

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	Pages 5
--------------------	------------

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE I. — La naissance des chemins de fer	7
CHAPITRE II. — Première idée de création d'un chemin de fer en Belgique en 1816	14
CHAPITRE III. — La période héroïque	17
CHAPITRE IV. — Une belle journée	27
CHAPITRE V. — Le matériel à voyageurs de 1835	31
CHAPITRE VI. — Les premières stations de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi. Une jonction Nord-Midi en 1839!	32

DEUXIÈME PARTIE

CHAPITRE I. — L'efflorescence des chemins de fer belges (1835 à 1844)	34
CHAPITRE II. — Les concessions de chemins de fer en Belgique	37
CHAPITRE III. — Le cahier des charges de 1866	51
CHAPITRE IV. — Regroupement des réseaux des Compagnies	52
CHAPITRE V. — Période de rachat des lignes concédées...	53

TROISIÈME PARTIE

Le point de vue commercial

CHAPITRE I. — Le transport des voyageurs	58
CHAPITRE II. — Le transport des marchandises	63
CHAPITRE III. — Comment dans les tarifs interviennent les questions de la distance et du poids....	66
CHAPITRE IV. — Les tarifs spéciaux	73
CHAPITRE V. — La concurrence des autres moyens de transport	75

QUATRIÈME PARTIE

L'exploitation proprement dite

CHAPITRE I. — Les trains de voyageurs	79
CHAPITRE II. — Les trains de marchandises	87

CINQUIÈME PARTIE

Le point de vue technique

CHAPITRE I. — Les locomotives à vapeur	93
CHAPITRE II. — La traction électrique.....	107
CHAPITRE III. — Les autorails	109
CHAPITRE IV. — Les voitures à voyageurs.....	113
CHAPITRE V. — Les wagons à marchandises	121
CHAPITRE VI. — La voie	123

SIXIÈME PARTIE

Le point de vue international

CHAPITRE I. — Les trains de voyageurs internationaux....	127
CHAPITRE II. — Les grands organismes internationaux et les chemins de fer belges	132

SEPTIÈME PARTIE

Le point de vue financier

INTRODUCTION	136
CHAPITRE I. — Les chemins de fer de l'État de 1835 à 1926	136
CHAPITRE II. — Projets d'autonomie des chemins de fer belges	143
CHAPITRE III. — L'exploitation par la Société Nationale des Chemins de fer belges de 1926 à 1940...	146
CHAPITRE IV. — Le coefficient d'exploitation	153
CONCLUSION	155