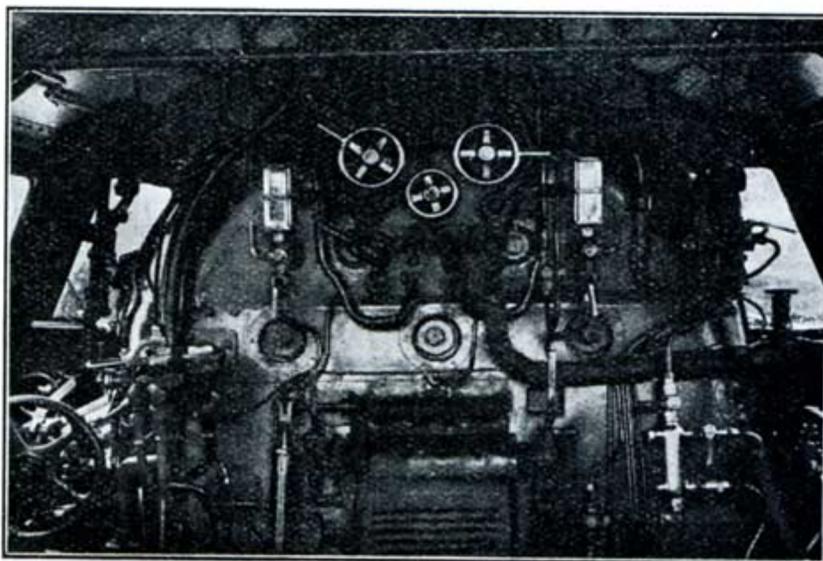
La chaudière est timbrée à 18 kgr. par cm^2 , alors qu'il y a cinquante ans la pression n'était que de 10 atmosphères. L'augmentation de rendement thermique qui résulte de cette différence a été obtenue sans augmentation proportionnelle de poids grâce aux progrès de la sidérurgie. Les tôles sont en acier d'une teneur en nickel d'environ 2 %, élément favorable à la résistance à la corrosion. Le foyer est largement dimensionné : l'aire de la grille est de $3,70 \text{ m}^2$.

Il est prévu de brûler en régime continu 2.200 kgr. de combustible par heure pour développer une puissance de 2.200 CV. indiqués.

Il a été monté un appareil fumivore « Pyram »

brassant les gaz par une nappe de vapeur et introduisant automatiquement de l'air additionnel par la porte de foyer après chaque chargement.

Des ramoneurs « Superior » mis en action à distance sont utilisables en cours de route, quand il est le plus propice de souffler les suies. Les appareils de commande ont pu se disposer aisément dans l'abri ainsi qu'il appert du cliché n° 3.

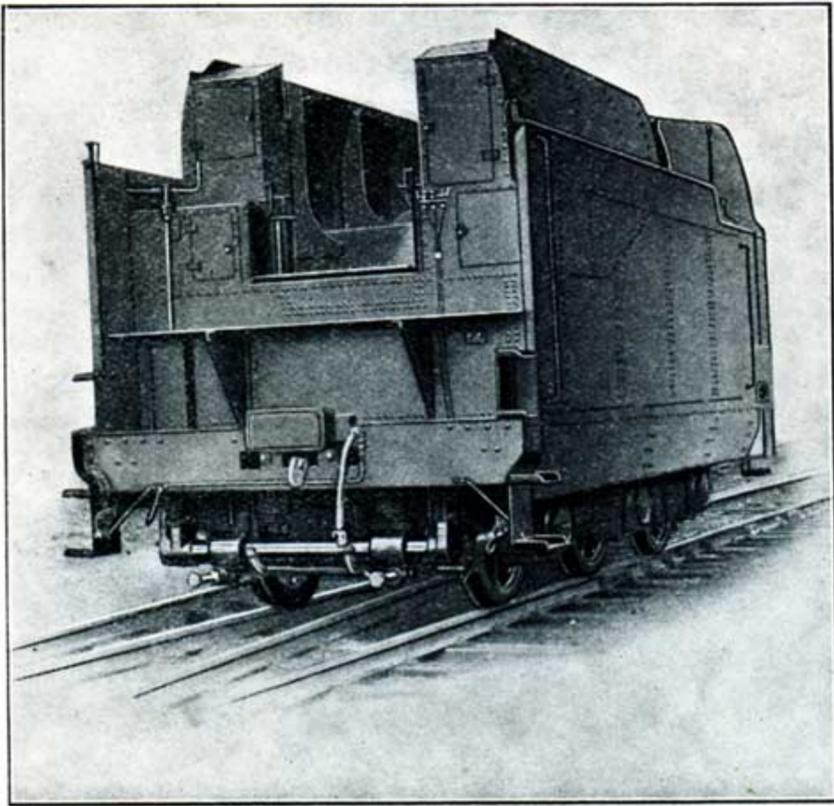


Cliché n° 3.

Les deux appareils d'alimentation de la chaudière sont des injecteurs, l'un du type perfectionné à vapeur d'échappement, l'autre à eau chaude, tous deux de la maison Metcalfe.

Le surchauffeur exécuté en trois variantes répond également au souci de ménager des sections d'écoulement proportionnées aux volumes de vapeur appelés à y circuler. Des températures de surchauffe de 400° y sont escomptées. Le circuit de vapeur tout entier a du reste fait l'objet d'une étude très attentive, pour y réduire les pertes de charge au minimum. En particulier l'agencement de l'échappement constitue une nouvelle application des « petticoat » américains, réduisant autant que possible l'énergie qui s'y dissipe. La cheminée est double, ainsi qu'il est devenu d'usage depuis une quinzaine d'années à la Société Nationale, mais l'enveloppe aérodynamique la soustrait complètement à la vue.

La chaudière repose à l'avant par sa boîte à fumée sur un berceau formé par la partie supérieure des deux cylindres, et à l'arrière sur un grand caisson en acier moulé. Elle est encore fixée au châssis par une tôle intermédiaire flexible placée de champ. L'entretoisement des longerons en barre, déjà raidés par eux mêmes,



Cliché n° 4.

a permis de réaliser un châssis particulièrement rigide, sans nuire à l'accessibilité aisée aux principaux organes.

Le châssis du bogie est en acier moulé monobloc. L'application de la charge s'y exerce par une crapaudine reposant par des plans inclinés sur deux osselets. En courbe sous l'effet de l'incurvation de la voie des osselets roulent sous ces plans inclinés, et il s'exerce un effort de rappel facilitant la circulation du véhicule. Cet effort de rappel a, dans pareille disposition, une valeur constante, et le résultat s'en est avéré particulièrement favorable à la stabilité aux grandes vitesses.

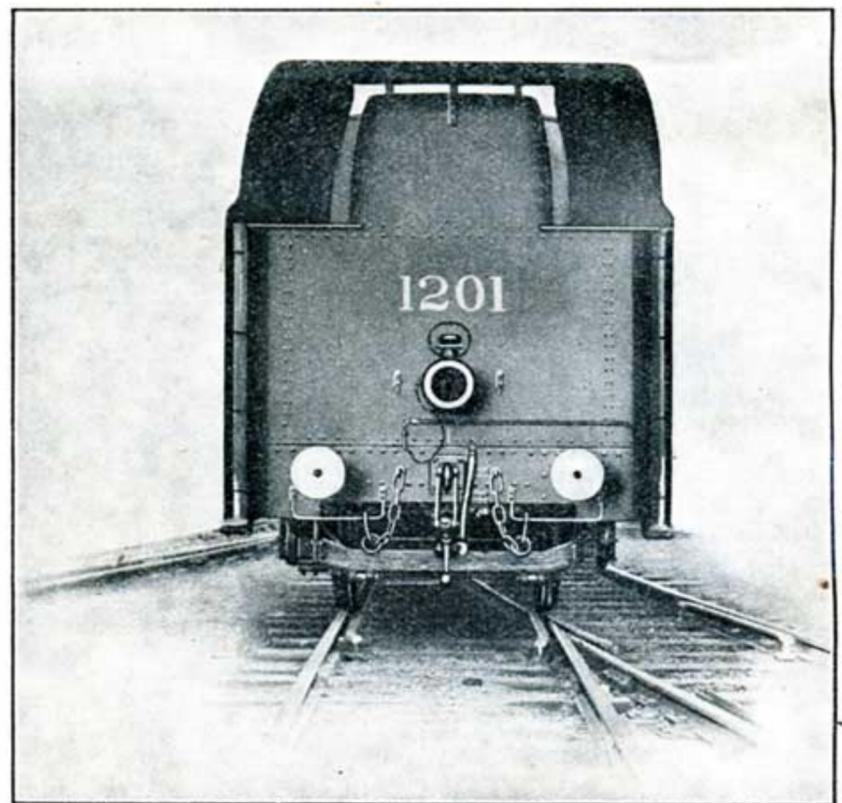
La locomotive et son tender sont équipés au frein Westinghouse automatique, d'un système perfectionné à puissance autovariable. A grande vitesse et aux distances actuelles d'implantation des signaux avertisseurs, un frein d'une plus grande efficacité était en effet nécessaire pour annihiler des forces vives beaucoup plus importantes, alors que les coefficients de frottement diminuent de valeur. Le perfectionnement consiste essentiellement en un dispositif centrifuge monté sur un essieu du tender et dont le fonc-

tionnement aux grandes vitesses double, par des relais, la pression d'air dans les cylindres de frein. Pour ne pas accroître la pression unitaire des sabots de frein sur les bandages des roues, ces sabots ont été dédoublés.

Des tenders à trois essieux, voir cliché n° 4, ont été appropriés en vue de leur circulation à grande vitesse. L'équipement spécial de frein dont il a été question, y comprend en outre un réglage automatique d'efforts, proportionnellement à l'approvisionnement d'eau et actionné par un flotteur.

L'appropriation a consisté au surplus à remplacer les boîtes à huile des essieux par d'autres du système Isothermos assurant un graissage beaucoup plus efficace des fusées. Enfin, ainsi que le représente le cliché n° 5, les soutes se terminent à leur partie antérieure par des tôles déviateuses de l'air, destinées à supprimer les dépressions et remous à l'arrière. Elles accentuent de façon caractéristique la forme aérodynamique nouvelle de la locomotive.

En ordre de marche la locomotive pèse 89 tonnes, et le tender 59 tonnes, avec approvisionnements de 24 m³ d'eau et 8 tonnes de charbon.



Cliché n° 5.



LA NOUVELLE GARE DE BRUGES

PLUS que tout autre, le réseau ferroviaire belge ressentit les fâcheuses répercussions de la guerre mondiale 1914-1918.

Durant les cinquante-deux mois d'occupation, le matériel et les installations furent mis dans un état lamentable. D'importants travaux, projetés ou en cours d'exécution, durent subir un arrêt considérable.

Temps perdu ne se rattrape jamais, dit-on ! Cependant, successivement, la Direction des Chemins de fer de l'Etat Belge et le Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer Belges ne se laissèrent pas rebuter par la tâche qui leur échet... et ils firent mentir le proverbe. Ils commencèrent par l'indispensable : la réfection des dégâts ; puis, un par un, les projets tenus en suspens furent exhumés de leurs cartons, et, à mesure des possibilités, on passa résolument à l'œuvre.

Nous vous entretiendrons aujourd'hui d'un travail dont l'exécution était reconnue nécessaire bien longtemps déjà avant 1914, et dont les phases préparatoires furent interrompues par l'ouverture des hostilités : nous voulons parler du déplacement de la gare de Bruges.

Actuellement, en un délai record, ce travail est réalisé et les ouvrages sont mis à fruit.

*
**

L'ancienne gare présentait de nombreux inconvénients : elle ne comportait que quatre voies de passage d'un tracé en courbe prononcée. Les quais, larges seulement de 5 à 6 mètres, constituaient un danger aux heures d'affluence. Immédiatement à la sortie vers Ostende, les voies traversaient la chaussée, si fréquentée, de Bruges à Lille. Enfin, les bâtiments, d'une architecture périmée, manquant d'air et surtout de lumière, ne répondaient plus aux nécessités d'une exploitation moderne.

Ces multiples raisons militaient en faveur de la reprise de ce travail d'envergure, qui avait reçu un commencement d'exécution en 1914. En effet, à cette époque, une partie des remblais était effectuée et plusieurs ouvrages d'art étaient achevés. On allait passer aux « pièces de résistance », lorsque la guerre éclata.

Ce ne fut qu'en 1934 que le plan d'aménagement nouveau entra en voie de réalisation : on établit deux voies directes évitant la gare à



BRUGES. — La façade de la nouvelle gare.

désaffecter et on créa un point d'arrêt provisoire à Bruges-Saint-André, quelque peu au-delà de la station nouvelle, dans la direction d'Ostende. De la sorte, une partie du trafic put être détournée, libérant ainsi les installations existantes.

Les études primitives furent, entre-temps, revues et rendues compatibles avec les nécessités de service, tant futures que présentes ; et, dès 1937, l'on s'attaqua au déplacement proprement dit des installations.

La nouvelle gare est édiflée à l'extérieur de l'agglomération, dans la direction de Gand.

L'achèvement de la plateforme des voies a exigé 250.000 m³ de remblais ; ceux-ci ont été

exécutés dans des conditions économiques au moyen de terres provenant de la rectification du canal de Gand à Bruges. Le niveau du rail se trouve à 6 mètres au-dessus de la place de stationnement; cette disposition s'imposait pour permettre la suppression des passages à niveau qui entravaient la circulation routière.

La station comporte dix voies de passage et deux faisceaux de garage, en tout quelque 26 km. de voie.

Les quais d'embarquement, protégés par des abris type « parapluie », s'étendent sur une longueur moyenne de 275 mètres et mesurent de 8 à 10 mètres de largeur. Ils sont reliés entr'eux



BRUGES. — La buvette.

par deux couloirs sous voies, dont l'un est réservé au service des voyageurs, et l'autre, à celui des bagages et des colis-postaux.

**

En vue de l'édification des nouveaux locaux, il fut procédé à un concours public portant sur l'étude architecturale des bâtiments et sur la direction artistique des travaux.

Le Jury du concours — composé de membres du Conseil d'Administration et de fonctionnaires de la S. N. C. B., de délégués de l'Etat, de la Ville de Bruges et des concurrents — jeta son dévolu, à l'unanimité des voix, sur les plans dressés par MM. les architectes Josse et Maurice Van Kriekinghe, de Bruxelles.

Les études furent hâtées par tous moyens, et le gros œuvre put être mis en adjudication publique dès le début de 1938. Ces travaux furent confiés à MM. Goetinck frères, de Bruges.

Entamées le 1^{er} mars 1938, les installations purent, sans plus d'encombre, être mises en service dès le 1^{er} avril 1939.

La marche rapide de l'entreprise est, en très grande partie, due à la participation intelligente, active et dévouée de nos collaborateurs, tant architectes qu'entrepreneurs.

**

La S. N. C. B. se trouve maintenant en possession d'un bâtiment de belle allure, donnant entière satisfaction tant au point de vue esthétique qu'au point de vue du confort des voyageurs.

Le nouveau bâtiment, d'une ligne sobre et élégante, construit en matériaux clairs (briques du littoral, pierres de Soignies, parements extérieurs en briques constituées d'assises de différentes épaisseurs d'un effet original), est conçu dans un style s'écartant résolument du caractère médiéval de l'ancien bâtiment. Son emplacement, loin du centre de la ville, dans un quartier neuf, permettait d'adopter une architecture moderne répondant aux exigences actuelles du trafic.

La construction, qui se développe en équerre sur deux côtés de la place de stationnement, comprend, parallèlement aux voies, les services de la gare à voyageurs et un bureau de postes; l'aile en retour se compose d'un garage couvert pour autos et de locaux pour le service du télégraphe.

Derrière cette aile se développeront les voies de la cour à marchandises, qui seront ainsi dissimulées à la vue du côté de la place de stationnement.

Une large avenue reliera cette dernière à l'ancienne Place de la Gare, après démolition des anciennes installations.

Des aménagements et des plantations situeront la station dans un décor riant d'eau et de verdure.

Un goût judicieux a présidé au choix et à la couleur des matériaux mis en œuvre dans la construction. La menuiserie est particulièrement soignée. On a surtout utilisé des bois du Congo : palissandre Wengé et teck Kambala. La plupart des locaux sont garnis de lambris en grès émaillé; les pavements sont en grès cérame.

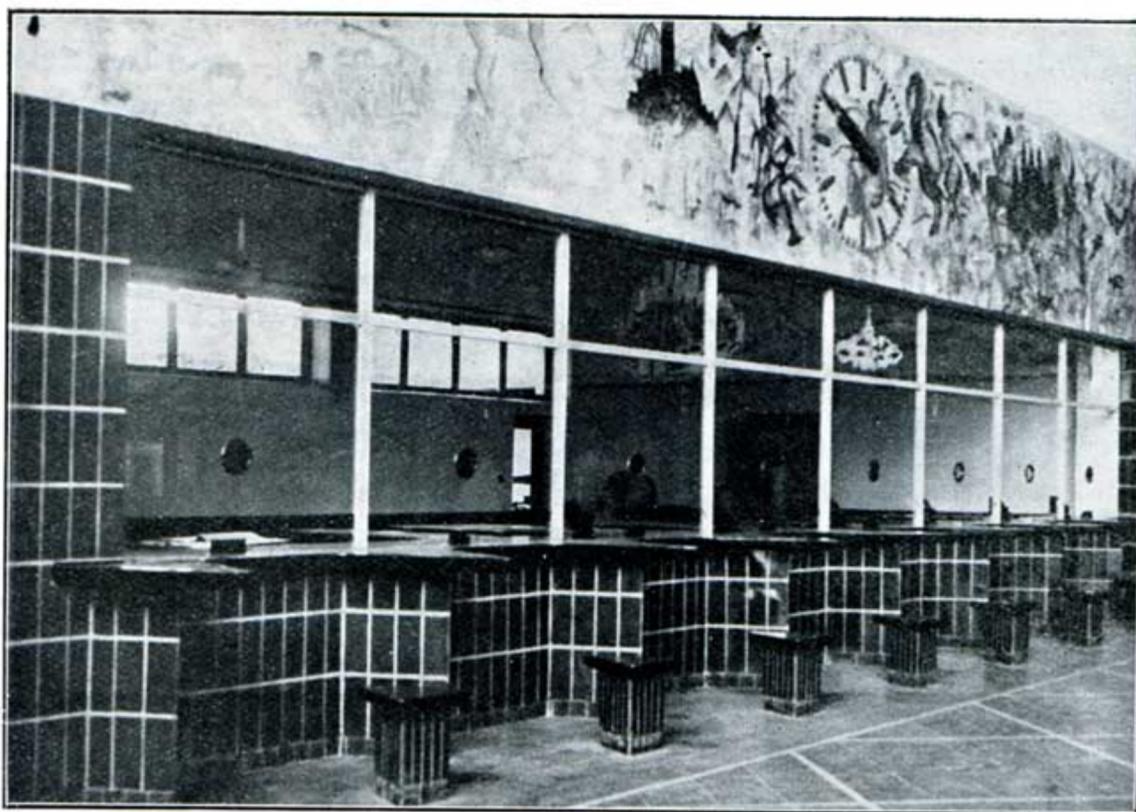
L'éclairage naturel est assuré par de larges baies vitrées, garnies de verres spéciaux là où les effets du soleil sont à craindre. L'éclairage artificiel est particulièrement heureux.

La partie centrale du bâtiment est surélevée et est entièrement occupée par le hall de départ. Autour de celui-ci sont groupés les guichets, les salles d'attente avec buffet-annexe, un bureau de renseignements, une librairie, des cabines téléphoniques et des installations sanitaires.

Le hall est en communication directe avec la salle des bagages, située à gauche, entre l'entrée principale et la sortie. Celle-ci se trouve dans l'axe du couloir sous voies. La circulation a été étudiée de manière à séparer dans la plus large mesure possible les courants de voyageurs au départ et à l'arrivée.

Les couloirs sous voies sont constitués de cadres en béton. Celui pour bagages a une largeur de 4 mètres. Le couloir à voyageurs a 8 m. 50 de largeur avec une rangée centrale de colonnes de 0m.50; la largeur disponible est donc partout d'au moins 8 mètres.

La signalisation de toute la gare à voyageurs est commandée par une cabine électrique située à la partie supérieure du nouveau bâtiment des recettes. Pour donner une idée de l'importance de cette installation, signalons que son équipement comporte environ 20 km. de fil isolé et que 80 km. de câbles (dont certains ont jusqu'à 37 fils conducteurs) ont été placés en campagne, pour la manœuvre des aiguillages et des signaux.



BRUGES. — Les guichets.

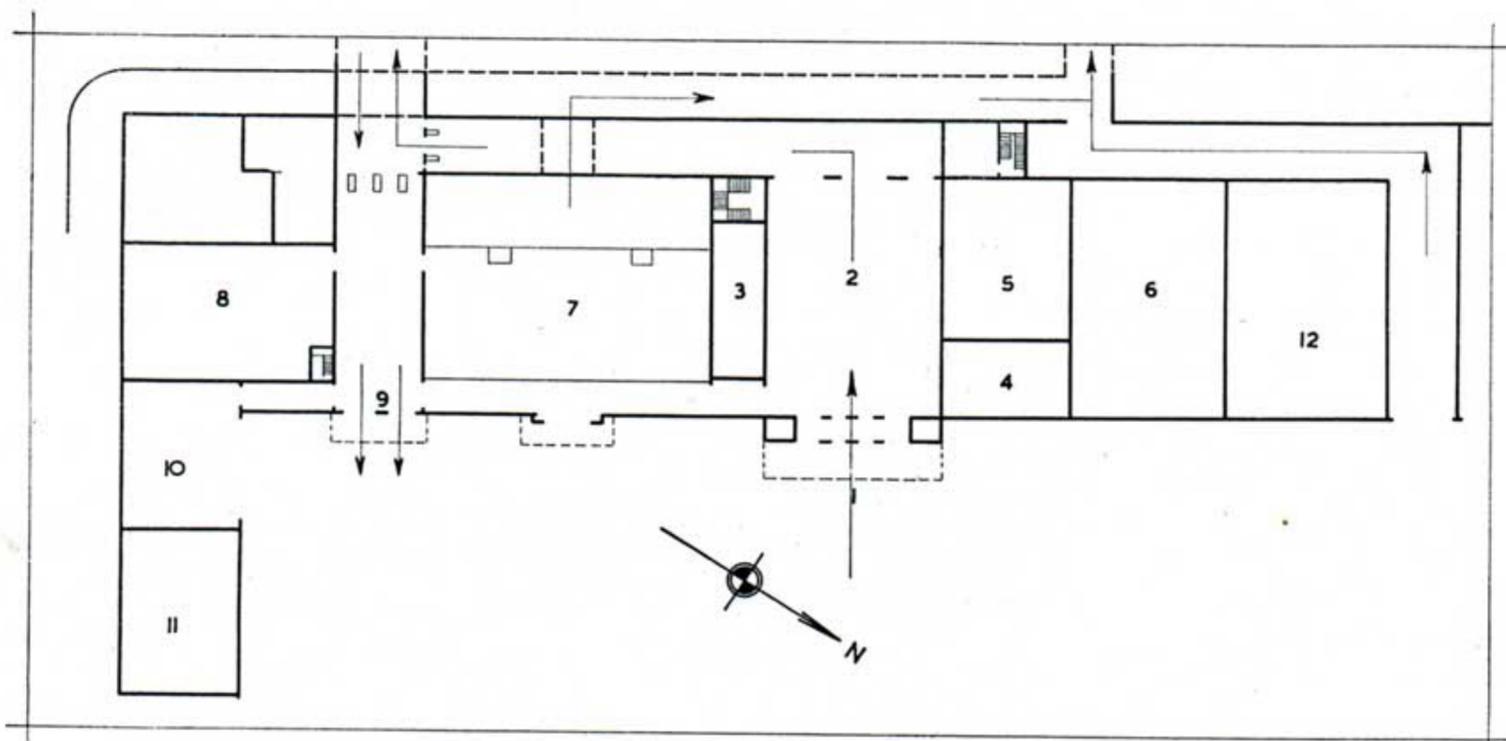
Pour terminer, mentionnons la superbe décoration du hall de départ, due à l'artiste peintre brugeois, M. René De Pauw. Cette œuvre figure une vaste carte murale (qui mesure 18 mètres de long sur 4 m. 80 de haut), représentant tout le territoire situé au delà de Bruges dans la direction de la côte. Chaque cité de quelque importance s'y trouve schématisée par la représentation des silhouettes de ses principaux monuments ou édifices, Bruges étant choisi comme nœud de communication avec ces diverses ag-



BRUGES. — Le couloir sous voies.

glomérations. Cette fresque est d'autant plus parlante que l'artiste l'a peuplée de personnages régionaux, tirés de l'histoire, de la légende et du folklore. Reprenant le mot du reporter d'un

grand quotidien bruxellois, disons que « La décoration de la nouvelle gare de Bruges constituera une merveilleuse excuse pour les voyageurs qui auront manqué leur train. »



BRUGES. — Plan schématique du bâtiment des recettes.

- 1) Entrée. — 2) Hall. — 3) Bureau des recettes. — 4) Salle d'attente, 1^{re} et 2^{me} classes. — 5) Salle d'attente, 3^{me} classe. — 6) Buffet. — 7) Bagages. — 8) Vélos. — 9) Sortie. — 10) Parking. — 11) Télégraphe. — 12) Postes.



LA PAIX SUR LE RHIN

par R. HENNING

TITRE trop solennel et quelque peu prétentieux ? C'est possible, mais il n'en reste pas moins que l'accord signé à Paris le 28 avril 1939 porte en soi tous les éléments d'une paix durable entre les transporteurs par chemin de fer et les transporteurs rhénans, dans les relations : ports occidentaux — Bâle.

Il est intéressant de rappeler, ne fût-ce que brièvement, les différents épisodes d'une lutte qui s'est prolongée durant de longues années, au détriment des transporteurs tant « ferroviaires » que rhénans, sans profit réel pour personne.

Au départ d'Anvers, les transporteurs rhénans surveillaient le chemin de fer et celui-ci ne quittait pas des yeux son dangereux concurrent. Les clients de l'un et de l'autre mode de transport n'ignoraient rien de cette rivalité

et la mettaient habilement à profit pour obtenir tantôt de l'un, tantôt de l'autre, quelque avantage tarifaire.

Et la lutte se poursuivait à coup de réduction de frets, à coup de tarifs spéciaux ou exceptionnels.

Mais, comme il arrive presque toujours en cas de guerre, le conflit ne put être circonscrit. Lorsque les chemins de fer belges abaissaient leurs tarifs pour conserver un trafic que le Rhin lui disputait, les réseaux étrangers jugeaient de leur devoir d'offrir à leurs ports des avantages calqués sur ceux d'Anvers et, du coup, la chute des prix s'étendait à tous les ports depuis Caen jusqu'à Hambourg.

L'avalissement des taxes devenait général.

Quelques esprits non avertis, ou intéressés, ont prétendu que le chemin de fer était cause

de cet avilissement. Il n'en est rien. Le chemin de fer s'efforçait de retenir un trafic que les transporteurs rhénans voulaient lui arracher de force. Cette attitude purement défensive ne peut lui être reprochée.

Rien ne montre mieux l'inanité des reproches adressés au chemin de fer que le diagramme ci-contre. L'une des courbes est celle du trafic confié au chemin de fer pendant chacune des années 1931 à 1938; une autre est celle du trafic confié au Rhin pendant les mêmes années.

Ce diagramme est suggestif. Il établit d'une façon irrécusable que dans cette vieille querelle, le chemin de fer était la victime. Le diagramme serait plus impressionnant encore si nous y ajoutions la courbe du trafic de certaines marchandises déterminées. Nous pensons, cependant, que ce serait superflu : la preuve est déjà faite.

Malgré l'évidence, les transporteurs rhénans persistent à dénoncer les tarifs de défense du chemin de fer comme une agression injustifiée contre le trafic rhénan. Ils le proclamèrent avec une telle violence que les Pouvoirs Publics tant de Belgique que de France et d'Allemagne s'alarmèrent et crurent devoir s'intéresser au problème.

Que fallait-il pour faire cesser les réclamations et pour instaurer une paix apparente ? Amener les chemins de fer à retirer tous leurs tarifs spéciaux de défense et à ne plus en créer de nouveaux.

Solution inadmissible évidemment, puisqu'elle aboutissait à céder, sans résistance, tout le trafic au Rhin. Mais il est assez dangereux de négliger les « vœux » des Pouvoirs Publics, aussi était-il politique d'obtenir la paix autrement que par une guerre de tarifs.

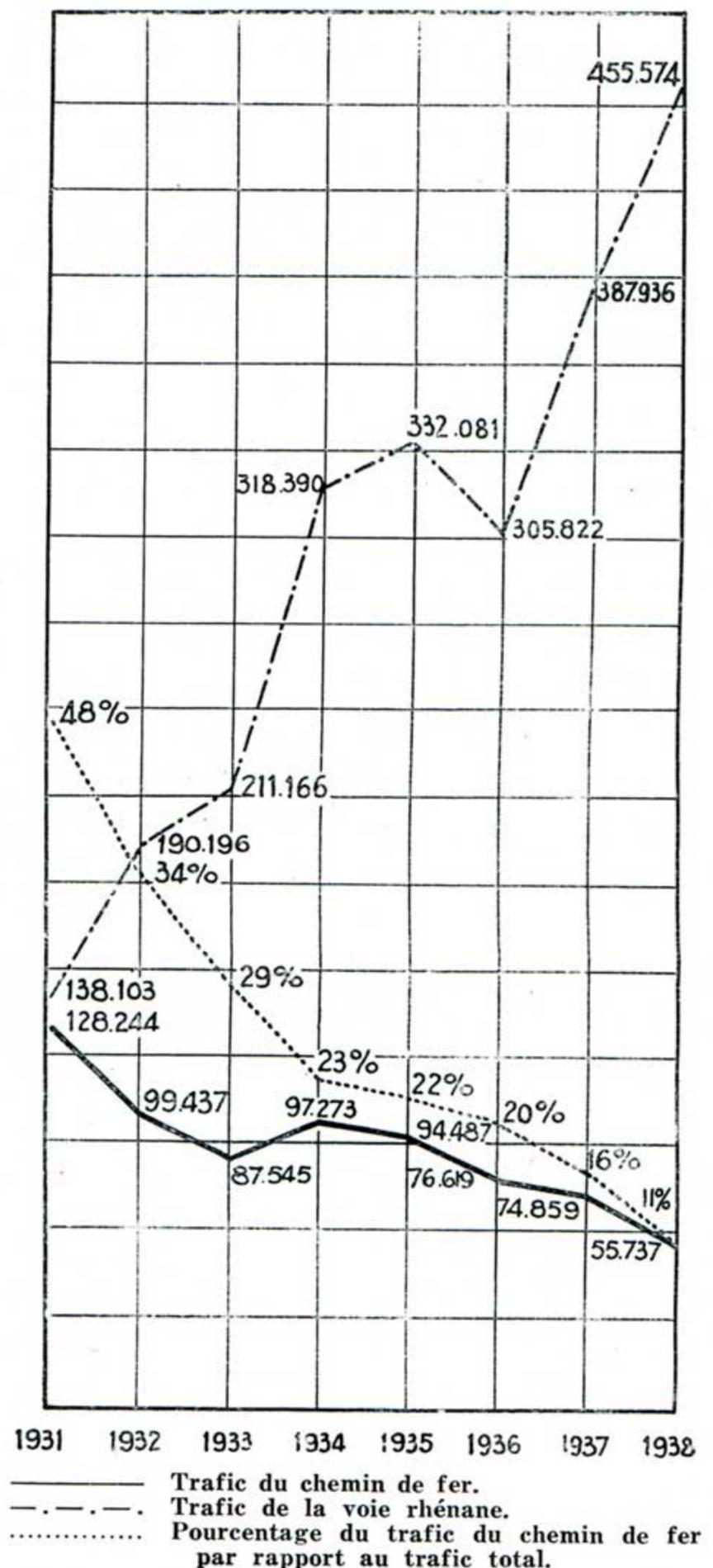
Les chemins de fer belges se demandèrent si les intérêts des transporteurs par rail et par eau étaient à ce point opposés que toute collaboration était totalement impossible.

Nous étions alors en 1935.

Des délégués de la Société Nationale se rencontrèrent à Bâle avec des délégués des transporteurs rhénans. Ils proposèrent à ceux-ci de cristalliser la situation qui existait à une époque donnée et de répartir entre tous les transporteurs, dans une proportion à fixer, la recette totale que procure le trafic de et vers la Suisse.

La proposition fut accueillie avec bienveillance

TONNAGES DU TRAFIC DES PORTS BELGES VERS LA SUISSE.



et, après de nouvelles réunions, les conditions de cette sorte de pool furent rédigées.

Ce projet de charte donna lieu à quelques discussions de portée générale et puis... plus rien.

Nous ne rendons pas les armements rhénans responsables de cette carence. Nous n'ignorons pas, en effet, la difficulté que présente la coor-

dination d'une foule d'intérêts particuliers très souvent divergents.

Encore convient-il d'ajouter que si les chemins de fer doivent, par essence, placer l'intérêt général à la base de leur politique, toutes les entreprises particulières ne croient pas avoir la même obligation.

On était au point mort. Mais, si pour des raisons supérieures, les chemins de fer belges adoptaient une attitude passive, les transporteurs rhénans ne réduisaient pas leur activité. Celle-ci se développait tant par le trafic enlevé au rail que par du trafic nouveau.

Cet état de choses ne pouvait durer, d'autant plus que la discorde s'introduisait dans les rangs des transporteurs rhénans. La lutte intestine qui ne tarda pas à s'allumer était bien plus meurtrière pour les armements que la politique tarifaire que ceux-ci reprochaient autrefois au chemin de fer.

Le ciel jusqu'alors serein se couvrit de nuages et, brusquement, le 1^{er} novembre 1938, la foudre tomba.

A cette date, les chemins de fer français, lassés par l'attitude dilatoire des armements rhénans, décidèrent — par des dispositions exceptionnelles — que les expéditeurs pouvaient, pour leurs transports vers la Suisse, obtenir au départ des ports français les prix qu'ils pouvaient obtenir par n'importe quelle autre voie.

Cette mesure constituait une innovation.

Jusqu'alors les chemins de fer n'avaient décrété la parité qu'avec des voies ferrées concurrentes. Cette fois la parité se faisait avec n'importe quelle voie : rail, eau, route.

Les dispositions exceptionnelles françaises pouvaient avoir une influence considérable sur le trafic du port d'Anvers. En effet, les importateurs suisses obtenaient au départ de Dunkerque, de Dieppe, du Havre, etc., pour le transport par rail, des taxes identiques à celles que leur offraient les armements rhénans au départ d'Anvers. Comme le transport par fer offre d'incontestables avantages par rapport au transport par eau, un trafic important courait le risque de désertier les quais de notre métropole.

Les chemins de fer belges prirent la seule mesure qui se trouvait à leur disposition : Étendre — mutatis, mutandis — aux ports belges les dispositions exceptionnelles décrétées par les chemins de fer français.

Les chemins de fer allemands et néerlandais

firent évidemment de même, de telle sorte que les importateurs suisses pouvaient obtenir, au départ de tous les ports continentaux, des frais de transport par fer égaux aux frets offerts par les armements rhénans au départ d'Anvers.

L'aviissement des taxes était ainsi poussé à fond.

La Société Nationale estimant cet état de guerre préjudiciable — voire ruineux — pour tous les transporteurs, suggéra une nouvelle prise de contact avec les armements rhénans. Son initiative fut approuvée par tous les chemins de fer intéressés.

L'atmosphère était devenue plus favorable à une solution amiable du conflit et après quelques réunions, un accord définitif put être signé à Paris le 28 avril 1939.

Les principes de l'Accord.

L'accord consacre une répartition du trafic entre les chemins de fer et la navigation du Rhin et cette répartition accorde à chacun de ces modes de transport, le trafic qui lui revient normalement.

C'est ainsi que pour les transports à destination de la Suisse, les chemins de fer s'engagent à n'établir aucun tarif de concurrence pour les marchandises appelées « de masse », tels les céréales, les charbons, les minerais, les pyrites, les sables, etc.

En revanche, les armements rhénans s'interdisent de transporter par le Rhin, les lots n'excédant pas 10 tonnes ainsi que certaines marchandises dont le transport par fer s'impose presque. Nous citerons : les fruits frais, les légumes frais, la laine travaillée, les œufs, les spiritueux, etc.

Le même principe est appliqué au trafic au départ de la Suisse, mais la liste des marchandises a évidemment été modifiée : la Suisse, pas plus que les autres pays, n'exporte les produits qu'elle importe. En outre, le poids des lots que les armements s'interdisent de transporter par le Rhin est ramené de 10 tonnes à 2 tonnes.

Mais il reste à régler le transport des marchandises qui ne sont réservées ni au chemin de fer, ni au Rhin.

Une solution très simple a été adoptée. Les prix des chemins de fer pour ces transports sont connus : ils résultent des tarifs publiés. Quant aux armements rhénans, ils communiquent aux chemins de fer les frets minima qu'ils

réclament. Supposons que l'écart entre le prix du chemin de fer et celui du Rhin soit de E. Cet écart E demeurera constant si les parties l'entendent ainsi.

Les chemins de fer et le Rhin peuvent chacun, pour les transports dits « libres », modifier leurs prix après préavis de 15 jours donné à l'autre partie. Celle-ci décrète de sa propre autorité s'il est de son intérêt de modifier ses prix de manière à maintenir l'écart E.

En bref, pour les marchandises « libres », c'est le maintien du pouvoir attractif que le tarif chemin de fer et le tarif rhénan avaient au moment de la signature de l'accord.

Le respect de celui-ci est assuré par des sanctions importantes et les divergences d'interprétation sont aplanies par un arbitrage qui se déclenche automatiquement presque.

On constate que les chemins de fer et les armements ont écarté de leur accord toute complication. Celui-ci est assez souple pour laisser aux expéditeurs le libre choix du mode de transport.

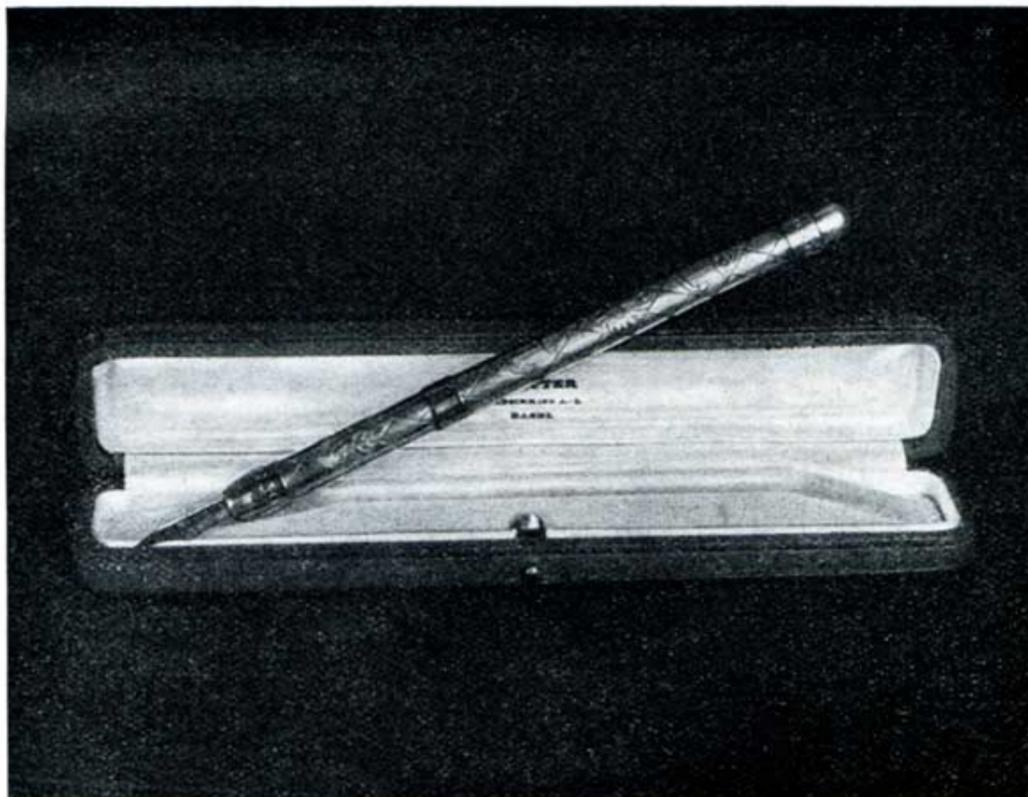
L'accord lie quatre chemins de fer et treize armements rhénans. Il met fin à la lutte tantôt sournoise, tantôt déclarée, que les transporteurs se livraient depuis toujours; il fait cesser, du même coup, la concurrence que les ports continentaux se faisaient entre eux.

Ce résultat est remarquable et les transporteurs peuvent marquer d'une pierre blanche la date du 28 avril 1939.

Une ombre légère à ce tableau : deux armements rhénans ont jusqu'ici refusé de signer l'accord. Il n'est pas possible que leur abstention compromette une paix si durement acquise. Nous voulons espérer que, mieux renseignés, leur souci de l'intérêt général les engagera à accepter eux aussi le rameau d'olivier que les chemins de fer leur présentent.

Parce que cet article paraît dans une revue de « cheminots », il est de notre devoir de rendre un éclatant hommage à la loyauté, à la compétence, à la bonne volonté des armateurs rhénans avec qui les chemins de fer ont étudié les modalités de l'accord. Jamais ils n'ont subordonné le principal à l'accessoire et jamais une parole donnée n'a été mise en doute.

Nous voudrions désigner par leur nom tous ceux qui ont mis au service de l'accord leur probité et leur foi. Ce nous est malheureusement impossible et nous leur adressons l'expression de notre gratitude par l'intermédiaire de M. Jaquet, Directeur de la Schweizerische Reederei à Bâle, qui, avec une autorité incontestée, une largeur de vue remarquable, présentait la thèse des armements rhénans.



L'accord entre les Armements rhénans et les Chemins de fer a été signé avec cette plume dans laquelle sont gravées alternativement des roues ailées et des ancres.

LE PAIEMENT DES PRIX DE TRANSPORT

FACILITÉ — SIMPLICITÉ

par F. LEGROS

LA plupart des usagers du chemin de fer n'en connaissent que le service des voyageurs, pour lequel le paiement immédiat du prix de transport est une règle constante et générale.

Pour le transport des marchandises, et suivant les arrangements intervenus entre les expéditeurs et les destinataires, les frais de transport des marchandises par chemin de fer sont payables, en principe, immédiatement, soit lors de l'acceptation des envois au départ, soit lors de la livraison des marchandises à destination.

Avec le développement des transactions par rail, cette règle de paiement comptant ne s'est maintenue généralement qu'avec la clientèle occasionnelle, d'ailleurs très nombreuse dans l'ensemble du pays et particulièrement dans le trafic des petits colis, avec celle qui n'a de relations ni très suivies ni très importantes avec le chemin de fer et aussi avec le client qui s'en tient simplement aux vieux usages.

Nous examinerons successivement les divers modes de paiement différé, c'est-à-dire le crédit dit de 24 heures, les règlements hebdomadaires, les comptes courants à quinze jours ou à un mois, le système des fiches de crédit et, s'intercalant dans ces divers régimes, certaines modalités de paiement à l'intervention des comptes de chèques postaux.

I. — Crédit de 24 heures.

Il s'agit d'un crédit de notoriété accordé par les chefs de gare aux clients dont la solvabilité est reconnue. Le règlement des frais de transport d'une même journée peut être reporté globalement jusqu'au lendemain avant midi, que ce règlement ait lieu en espèces ou par la remise, soit d'une feuille de virement du compte de chèques postaux du client, au bénéfice de la station créancière, soit d'un chèque barré tracé sur une banque agréée par la Société Nationale.

Ce mode de paiement s'applique surtout aux

industriels et aux commerçants raccordés au chemin de fer, aux commissionnaires expéditeurs, etc..., dont les relations suivies avec le transporteur feraient perdre un temps précieux aux deux parties, si le versement des frais devait avoir lieu à chaque transmission de documents et de marchandises aux divers moments de la journée.

II. — Comptes hebdomadaires.

La méthode du règlement global journalier s'est étendue à la semaine, moyennant certaines conditions que le titulaire du compte s'engage à respecter. Des formulaires d'engagement sont à la disposition de la clientèle dans toutes les gares et haltes du réseau.

Ce système s'applique au client qui se trouve dans le cas d'acquitter par mois au moins 1.000 francs de frais de transport. La limite était autrefois fixée à 2.000 francs. Elle a été diminuée de moitié et maintenue à ce taux, même après les dévaluations successives du franc belge et la hausse consécutive des tarifs marchandises, dans le but d'étendre ce mode de liquidations périodiques.

De plus, dans les agglomérations bruxelloise et anversoise, et pour les envois « franco » pris à domicile, il suffit d'atteindre approximativement 200 francs de frais mensuels pour obtenir l'ouverture d'un compte.

Cette mesure a été prise surtout pour simplifier le règlement des frais que le facteur de camionnage ne peut déterminer lui-même lors de l'enlèvement de la marchandise.

À défaut de compte hebdomadaire, il faut, en effet, soit présenter la quittance à l'encaissement lors d'une tournée ultérieure, soit recourir à la poste au moyen d'une carte récépissé, soit inviter le client à virer ou à verser le montant des frais au compte de chèques postaux de la station expéditrice.

Ces procédés, qui dérangent la clientèle, alour-

dissent en même temps les opérations du chemin de fer.

La demande d'ouverture d'un compte courant hebdomadaire doit être appuyée d'une provision en espèces égale à la moyenne des frais de transport d'une semaine. Cette provision doit être reconstituée d'une semaine à l'autre.

Elle n'est pas productive d'intérêts.

Il existe, en somme, dans ce système une anticipation de paiement de six jours, mais l'importance de cette anticipation se réduit dans la proportion où le débit du compte augmente.

On a parfois critiqué que la provision déposée ne soit pas productive d'intérêts.

Si l'on tient compte des délais accordés pour la reconstitution des provisions, il s'établit un équilibre entre les intérêts débiteurs et créditeurs qu'une tenue plus minutieuse, mais aussi plus dispendieuse, des comptes pourrait accuser.

Fin 1938, il existait 1.457 comptes hebdomadaires pour un montant total de provisions déposées s'élevant à 8.773.000 francs. Dans ce nombre sont compris 166 comptes ouverts à la station de Bruxelles (T. T.) pour la prise à domicile des marchandises de détail et des bagages à transporter par trains de messageries.

III. — Comptes courants à terme de 15 jours ou d'un mois.

Les comptes hebdomadaires répondent aux convenances de la clientèle pour laquelle les frais de transport à régler dans l'espace d'une semaine ne requièrent pas l'immobilisation d'une provision en espèces trop importante.

Pour faciliter les relations avec nos correspondants à gros trafic et leur épargner les inconvénients résultant de décaissements journaliers, la S. N. C. B. a instauré, le 1^{er} novembre 1928, des comptes courants sans dépôt d'espèces, portant soit sur une période de 14 jours, soit sur une période de 28 jours.

L'engagement comportait une déclaration de garantie souscrite par une banque agréée par la S. N. C. B. et pour une somme calculée sur la moyenne des frais de transport dus pour une quinzaine dans les comptes à 14 jours et pour un mois dans les comptes à 28 jours.

Ces périodes avaient été envisagées afin que les paiements pussent échoir un jour bien déterminé de la semaine, c'est-à-dire le mardi suivant la clôture des comptes.

Pour remédier à certaines objections présentées par nos clients, surtout quant à une adaptation des échéances à celles d'un usage courant dans le commerce et l'industrie, ces comptes courants ont été transformés à partir du 1^{er} avril 1931 en comptes à 15 jours et à un mois.

La commission pour perte d'intérêts sur les sommes comptabilisées, fixée à 1,25 par 1.000 francs dans les comptes à 14 jours et à 2,50 par 1.000 francs dans les comptes à 28 jours, a été ramenée respectivement à 1,15 ‰ et à 2,20 ‰.

A partir de janvier 1934, la commission perçue par la S. N. C. B. a été supprimée pour les comptes à 15 jours et réduite à 1 ‰ pour les comptes à 1 mois. Dans ce dernier cas, cette commission représente un intérêt de moins de 2 % l'an.

En vue de donner plus d'aisance à nos correspondants pour les règlements de comptes périodiques, le paiement des soldes a été reporté au troisième jour ouvrable suivant la clôture des comptes. L'ouverture du compte a lieu le 1^{er} ou le 16 pour les comptes à 15 jours et uniformément le 1^{er} pour les comptes mensuels.

Pour répondre à certaines sollicitations, la caution bancaire a pu être remplacée à partir de juin 1936 par un dépôt en espèces ou en titres à la « Caisse des Dépôts et Consignations ».

La firme qui désire user de cette faculté doit effectuer son dépôt à la Banque Nationale de Belgique ou dans une de ses agences (Caisse de l'Etat) et remettre la reconnaissance de dépôt à l'appui de sa demande d'ouverture de compte.

La clientèle n'a guère usé de cette faculté jusqu'à présent car, pour 640 comptes cautionnés par les banques, il n'existe que 10 comptes appuyés de gages à l'intervention de la Caisse de Dépôts et Consignations.

En ce qui concerne les détails de fonctionnement des comptes, on peut consulter les formules d'engagement qui sont à la disposition du public dans toutes les gares du réseau.

IV. — Système des fiches de crédit.

Il s'agit d'une innovation intéressante, qui a été mise en vigueur en même temps que l'ouverture des comptes garantis par une caution bancaire. Ce système permet de régler sur un

seul compte courant les opérations faites par un même client dans plusieurs gares du réseau.

Les fiches de crédit, réunies en brochures de 25 exemplaires (fac-simile ci-dessous), sont fournies sur demande des titulaires de comptes courants. Elles sont admises en paiement de frais de transport dans les gares qui doivent être signalées, au préalable, à l'Administration

pays, et dont les comptabilités sont centralisées au siège financier.

Il en est de même pour les entreprises qui ont des travaux en cours, soit simultanément, soit successivement, sur plusieurs points du réseau.

Le paiement des frais de transport est effectué par chaque chef de chantier au moyen de

<p>Carnet n° 035 Série A</p> <p>Souche de la fiche de crédit N° 0025</p> <p>MONTANT DE LA FICHE</p> <p>Le chef de station ou son délégué,</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 10px auto;"></div> <p>Timbre à date de la station où la fiche est remise en paiement</p> <p style="text-align: center;">A</p>	<p>Carnet n° 035 Série A</p> <p>Fiche de Crédit N° 0025</p> <p>MONTANT DE LA FICHE</p> <p>Le chef de station ou son délégué,</p> <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 10px auto;"></div> <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg); font-size: small;">Timbre de la station où la fiche est remise en paiement</p> <p style="text-align: center;">Station désignée pour la tenue du c.c.</p> <p style="text-align: center;">B</p>	<p style="text-align: center;">Société Nationale des Chemins de fer Belges</p> <p>Carnet n° 035 Série A</p> <p>Fiche de Crédit N° 0025</p> <p>M.....</p> <p>rue..... n°....., à.....</p> <p><i>remet la présente fiche de crédit en paiement des sommes dues à la station de</i>.....</p> <p>Montant de la fiche (en toutes lettres)</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">Station désignée pour la tenue du c. c.</p> <p style="text-align: center;">.....</p> <p>A....., le..... 193 .</p> <p style="text-align: center;">Signature du titulaire du carnet,</p> <p style="text-align: center;">C</p>
--	--	--

Centrale (Direction de l'Exploitation). Une seule fiche de crédit peut suffire pour tous les frais de transport d'une même journée.

Journellement ou périodiquement, les compartiments B et C de ces fiches sont envoyés par le service réceptionnaire à la gare qui a été désignée par le client pour tenir le compte et lui transmettre à l'appui de relevés les compartiments B.

Les parties C sont destinées au chemin de fer pour ses travaux de contrôle.

Quant à la souche A, elle est conservée par le client pour la justification de ses opérations.

Ce mode de compte courant avec fiches de crédit offre de réels avantages pour les concentrations industrielles, dont les divisions d'exploitation sont réparties dans diverses régions du

fiches de crédit extraites d'un carnet, que la Direction de l'entreprise met à sa disposition.

Pour les commissionnaires expéditeurs, l'avantage est plus évident encore. Anciennement, lorsqu'ils devaient opérer la réexpédition d'une marchandise d'un point à un autre, sous le couvert de nouveaux documents, parfois en franchise de port et après règlement des frais grevant le premier envoi, ils devaient nécessairement envoyer les fonds requis à la station réexpéditrice et souvent même déléguer sur place un de leurs mandataires.

Actuellement, il suffit, après avoir avisé l'Administration Centrale par lettre ou communication téléphonique, d'envoyer une fiche de crédit en blanc à la station intéressée avec les instructions et documents de réexpédition.

A ce jour, 56 bénéficiaires de comptes courants usent du régime des fiches de crédit, soit 34 pour les comptes à 15 jours et 22 pour les comptes à un mois.

V. — Importance des comptes courants.

Pour se rendre compte de l'évolution des comptes courants, nous donnons dans les tableaux ci-dessous le nombre de comptes ouverts par catégorie, le total des provisions en espèces ou des montants cautionnés ainsi que la moyenne par compte.

COMPTES COURANTS HEBDOMADAIRES.					
Situation au 1 ^{er} septembre 1926.			Situation au 31 décembre 1938.		
Nombre des comptes	Total des provisions en espèces.	Moyenne	Nombre des comptes	Total des provisions en espèces.	Moyenne
725	5.610.000	7.700	1.457	8.773.000	6.000

En 1938, le montant global des frais de transport, imputés aux 1.457 comptes courants hebdomadaires, s'est élevé à 275.000.000 de francs.

COMPTES COURANTS AVEC CAUTION BANCAIRE OU DEPOT D'UN GAGE A LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS.

Situation au 31 décembre 1930.

Terme.	Nombre de comptes.	Montant global des cautions bancaires.	Moyenne.
14 jours	128	5.628.000	44.000
28 jours	115	4.552.000	40.000

Situation au 31 décembre 1938.

15 jours	405	19.103.500	47.000
1 mois	235	9.136.400	38.800

Situation au 31 décembre 1938.

Terme.	Nombre de comptes.	Montant global des gages en titres ou en espèces.	Moyenne.
15 jours	7	167.800	24.000
1 mois	3	14.700	15.000

En 1938, le montant global des frais de transport imputés aux 650 comptes courants avec

caution bancaire s'est élevé à 357.300.000 francs.

L'examen des chiffres de ces tableaux permet les constatations suivantes :

1° du 1^{er} septembre 1926 au 31 décembre 1938, le nombre des comptes courants hebdomadaires a doublé et le montant total des provisions a augmenté de 60 % ; il est à remarquer que la moyenne des provisions déposées pour ces comptes a fléchi, notamment, par suite de l'ouverture de comptes spéciaux à garantie minime pour les prises à domicile ;

2° de 1930 à 1938, le nombre de comptes à 15 jours et à un mois a augmenté de plus de 160 %, tandis que le montant global des cautions et gages augmentait de 180 % ; la moyenne de ces cautions souscrites est restée relativement stable.

On remarque également que le développement des comptes à 15 jours est nettement plus accusé que celui des comptes mensuels ; ce résultat peut être dû au fait de la suppression de toute commission pour perte d'intérêts dans les comptes à 15 jours.

On peut néanmoins constater que les comptes mensuels ont doublé pendant la période 1930-1938.

Les trois types de comptes courants, avec les modalités spéciales à chacun d'eux, répondent aux intérêts particuliers de la clientèle. On a pu constater d'ailleurs qu'à peine 6 % de comptes hebdomadaires ont été transformés en comptes avec caution bancaire.

VI. — Paiement par comptes de chèques postaux.

Les chemins de fer belges ont été parmi les premières administrations ferroviaires qui ont ouvert des comptes de chèques postaux à toutes leurs gares et aux haltes, où la mesure se justifiait.

Cette organisation a permis de faciliter considérablement les règlements de comptes avec la clientèle. Qu'il s'agisse de frais de transport, de déboursés, de remboursements, de redressements de taxes dans un sens ou dans l'autre, de provisions de comptes hebdomadaires, de règlements périodiques de soldes, etc..., toutes ces opérations peuvent être effectuées avec la clientèle affiliée à l'Office des chèques postaux.

Il est superflu d'insister sur les avantages de ce mode de liquidation qui, par la méthode du virement, supprime les aléas inhérents au ma-

niement d'espèces et laisse des traces vérifiables après coup pour le redressement éventuel des erreurs.

Une application avantageuse des comptes chèques a été mise en vigueur depuis quelque temps dans l'agglomération bruxelloise, à l'intention de la clientèle affiliée à l'Office des chèques postaux et qui n'a pas de relations assez importantes avec le chemin de fer pour utiliser le régime des comptes courants.

Pour les marchandises prises à domicile et expédiées aux frais de l'expéditeur, il suffit que celui-ci remette au camionneur une feuille de virement, remplie dans toutes ses parties, sauf le montant à virer, qui est à déterminer par la

gare de départ après l'établissement des taxes. L'expéditeur est informé le lendemain par bordereau spécial du détail des frais de transport dont son compte postal a été débité.

Ce mode de paiement ne peut causer aucun préjudice à la clientèle, la S. N. C. B. assumant la responsabilité complète des opérations de virement. Il supprime les inconvénients résultant des encaissements après coup et il n'est d'ailleurs pratiqué que dans l'éventualité où le camionneur n'est pas à même de déterminer les frais.

Cette procédure est surtout avantageuse pour les clients qui se déplacent à la saison des villégiatures. Ils en ont usé largement en 1938.



RÉPARTITION DES WAGONS

par Louis VER ELST

L'AUTRE jour, vous étiez à la gare bien avant l'heure d'arrivée de votre train.

C'était une petite gare de province, paisible et coquette. Que faire pour passer le temps ? Rester à la salle d'attente ?

Elle était propre, confortable, attrayante avec ses belles affiches touristiques. La réclame « de porte à porte » n'y manquait pas. Mais être seul ! Enfin, après que le tableau horaire vous eut confirmé que vous aviez le temps, vous vous êtes dirigé vers un endroit que vous ne connaissiez guère : la cour à marchandises.

Vous y voyez décharger un wagon ; vous y voyez charger un autre. D'où vient le premier ? Où ira le second ? Deux wagons sont vides. Pourquoi stationnent-ils ? S'occupe-t-on d'eux ? Un wagon doit coûter cher et on ne conçoit pas que le capital qu'il représente reste improductif. Sait-on en haut lieu que ce matériel est là ?

Autant de questions, très sensées, auxquelles la réponse restait due.

Si vous aviez pensé à vous adresser à qui de droit, on vous aurait volontiers expliqué que l'un des wagons vides allait être chargé à la gare et que l'autre serait envoyé par le train de l'après-midi à la station de X.

« Mais, auriez-vous riposté — croyant embar-

rasser votre interlocuteur — pourquoi n'a-t-il pas été expédié par le train que j'ai croisé en arrivant ; il serait parti plus tôt ? »

Et le chef de répondre :

« Parce que ce train aurait éloigné le wagon du centre de chargement auquel il est en fin de compte destiné. »

Quelle complexité !

Vous voyant intrigué, le chef vous aurait confié qu'il est en possession d'une instruction indiquant tout ce qu'il doit faire pour se débarrasser des wagons qu'il a en trop et pour obtenir ceux dont il a besoin. Il vous aurait parlé de la répartition permanente finale, des courants permanents de wagons vides, de stations répartitrices, de bureaux répartiteurs, du bureau central répartiteur, bref de toute l'organisation du service de la répartition des wagons.

Maintenant, si vous voulez connaître plus de détails sur ce service, qui intéresse au plus haut point la vie économique du pays, ayez la curiosité et la patience de nous lire jusqu'au bout.

Nous commencerons par vous donner quelques notions sur ce que nous appelons en terminologie ferroviaire les fournitures, la rotation et l'effectif.

Supposons le réseau réduit à deux stations A et B. Dans la station A on charge journellement un wagon pour la station B. Celle-ci le renvoie, après déchargement, à la station A.

La mise à disposition d'un wagon en A s'appelle « fourniture ».

Si pour faire le circuit ABA le wagon met cinq jours, il faudra pour fournir journellement un wagon en A, cinq wagons différents. En effet, le wagon fourni le premier jour est réutilisable le sixième; celui fourni le deuxième jour est réutilisable le septième et ainsi de suite.

La durée de cinq jours, soit le temps qui s'écoule entre deux utilisations successives d'un même wagon dans une station de la Société Nationale, s'appelle « rotation ».

Les cinq wagons différents qui sont nécessaires pour fournir journellement 1 wagon ayant une rotation de cinq jours s'appellent « effectif ».

Plus réduite sera la rotation et plus contracté sera l'effectif à mettre en œuvre pour assurer un trafic déterminé. Si dans l'exemple ci-dessus, le wagon fourni en A revenait régulièrement au bout de quatre jours, l'effectif nécessaire ne serait plus que de quatre wagons.

On charge tous les jours sur le réseau de la Société Nationale de quinze à vingt mille wagons dans plus de mille stations.

Ces wagons sont envoyés à des stations du réseau ou à des stations d'autres réseaux. Ces autres réseaux les rechargent pour des stations de la Société Nationale ou les restituent vides aux points d'échange, c'est-à-dire aux gares où les wagons passent du réseau propriétaire à un réseau étranger et inversement. Dans l'ensemble donc, le nombre de wagons chargés d'une part et le nombre de wagons déchargés ou restitués vides aux points d'échange d'autre part, doivent être les mêmes à très peu près.

Passons maintenant au détail et examinons les stations séparément.

Ici, nous pouvons constater un déséquilibre complet entre le nombre de wagons à décharger et le nombre de wagons à charger. Ce qui est vrai pour l'ensemble du réseau, ne l'est plus pour ses parties. C'est compréhensible : les régions de consommation et de production d'un produit ne sauraient coïncider. Bref, telle station décharge plus de wagons qu'elle n'en charge; telle autre a une situation inverse. Certai-

nes stations devront donc se débarrasser des wagons qu'elles ont en trop; elles le feront évidemment au profit de celles qui n'en ont pas assez.

C'est dans l'organisation méthodique de ces transferts que consiste la tâche du service de la répartition.

Le problème n'est pas nouveau; il est vieux comme le chemin de fer lui-même. Mais son aspect a changé et les solutions qui y ont été données ont évolué sous l'influence de circonstances diverses.

Au début, on pouvait suivre les wagons individuellement; il y en avait peu et les réseaux étaient encore peu développés.

Mais les réseaux se fusionnèrent, s'étendirent et le nombre de wagons à répartir s'accrut dans des proportions considérables. La méthode suivie devint à ce point laborieuse qu'il fallut l'abandonner.

On créa alors la méthode des « dépôts ». On divisa le réseau en dix-neuf zones; à la tête de chacune se trouvait une station principale. Celle-ci faisait la distribution des wagons dans sa zone et recevait en dépôt les wagons en trop, après répartition. Les stations dépôts se signalaient leurs disponibilités et s'entraidaient en cas de besoin.

Cette méthode eut le grand inconvénient de ne pas toujours réaliser une répartition équitable et d'augmenter considérablement les circulations de wagons vides. Un wagon vide envoyé de la station dépôt à une autre station de la zone repassait souvent par le même itinéraire que celui suivi quelque temps auparavant pour aller rejoindre le dépôt.

En 1871, on substitua à la méthode des dépôts celle des bureaux répartiteurs, établis au siège des onze groupes d'exploitation. A ce moment, l'effectif était de 19.600 wagons et la fourniture moyenne journalière de 2.500 wagons. Le réseau avait un développement de 1.400 km. et comprenait 300 points de chargement.

Les bureaux répartiteurs travaillaient sous la responsabilité directe du chef de service, plus intéressé que les stations dépôts à la distribution équitable des wagons. Leur action s'étendait à un plus grand nombre de stations. Les wagons en trop sur les groupes n'étaient plus dirigés vers un dépôt; ils restaient autant que possible sur place en attendant de pouvoir être

utilisés dans une station voisine. Il en résulta une réduction importante des circulations de wagons vides.

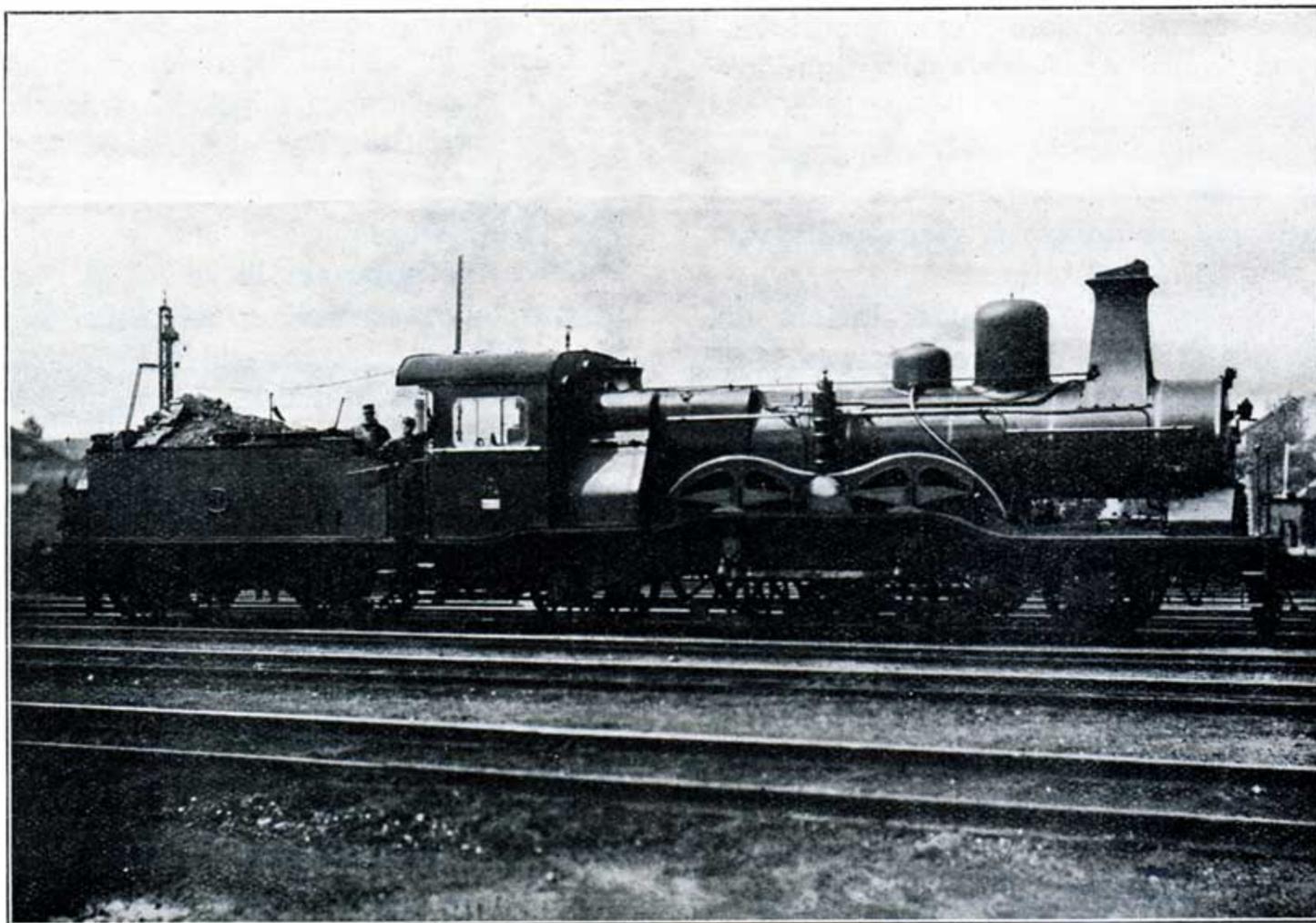
Tout comme les stations dépôts, les bureaux répartiteurs s'offraient — après avoir servi complètement leur propre groupe — les wagons qu'ils avaient en trop. Aucun organisme n'avait pour mission d'intervenir pour éviter les abus qui devaient inévitablement se produire.

Ce manque de coordination provoqua de très vives critiques lors d'une pénurie de wagons qui sévit en 1879-1880. C'est de cette époque que date la création d'un bureau central répartiteur. L'effectif était alors de 34.600 wagons et la fourniture moyenne journalière de 6.000 wagons. Le développement du réseau atteignait 2.800 km. et le nombre de points de chargement, 600. Le bureau central répartiteur devait répartir

entre les groupes et réaliser l'unité de commandement.

Le système de répartition ne subit plus aucun changement de structure par la suite. Cependant des modifications profondes devaient être apportées aux modalités d'application.

Une heureuse conception, datant d'avant la guerre, fut celle qui prévoyait l'approvisionnement des stations à consommation régulière par des courants permanents de wagons vides. En d'autres termes, certaines stations désignées expédiaient d'une manière permanente les wagons qu'elles avaient en trop vers les stations qui en avaient régulièrement trop peu. Ainsi le stationnement en gare était réduit au minimum et comme le temps passé en gare est une partie de la rotation, celle-ci devait s'améliorer en conséquence. (A suivre.)



L'ancienne locomotive type 12, construite il y a 50 ans par la Société Cockerill.

DOCUMENTATION ÉCONOMIQUE

AVRIL 1939

LES TRANSPORTS EN BELGIQUE.

Les recettes du trafic du mois de mars 1939 se sont élevées à 211,8 millions contre 210,4 millions en mars 1938, soit une augmentation de 0,65 %.

Le trafic des voyageurs, comparé à mars 1938, est en diminution de près de 4 % ; celui des grosses marchandises de 5 %. Néanmoins, on enregistre, pour le trafic des marchandises tout au moins, une légère reprise, puisque pour février, la régression accusait 8 1/2 % ; ce résultat a été obtenu grâce à une augmentation du trafic interne belge, qui compense la réduction toujours importante (7,3 %), du trafic de transit.

La situation du trafic et des résultats financiers des *trois premiers mois de l'année* se présente comme suit :

En millions.	1938	1939	Différence
Recettes d'exploitation	607,8	615,6	+ 7,8
Dépenses (charges financières comprises)	715,5	686,4	- 29,1
Résultats	- 107,7	- 70,8	+ 36,9
Voyageurs-kilom.	1419,0	1373,6	- 3,2 %
Tonnes-km. grosses marchandises	1326,9	1249,8	- 5,8 %

Batellerie. — La situation de la batellerie reste précaire. D'une façon générale, les cours continuent de fléchir. Seules les cotations dans la relation Anvers-Liège font preuve d'une certaine fermeté. Le fait mérite d'autant plus d'être souligné que c'est la relation où, à raison des améliorations réalisées, il avait été pronostiqué une diminution des cours.

Le tableau ci-dessous indique les cours moyens pratiqués à la bourse d'Anvers en avril 1937, 1938, 1939 et en mars 1939 pour les principales destinations du pays.

Relation au départ d'Anvers.	Avril 1937.	Avril 1938.	Avril 1939.	Mars 1939.	Différence avril 1939/1937
Bruxelles.	10.—	8.—	7.50	7.50	- 25 %
Mons.	18.—	14.—	13.50	14.—	- 25 %
Charleroi.	17.—	13.—	10.75	11.—	- 37 %
Louvain.	11.—	9.—	8.50	9.—	- 23 %
Gand.	9.—	8.—	8.50	8.50	- 6 %
Angleur.	13.—	12.—	13.50	13.—	+ 4 %
Sclaigneaux.	20.—	15.—	17.50	16.—	- 12 %

Les cours pour Charleroi sont descendus, en avril, jusqu'à 10,50 francs la tonne, représentant à peine 8 centimes la tonne-kilomètre, c'est-à-dire moins que le prix de revient moyen établi par les spécialistes des transports par eau.

— Le trafic *belgo-rhénan* marque une légère amélioration. Le tonnage en bateaux belges disponible à fin avril à Ruhrort s'élevait à 107.000 tonnes contre 153.000 à la fin de mars et 150.000 tonnes à la fin d'avril 1938.

— Par arrêté ministériel du 15 avril 1939, l'Office National des Transports par Eau Intérieure comprendra une administration centrale et dix groupes d'exploitation.

Route. — La Commission paritaire nationale des entreprises de transport par route s'est déclarée d'accord pour admettre la règle de l'application des 144 heures, calculée sur une période de 3 semaines avec 10 heures de travail effectif maximum par jour. Elle a émis le vœu que le gouvernement étende cette règle aux exploitants qui effectuent eux-mêmes le travail que comporte l'entreprise de transports.

— La revue « Mon Auto » d'avril 1939, sous le titre « Charbonnier est maître chez soi » s'élève contre les critiques formulées par certains organes de défense des intérêts de l'auto-

mobile et de la batellerie à propos des tarifs « de fidélité » appliqués par la S. N. C. B. Elle estime que dès le moment où l'usager est libre de choisir un mode de transport, il est tout aussi logique d'admettre que les transporteurs doivent être laissés libres d'établir les tarifs qui leur conviennent.

Ces organes, poursuit la revue, s'élèvent contre les principes de l'organisation professionnelle sous le prétexte que c'est un acheminement vers le corporatisme. En effet, conclut-elle, mais quand il existe en fait des rivalités entre corporations (Rail, Route, Eau), il n'est guère possible d'éliminer par principe, la seule forme de discussion qui permette d'aboutir à une entente.

*
**

Dans le domaine de la *Coordination Rail Route*, la Commission des transports par voie ferrée à la *Chambre Internationale de Commerce*

vient de prendre des résolutions intéressantes. Ce puissant organisme, dont l'objectivité ne saurait être suspectée, estime que la question des tarifs et des conditions de transport du rail ne peut pas être examinée sans référence aux tarifs et conditions du transport de la route. La dite Commission est d'avis que, pour des considérations d'ordre économique, certaines obligations doivent être imposées au Rail (obligation de transporter, publication des tarifs, etc.), mais elle estime que les chemins de fer ne sauraient être seuls assujettis à l'observation de ces principes, qui devraient être appliqués aux transports automobiles publics, dans la mesure où le permettent leurs possibilités d'exploitation limitée.

Mouvements portuaires. — Pour les 4 premiers mois de l'année, la situation des ports d'Anvers, Rotterdam et Hambourg se présente comme suit :

	ANVERS		ROTTERDAM		HAMBOURG	
	Unités.	Tonnage.	Unités.	Tonnage.	Unités.	Tonnage.
1938	3.841	6.613.373	4.732	7.667.977	6.046	6.565.816
1939	4.043	7.145.547	5.118	8.549.019	5.916	6.423.501
Différence . . .	+ 202	+ 532.174	+ 386	+ 881.042	— 130	— 142.315

LES TRANSPORTS A L'ETRANGER.

ALLEMAGNE. — Au port de Duisbourg-Ruhrort, le plus grand port intérieur du monde, le trafic de combustibles pendant le 1^{er} trimestre 1939 s'est élevé à 2,3 millions de tonnes contre 3,6 millions pendant la période correspondante de 1938. Ce recul porte surtout sur les exportations vers les Pays-Bas (1.107.000 t.) et la Belgique (255.000 t.).

— La Reichsbahn est le premier consommateur de charbon du monde entier, avec 17 millions de tonnes en 1938, contre 15,8 en 1937, 14,5 en 1936 en 11,9 en 1933.

— La longueur du réseau allemand d'autostrades est actuellement de 3.065 km., tandis que 1.675 km. sont en construction. Le nombre de personnes occupées à ces travaux s'élève à plus de 100.000.

— La Reichsbahn poursuit une politique de petits containers de 3 types différents, dont l'un d'un cubage de 3 m³ et d'une capacité de 750 kgs est destiné principalement aux marchandises encombrantes.

Le nombre de containers en service s'élève à 30.000.

— Les efforts de la Reichsbahn pour augmenter la vitesse de ses trains ont abouti à des résultats intéressants. En 1914, le train allemand le plus rapide couvrait le parcours Berlin-Hambourg à la vitesse de 88 km. 8 à l'heure. En 1933, cette même distance était franchie par automotrice Diesel électrique, à la vitesse de 124,6 km. De nouveaux records ont été réalisés depuis lors. L'automotrice Berlin-Cologne par exemple réalisa, en 1937, la vitesse de 132,6 km.

La première des locomotives électriques de la série E 19 a entrepris ses essais dans le courant de décembre 1938. Sa puissance maximum

est de 8.000 chevaux et sa puissance continue de 5.000.

Sur la ligne de Nuremberg à Halle et Leipzig, elle doit pouvoir remorquer seule un convoi pesant 360 tonnes sur les rampes très dures de la forêt de Thuringe et atteindre 150 km. à l'heure en service courant sur les sections en palier. Il n'est pas impossible que la vitesse atteigne 220-225 km./h. au cours d'essais spéciaux.

Sa puissance d'accélération est telle qu'avec un convoi de 360 tonnes, elle passera, en palier, de 0 à 180 km./h. en 4 minutes et demie; quant à la décélération, l'emploi conjugué de freins électriques et de freins à air permettra au convoi, lancé à la même vitesse, de s'arrêter en palier sur 900 mètres.

— Dans le domaine des marchandises, les progrès ne sont pas moins sensibles. Des wagons ont pu être intercalés dans des trains roulant à 90 km. à l'heure.

La Reichsbahn a prévu la construction de 110.000 nouveaux wagons, dont une partie est destinée à remplacer 72.000 wagons vétustes. Le surplus de quelque 40.000 unités, malgré l'augmentation du tonnage moyen, sera à peine suffisant aux besoins du trafic en progrès constant.

— La Reichsbahn dispose de 265.000 logements pour son personnel. Le programme en cours porte sur près de 15.000 nouveaux logements qui seront mis à la disposition des agents avant la fin de l'an prochain.

AUX PAYS-BAS. — Depuis 1930, les Chemins de fer néerlandais ne parviennent plus à boucler leur budget. Les déficits ont atteint 2 1/2 millions de florins en 1931, 17,3 en 1932, 28,7 en 1933, 32,4 en 1934, 29,7 en 1935, 31,9 en 1936 et 33,5 en 1937. Pour l'année 1938, le déficit sera supérieur à celui des autres années.

La cause des déficits doit être attribuée d'une part à la diminution du trafic de transit et au développement de la concurrence de la voie d'eau, qui, grâce à des améliorations, a absorbé une grande quantité de transports ferroviaires.

En vue de réduire au minimum les déficits, les chemins de fer néerlandais ont pris toute une série de mesures, et notamment la réduction du personnel (51.000 unités en 1921 et 31.000 en 1938), la suppression de stations et de haltes, dont le nombre a été réduit de 860

en 1926 à 412 en mai 1938, la fermeture de nombreuses lignes secondaires au trafic des voyageurs même au trafic des marchandises, la substitution de services d'autobus à des services de trains, etc.

— Devant la Deuxième Chambre, le Gouvernement des Pays-Bas a exposé son point de vue sur la coordination des moyens de transport.

Le Ministre déclare que s'il est vrai que le projet soumis au Parlement engendre un intérêt indéniable pour les chemins de fer néerlandais, il n'en est pas moins intéressant pour les autres moyens de transport.

Il convient de partir du principe que tous les moyens de transport doivent être **ou libres ou liés** dans les mêmes conditions. Mais comme il est établi que la liberté dans ce domaine conduit à des résultats déficients, le Ministre estime que la réglementation des transports envisagée doit être considérée comme un fait d'importance vitale pour cette branche de l'industrie nationale. Dès lors, l'opinion de certains membres du Parlement croyant à la domination du chemin de fer est à rejeter comme dénuée de tout fondement.

Parlant des tarifs à appliquer, le Ministre déclare qu'il importe de se référer au prix de revient. En agissant ainsi, tout en tenant compte de la nature des marchandises à transporter, de l'importance des envois et de la distance à parcourir, on arrivera à un niveau différent pour chaque mode de transport.

Les exploitants déjà établis recevront généralement une autorisation de transport, mais de nouvelles autorisations ne seront accordées que dans les circonscriptions où la nécessité s'imposera.

Parlant du transport *privé*, le Ministre déclare ne pas sous-évaluer son importance économique. Mais il est certain que le propriétaire d'un véhicule automobile, bien souvent n'établit pas son prix de revient. Fréquemment même, certaines industries où la concurrence est serrée, travaillent en dessous de leur prix de revient pour conserver ou acquérir des marchés. De telles industries, si elles possèdent leurs véhicules, n'hésiteront pas à assurer leurs transports en dessous du prix de revient, ce qui obligera inévitablement les industries qui recourent aux transporteurs professionnels à exiger de ceux-ci des abaissements de tarifs, de façon qu'elles puis-

sent réduire leur prix de revient au niveau de ceux de leurs concurrents.

Le transporteur privé doit intervenir dans les dépenses de la coordination et cette intervention se justifie d'autant plus que la rentabilité de leur propre transport dans maints cas, n'est possible que par la présence d'une organisation professionnelle de transporteurs qui en constitue l'appoint permettant de faire face à des trafics exceptionnels.

Le Ministre a terminé en soulignant la nécessité absolue pendant les premières années tout au moins, d'une répartition proportionnelle des transports, et en affirmant que le vide laissé par la régression du trafic rhénan ne pourra en aucun cas contrarier la coordination proposée.

EN SUISSE, les résultats des Chemins de fer Fédéraux accusent pour le mois de mars 1939, une recette de trafic de 26,9 millions contre 26,8 en 1938 et des dépenses d'exploitation de 18,3 millions contre 18,6 en 1938.

EN GRANDE-BRETAGNE. — A la Chambre des Lords, Lord Ponsonby s'est plaint de ce qu'en 15 ans, le Ministère des Transports a eu sept ministres différents. Il insiste pour que ce département ne soit plus un organisme politique mais une administration spéciale, dans le genre de l'administration forestière.

AUX ETATS-UNIS. — La situation des Chemins de fer américains pour les années 1930, 1937 et 1938 se présente comme suit :

	1930.	1937.	1938.	Différence 1930-1938.
	en millions de dollars.			
Recette du trafic	5.281	4.166	3.565	— 32 %
Dépenses d'exploitation	3.931	3.445	3.063	— 22 %
Produit net	1.350	721	502	
Charges financières	726	623	625	
Résultat financier	+ 524	+ 98	— 123	
Voyageurs miles (milliards)	26,8	24,7	21,6	— 19 %
Tonnes miles gr. march. (milliards)	383,5	360,6	290,2	— 24 %
Effectif de personnel (milliers)	1.487,8	1.114,7	939,5	— 37 %

— Pour le premier trimestre 1939, le produit net des Chemins de fer américains accuse 85,8 millions de dollars contre 20 millions pour la période correspondante de 1938.

Electrification. — Le développement de l'électrification des réseaux ferroviaires de quelques pays européens apparaît dans le tableau ci-contre.

**

Les trolleybus dans le monde sont au nombre de 6.500 environ au début de 1938, contre 700 en 1930.

La Grande-Bretagne est actuellement le pays où le trolleybus a pris la plus grande extension. On y compte 3.200 trolleybus en service ou en fabrication.

	1930.	1936.	1937.
	en kilomètres.		
Allemagne	1.541	2.260	2.263
Autriche	822	896	900
France	1.596	2.786	2.997
Grande-Bretagne	771	993	1.138
Italie	1.615	3.370	3.929
Suède	908	2.876	3.355
Suisse	1.906	2.336	2.362

INDUSTRIELS, COMMERÇANTS, AGRICULTEURS.

Hiver comme été,
chaque jour,
le chemin de fer seul
accepte **tous vos transports,**
pour **toutes destinations.**



Ses **Agences Commerciales** étudieront pour vous
des acheminements **rapides,**
des prix de transport **économiques.**

Écrivez ou téléphonez aux Agences commerciales :

d'ANVERS, Meir, 24,

tél. : 30.260 et 30.268.

de BRUXELLES, 47, rue de l'Ecuyer,

tél. : 11.95.50 et 12.13.50.

de CHARLEROI, quai de la Gare,

tél. : 144.56.

de COURTRAI, 12a, rue Saint-Georges,

tél. : 1891.

de GAND, 9, rue du Soleil,

tél. 172.65.

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

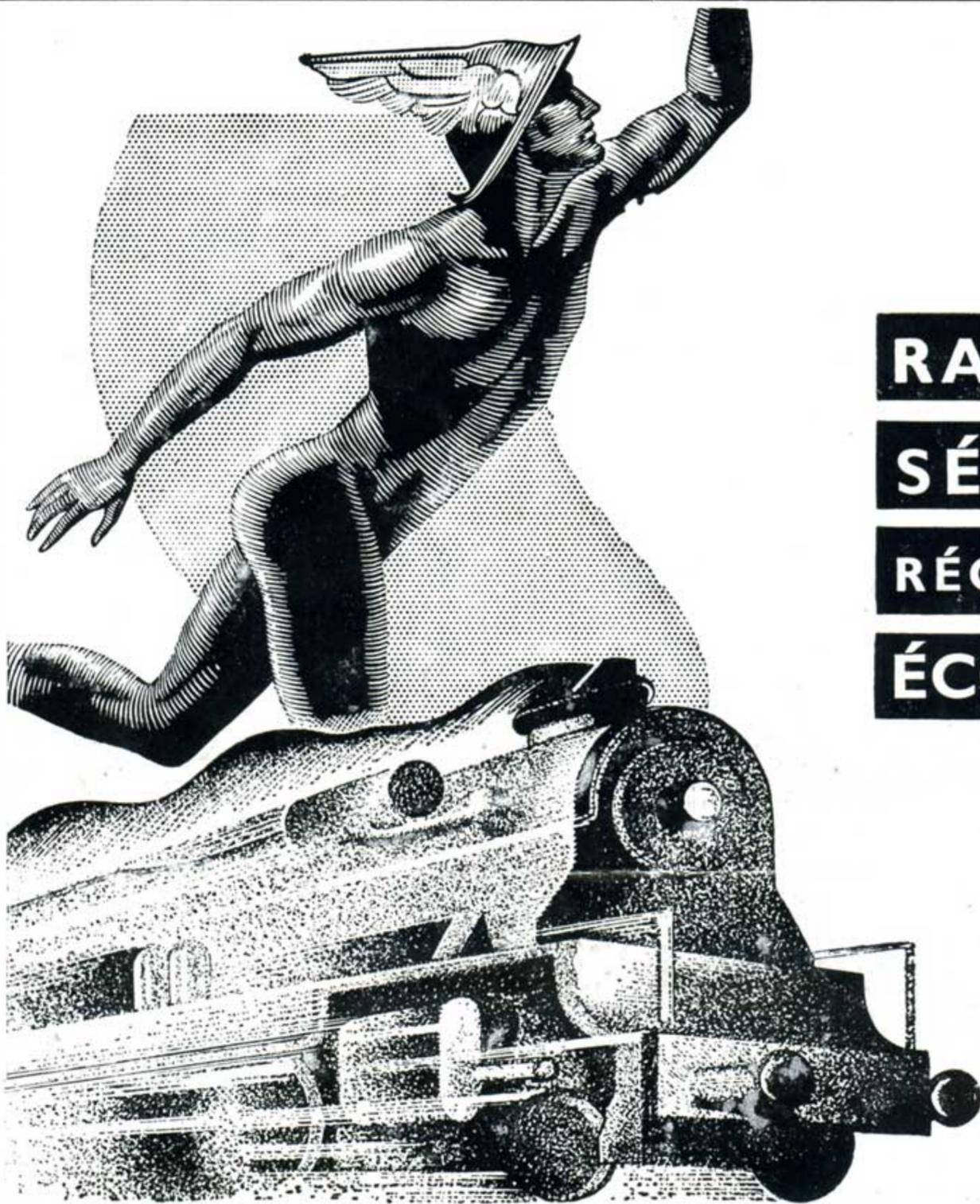
de LIÉGE, 119a, boulev. de la Sauvenière,
tél. 270.30.

de MONS, place de la Gare,
tél. : 1480.

de NAMUR, 50, rue Godefroid,
tél. : 3084,

ou à toute station du réseau.

Le Chemin de fer est votre outil fidèle.



RAPIDITÉ

SÉCURITÉ

RÉGULARITÉ

ÉCONOMIE



LES MARCHANDISES
REMISES AUJOURD'HUI AU
CHEMIN DE FER
SONT LIVRÉES DEMAIN

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES