

Pour l'adoption du frein continu dans les trains de marchandises.

Commentant la décision prise récemment par le Comité de direction des grands réseaux français d'étendre aux trains de marchandises l'application du frein continu, système Westinghouse, la **Métropole d'Anvers** (27 juillet) insiste pour que les chemins de fer belges s'engagent sans tarder dans la même voie, en montrant les avantages qu'en retireraient, non seulement le réseau lui-même, mais aussi le port d'Anvers, grâce à la simplification et à la plus grande rapidité de manœuvres des convois.

« Quand un train de marchandises, destiné à notre port arrive à la frontière germano-belge, par exemple, écrit ce journal, le convoi est scindé et l'on introduit entre les rames, des wagons munis de freins. Ces derniers sont actionnés dans les pentes par les agents (garde-freins), mais, comme chaque frein n'agit que sur le wagon auquel il est adapté, le freinage est brusque, donne lieu à des chocs, à des à-coups préjudiciables au matériel et même, éventuellement, aux marchandises transportées. Autre inconvénient dont on se plaint souvent amèrement au port d'Anvers : le scindage des wagons à la frontière provoque, outre le retard imputable aux manœuvres, de l'irrégularité dans les arrivées. C'est ainsi qu'un convoi de wagons destinés à un navire chargeur n'arrive pas au complet à destination et que le navire est obligé, pour attendre un ou deux wagons manquant à son chargement, de prolonger son séjour dans le port, avec tous les frais que ce retard entraîne.

