

Nos VICINAUX

3^e ANNÉE - n° 12

PÉRIODIQUE DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA S.N.C.V.
Comité de rédaction: rue de la Science 14, Bruxelles.

MARS 1948



Notre Matériel Roulant et son Histoire

LES VOITURES BENZO-ÉLECTRIQUES A RÉCUPÉRATION

Dès 1908, la S.N.C.V. expérimenta une automotrice à deux essieux pour tramways du système H. Pieper.

C'était la première voiture à moteur électro-tamponné et à récupération d'énergie, ayant circulé sur voies ferrées. Elle existe toujours et circule encore sous le n° 9.336, comme motrice à Bruxelles.

Le groupe moteur était placé sous la caisse de la voiture, transversalement et en son milieu; il commandait directement les deux essieux moteurs au moyen d'une transmission par chaînes.

Après des essais de longue durée, la S.N.C.V. commanda 8 automotrices du même système, mais d'un modèle plus grand (voir photo).

C'est le 8 janvier 1911 que la première voiture de cette nouvelle série fut mise en service sur la ligne Bruxelles-Petite-Espinette concurrentement avec la motrice à deux essieux, dont nous avons parlé précédemment.

Les essais démontrèrent la nécessité d'effectuer certaines modifications qui furent apportées aux voitures en construction.

La construction des voitures 9407 à 9410 fut adjugée le 4.6.10, à la S.A. Energie à Marcinelle; les voitures 9426 à 9428, le 28.11.10 et enfin

Cet ensemble était établi de telle manière qu'automatiquement par variation du champ magnétique de la génératrice et par l'intermédiaire de la batterie tampon, une puissance accélératrice s'ajoutait à la première pour amener le véhicule dans le temps prévu à la vitesse normale et permettait de maintenir cette vitesse sur les rampes du profil.

Réciproquement, si le véhicule devait ralentir ou descendre une pente, l'admission au moteur thermique se fermait et automatiquement, la puissance retardatrice était produite par la dynamo fonctionnant en génératrice et chargeant la batterie.

En un mot, quand le moteur thermique devenait insuffisant, soit pour accélération rapide, soit pour gravir une rampe, automatiquement un afflux de courant venant de la batterie faisait agir la dynamo comme moteur électrique de telle manière que son action s'ajoutât à celle du moteur thermique dans la proportion nécessaire.

Dans l'automotrice Pieper du type II, représentée sur notre photo, le groupe moteur était fixé à la caisse de la voiture, sous le compartiment à bagages, au milieu.

La dynamo était calée sur le même

désaxée vers cet essieu de façon à obtenir 70 à 75 % du poids sur l'essieu et 25 ou 30 % sur le second qui est uniquement porteur.

Le moteur à explosion était un moteur Pieper, sans soupapes tournant dans les deux sens et à 4 cylindres pouvant développer 100 H.P. à 950 tours, la voiture roulait dans un sens ou dans l'autre, en manœuvrant simplement la manette du controller, l'arbre à cames commandant les tiroirs tournait toujours dans le même sens, mais le vilebrequin changeait de sens en agissant sur un changement de marche commandé par électro-aimant.

En 1912, quatre voitures de ce genre étaient régulièrement en service, notamment sur la section Espinette-Centrale — Monument Gordon permettant ainsi la visite du champ de bataille de Waterloo au départ de Bruxelles, tram électrique jusqu'à l'Espinette Centrale puis automotrice benzo.

Nous donnerons dans un prochain numéro la description, les dates et les photos des différentes transformations subies par ces curieuses voitures.

Réf. : La traction par moteurs thermiques sur voies ferrées par L. Saint-Martin, 1914.

La photo de couverture due à M. Roels représente un soudeur au travail. Derrière, le poste — soudeur qui transforme le courant de 600 volts.

DU FUEL-OIL

AU GAS-OIL

(suite de la page 3)

Dans le cylindre du moteur à essence, le mélange air-essence est soumis à une pression de 7 kg. au cm².

On demande à ce mélange de ne pas exploser avant l'étincelle; plus l'essence contiendra « d'octanes », plus il y aura de résistance à la détonation.

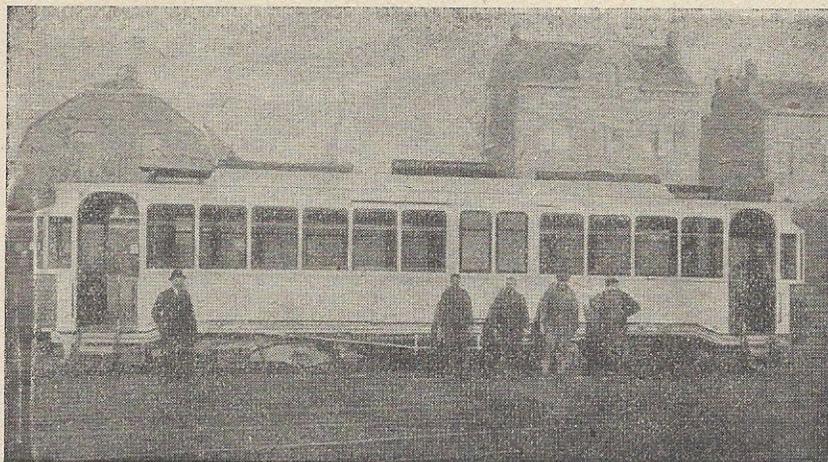
Dans les Diesels rapides, les conditions d'allumage ou d'ignition puis de combustion brusque sont totalement différentes de celles du moteur à essence. Le gas-oil doit se prêter par sa fluidité, à une distribution précise et réglable par pompe à haute pression avec débit infime et à une pulvérisation extrêmement fine par injecteurs.

Dans le Diesel, le jet du combustible s'enflamme par suite de la haute température de l'air comprimé à 13 ou 17 kg. par cm².

Il n'a pas à s'évaporer dans un carburateur et à se mélanger à l'air avant son entrée dans le cylindre, ce que doit réaliser l'essence.

Enfin il ne dispose pas du temps ni de l'espace dont dispose le fuel dans un foyer dans lequel il n'y a qu'à amener une aération suffisante pour atteindre 360° point de liquéfaction du mazout.

Cependant nous ne pourrions clairement exposer les propriétés caractéristiques du gas-oil, qu'après avoir étudié ensemble le Diesel, ce que nous espérons pouvoir faire prochainement.



Ci-dessus une photo rarissime prise vers 1912 !
Voici, au Dépôt de Dilbeek, une voiture benzo-électrique.
Parmi les quatre hommes nous avons pu reconnaître le deuxième à droite, c'est Charles, l'actuel chef du « levage » à Cyreghem. Le monsieur moustachu et le « boule » sur l'oreille est M. Maurice Pirard, Inspecteur technique principal !

la voiture 9429 le 26.1.1911, à la même société.

Il s'agissait d'un moyen de traction d'une conception toute nouvelle.

La partie motrice de ce véhicule comprenait essentiellement :

1° un moteur à explosion dont la puissance était calculée pour l'effort normal en palier;

2° une dynamo shunt, couplée avec une batterie tampon d'accumulateurs et calée sur le même arbre que le moteur à explosion.

arbre que le moteur et tournait constamment avec ce dernier, les embrayages magnétiques transmettaient le mouvement aux arbres à cardans et de là aux essieux moteurs par l'intermédiaire d'un train d'engrenages coniques à simple réduction. (Les chaînes avaient disparu.) La batterie d'accumulateurs était divisée en quatre caisses. Les bogies étaient à maximum traction.

Ce terme signifie que pour obtenir un poids adhérent plus grand sur l'essieu moteur, la traverse, support de caisse, est

DU FUEL-OIL AU GAS-OIL

LE CHAUFFAGE AU FUEL-OIL DES LOCOMOTIVES A VAPEUR DES GRANDS CHEMINS DE FER.

Nous entrons dans une période de charbon rare et cher, même s'il est un jour possible de supprimer le rationnement. Nous devons donc nous organiser pour utiliser le plus rationnellement possible les quantités dont nous pourrions disposer.

L'économiste belge, M. F. Baudhuin, dans un de ses articles insistait sur la nécessité de transformer rapidement une partie des locomotives de la S.N.C.B. de façon qu'elles puissent être alimentées au mazout.

L'Angleterre a entrepris d'adapter 1.217 des siennes.

Le Ministre des Transports anglais espère épargner ainsi 20.000 T. de charbon par semaine ou 1 million de tonnes par an.

L'expérience a prouvé qu'une grosse locomotive de marchandise en charge normale consomme 27 litres de mazout par mile comparé à 34 kg. de charbon.

Il est de toute évidence qu'un transport au mazout coûte plus cher, mais on recherche avant tout l'économie de charbon.

**

Chacun sait que nos autorails sont presque tous équipés de moteurs Diesel rapides fonctionnant au gas-oil et que le gas-oil est un dérivé du pétrole; mais cette notion est bien imprécise : le gaz butane, l'essence d'automobile, les huiles de graissage, la paraffine, d'aspects si différents ne sont-ils pas eux aussi des dérivés de ce précieux liquide... et les pétroles eux-mêmes que sont-ils donc ?

Pour répondre à ces questions et pour vous faire comprendre la différence existant entre un fuel lourd, un fuel léger et le gas-oil, nous avons cru bien faire en reproduisant un article paru dans la revue « Notre métier » organe de la S.N.C.F. sous la signature de M. Crimail, Inspecteur au laboratoire de Levallois à la S.N.C.F.

« LES PETROLES NATURELS

» Personne n'ignore qu'il existe, en certains points du globe, dans les profondeurs de l'écorce terrestre, des liquides combustibles qui furent connus depuis la plus haute antiquité et que l'on appelle pétroles bruts ou « crudes ».

» Ces pétroles bruts sont des mélanges très complexes de corps infiniment nombreux que les chimistes appellent hydrocarbures, pour indiquer qu'ils sont formés d'hydrogène et de carbone.

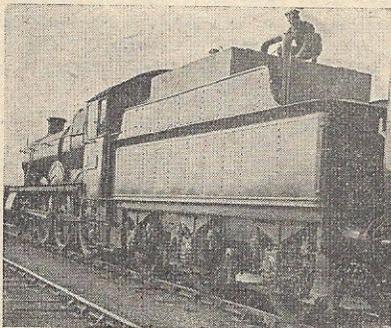
» Les savants ne sont pas d'accord sur la façon dont les pétroles se sont formés au sein de la terre; pour les uns, ils proviendraient de la décomposition lente de plantes et d'animaux marins; pour d'autres, ils seraient le résultat de réactions chimiques entre minéraux, réactions qui se seraient produites autrefois au sein de la terre.

» C'est vers le milieu du XIX^m siècle que fut reconnu l'intérêt des produits que l'on peut extraire des pétroles bruts.

On peut admettre que l'industrie mondiale des pétroles prit naissance en Amérique, en 1859 : le 28 août, le premier puits de pétrole fut foré à Titusville (U.S.A.), par une Compagnie américaine. Peu après, l'industrie des pétroles prenait également naissance dans de nombreux autres pays que la nature avait dotés de gisements et on se plaît à reconnaître aujourd'hui que cette industrie s'est développée de façon foudroyante, en bouleversant la face du monde.

TRAITEMENT DES PETROLES BRUTS.

» Actuellement, les « bruts » sont amenés dans nos raffineries dans des navires-citernes de 15.000 à 20.000 tonnes et nous en tirons le fuel de deux façons différentes : par distillation et par cracking. Dans l'ensemble, le fuel ainsi obtenu représente environ 20 % du pétrole brut.



Cette photo représente une locomotive équipée d'un réservoir à mazout. Entre parenthèses, sait-on que « mazout » est un mot **RUSSE** dont l'équivalent est « **FUEL-OIL** » en anglais et « **HUILE LOURDE** » en français ?

» Les pétroles, tels qu'ils sortent de la terre, sont des liquides foncés, allant du vert sombre au noir, plus ou moins visqueux, contenant de l'eau et du sable, et dont la densité varie suivant l'origine de 0,7 à 1. Ils forment souvent des émulsions avec l'eau salée qui les accompagne dans les poches souterraines. Ce n'est que tout à fait exceptionnellement que l'on utilise aujourd'hui du pétrole brut pour le chauffage industriel; il est de préférence traité dans les raffineries par distillation ou cracking.

» La distillation pratiquée dans les raffineries a pour but de séparer en produits commerciaux, sans les transformer chimiquement, les familles d'hydrocarbures constituant les pétroles bruts.

» Le pétrole brut est chauffé dans un faisceau tubulaire disposé dans un four, de façon à le porter à 300°, sous une pression de quelques kilos. Il se détend ensuite dans de grandes tours verticales garnies de plateaux distants d'environ 50 cm. Les vapeurs d'hydrocarbures qui traversent ces plateaux s'y condensent en partie, suivant la température variable de ceux-ci, et on peut recueillir ainsi : au sommet de la tour, des essences; au-dessous, du white-spirit; un peu plus bas, du pétrole ordinaire, puis du gas-oil; enfin, du fond de la tour, on extrait par pompage le « fuel » qui se

trouve environ à 200° et qui, lui, ne distille pas. Ce fuel de première distillation simple est donc un résidu : c'est un pétrole brut « concentré » (il en a d'ailleurs conservé la couleur noirâtre).

» Les capacités des unités de distillations sont très variables : 150 tonnes par jour pour les petites unités, 4.000 à 5.000 tonnes pour les grosses.

» Le fuel de première distillation simple est rarement utilisé comme combustible, car il contient encore des hydrocarbures pouvant donner, par cracking, des quantités très importantes d'essence. C'est l'importance commerciale de cette essence qui a poussé l'industrie du pétrole vers la technique du « cracking » dont nous allons maintenant dire quelques mots.

» L'opération que les Américains appellent « cracking » (on dit aussi « craquage », en français), consiste à transformer en produits légers, les produits lourds du pétrole, en les décomposant chimiquement par chauffage. Cette technique, qui exige un appareillage compliqué, repose sur le fait qu'un hydrocarbure lourd chauffé à haute température (450° à 520°), et sous pression élevée (40 à 50 kilos), se transforme en hydrocarbures plus légers par rupture (cracking) de sa molécule en plusieurs autres. On peut alors obtenir ainsi, suivant la façon dont le cracking est mené et la nature des bruts : des gaz (propane, butane, etc...) et des liquides (mélanges d'essences dont on extrait l'essence commerciale par distillation, fuels plus ou moins chargés en carbone et en asphaltes). Ces opérations de cracking sont à la base de la fabrication moderne des fuels. »

CARACTERISTIQUES DES FUELS.

On classe les fuels (les Anglais prononcent fioul) en fuels lourds et fuels légers.

Ce sont les fuels lourds qui sont utilisés pour le chauffage des locomotives, ils doivent être réchauffés avant d'être amenés au brûleur. Ces fuels à la température ordinaire n'ont en effet d'huile que le nom et leur manipulation relève plutôt de la pelle que du robinet.

Les autres qualités plus fluides de fuels : fuel domestique et fuel léger sont utilisées pour le chauffage des locaux et des fours d'atelier; on les obtient soit par distillation soit par mélange des fuels lourds, donc visqueux, avec du gas-oil fluide.

LE GAS-OIL.

Comme on l'a vu, le fractionnement des produits commerciaux du pétrole brut fournit le gas-oil après le pétrole et avant le fuel.

Couramment le terme « mazout » est employé alors qu'il ne s'agit exclusivement que du gas-oil.

Par rapport à l'essence et au fuel, le gas-oil présente des caractéristiques bien différentes. En effet, il est destiné à assurer une combustion (que l'on veut parfaite) dans des « Diesels » qui imposent des exigences tout autres que celles des moteurs à essence et de foyers de locomotives. D'autre part, l'alimentation en combustible du Diesel n'a rien de commun avec celles du moteur à essence et des brûleurs de foyers.

(Suite à la page 2.)

Une nuit de Noël... en vapeur!

JE crus à une mauvaise plaisanterie, lorsque je fus convoqué dans le bureau du Chef et qu'il m'avisait de prendre mes dispositions pour travailler la nuit de Noël.

Certes, pendant la guerre, j'ai accompagné durant la nuit pas mal de trains de marchandises et j'enfourche assez souvent mon vélo à 4 h. du matin pour prendre mon service au premier train. Mais une nuit de Noël!

Le Chef m'apprit que la S.N.C.B. organisait un train spécial Bruxelles - Louvain — Aarschot et nous demandait de véhiculer les participants de là jusqu'à l'abbaye des Norbertins à Tongerlo, pour y assister à la messe de minuit.

C'est ainsi que le 24 décembre 1947, la machine à vapeur 778 remorquant six voitures équipées de chaufferettes et d'éclairage électrique et trois voitures éclairées au pétrole (!), vint se ranger devant la gare d'Aarschot.

Vers 22.30 h. 184 voyageurs amenés par le train spécial, prirent place dans notre « vicinal » et j'ai alors donné le signal de départ à 22.40 h. comme prévu à l'horaire.

Le voyage fut sans histoire. A Westerloo-Marly, je contresignai la feuille de service de mon collègue du train 405 et nous arrivâmes à 23 h. 30 h. à Tongerlo. Après avoir surveillé les manœuvres, je décidai de suivre mes voyageurs à l'abbaye.

L'office de nuit avait déjà commencé.

Le prélat Stalmans, abbé de Tongerlo, officiait, mitre en tête, et revêtu de magnifiques habits.

Le R. P. Timmermans accompagnait aux orgues un ancien chant typiquement grégorien « le chant du vieil arbre généalogique du Christ », selon St-Mathieu, particulièrement de circonstance puisqu'il commémore la naissance du Sauveur.

Le « Te Deum » termina dignement cette première partie.

Aux douze coups de minuit commença la messe. Conformément à la liturgie propre aux Prémontrés, dissemblable en cela de la liturgie romaine, une lecture de la prophétie d'Isaïe fut faite avant l'Épître. Toujours suivant les rites de la liturgie norbertine, le diacre et le sous-diacre furent conduits vers les ambons situés à gauche et à droite de l'autel et d'où ils chantaient l'Épître et l'Évangile.

Avant la Préface, tandis que l'officiant chantait le « Sursum Corda » il fut caractéristique de voir le diacre élever la patène. C'était là l'évocation d'un fait historique, jadis tous les assistants faisaient les mêmes gestes que l'officiant. Les spectateurs furent fort impressionnés au moment où les jeunes prêtres et les frères lais prononcèrent à haute voix la formule des vœux. Ce qui était aussi remarquable, c'était la pureté des voix psalmodiant les prières.

La messe se termina à une heure un quart. Nos voyageurs retournèrent à l'arrêt de Tongerlo-Village, le vapeur se remit en marche et vers deux heures moins un quart nous arrivâmes à Westerloo où les pèlerins du rail purent se

restaurer dans quelques hôtels restés ouverts.

La machine à vapeur alla, elle aussi, reprendre des forces sous la pompe à eau du dépôt.

Personnellement, j'eus fort à faire vers 4 h. 15' pour battre le rappel de nos « sociétaires ».

Pour les guider dans cette nuit noire; le foyer rougeoyant de notre H. L. remplaçait l'étoile biblique et pour les accueillir notre « chauffeur » barbouillé de charbon aurait pu jouer le rôle de Balthazar!

A 4.25 h. mon sifflet résonna longuement dans la nuit claire et le train, après avoir traversé la Nèthe, se dirigea vers Aarschot en suivant la route bordée, de temps à autre, des bois de sapins de la campine brabantonne.

A 5 h. 10', exactement selon l'horaire, nous arrivions à destination.

De nombreux voyageurs m'exprimèrent leur satisfaction pour la parfaite organisation de ce voyage et en partant, ils nous souhaitèrent un joyeux Noël.

La besogne terminée, je transmis ces vœux à mes coéquipiers.

Mais ceci est une autre histoire.

Le Chef-train.

SERVICES DE NUIT

Assurément un service voyageur partant à 1 h. 30 du matin n'est pas chose courante. Nous constatons cependant que sur tout le réseau vicinal, les premiers départs de lignes importantes s'échelonnent à partir de 4 h. 15. Par exemple, de Rumst vers Anvers 4 h. 15, de Branschaaft vers Anvers 4 h. 13, de Lanaken 4 h. 15 vers Maaseik et nous en passons!

De plus, en feuilletant l'horaire des Vicinaux, on s'aperçoit que de Bilsen par exemple, part tous les matins un tram à 3 h. 20 arrivant à Vlytingen à 3 h. 45 repartant à 3 h. 50 pour rentrer à Bilsen à 4 h. 15.

Il s'agit d'assurer le transport de mineurs. De même, un tram part de St-Trond tous les matins à 3 h. 35 et arrive à Liège à 5 h. 30.

La ligne électrique Anvers - Turnhout possède également un vrai service de nuit régulier permettant d'emmener très tôt les dockers au port d'Anvers, le tram part de Turnhout à 3 h. 30 pour arriver Place de la Victoire, à Anvers, à 5 h.

Le trafic est devenu tellement intense dans la province d'Anvers, que les services de marchandises ont été supprimés dans la journée sur les lignes électriques.

Les petits colis sont expédiés le matin par camion, tandis que les charges complètes et les colis destinés aux dépôts sont acheminés la nuit par tracteur électrique.

Comme on le voit, ne fût-ce que par les prestations nocturnes, nous justifions notre titre de « Chemin de fer ».

POUR VOUS

FEMMES ET MÈRES

Nous vous avons dit, dans notre précédente chronique, que l'allaitement maternel est la plus grande sauvegarde du nouveau-né et nous vous avons fait entendre que le bébé qui en est privé, « en souffre toujours et en meurt quelquefois. »

Diverses difficultés matérielles peuvent surgir dans les premiers temps de la mise au sein; la jeune maman ne devra pas s'en alarmer mais faire, à ce moment, preuve de courage et de persévérance, si elle veut gagner la santé de son enfant.

La mère est, en principe, apte à nourrir, encore que la montée de lait ne s'effectue souvent qu'entre le deuxième et le cinquième jour après la naissance. La plupart du temps ni la jeune maman, ni son entourage, n'ont la patience de respecter ce délai durant lequel le sein ne sécrète qu'un liquide clair : le colostrum, indispensable à l'enfant, mais insuffisant à sa subsistance; il faut alors fournir au nourrisson une compensation transitoire à la cuiller. Nous spécifions bien « à la cuiller », car le biberon est le plus dangereux ennemi du sein; quand le bébé s'est habitué à la tétine, dont la succion est relativement aisée, il se détourne du sein qu'il finit par abandonner.

Beaucoup de femmes se refusent à nourrir sous le prétexte qu'elles ne pourront le faire que pendant quelques semaines. Or, l'allaitement, même si sa durée est limitée, est infiniment préférable à l'alimentation artificielle et constitue une merveilleuse garantie de santé. De plus, il présente l'immense avantage de prolonger un contact étroit entre la maman et son petit, de fortifier la tendresse et la compréhension de celle-ci et de la préparer à son prochain rôle d'éducatrice.

Nous voudrions encore dissuader les mamans d'employer les tétines pour calmer les pleurs d'un nourrisson difficile ou souffrant des dents. En effet, divers troubles gastriques peuvent résulter de cet usage, car l'enfant suce et avale de l'air; d'autre part, la tétine est souvent malpropre; elle est fréquemment, au cours d'une journée, maniée et jetée à terre par un poupon nerveux.

Nous espérons que ces quelques conseils retiendront votre attention et notre plus grande ambition est qu'ils aient pu inspirer à quelques futures mamans le désir d'allaiter leur bébé.

Répétons que nous sommes à votre entière disposition et répondrons avec grand plaisir à toutes les demandes de renseignements que vous nous adresseriez.

CHRONIQUE SOCIALE

ALLOCATIONS FAMILIALES.

Dans le cadre des résolutions adoptées par la Conférence Nationale du Travail de juin 1947, un 14^{me} mois d'allocations familiales sera payé aux attributaires, au cours du mois de février 1948.

CONDITION D'OCTROI.

Avoir reçu des allocations familiales pour le mois de décembre 1947.

MONTANT.

Le montant du 14^{me} mois d'allocations familiales sera égal à celui qui a été payé pour le mois de décembre 1947. (Non compris le supplément mensuel de 100 fr. accordé aux agents appointés.)

ALLOCATION COMPENSATOIRE DE LA HAUSSE DES LOYERS.

I. — Bénéficiaires.

Une allocation forfaitaire unique est accordée, pour l'année 1948, à tout locataire d'une habitation dont le loyer a subi, au 1^{er} janvier 1948, une augmentation de 70 p. c. de la valeur locative au 1^{er} août 1939 et dont cette valeur locative, augmentée de 40 p. c., ne dépassait pas, à la date du 31 décembre 1947 :

1. La somme de 300 francs lorsqu'il s'agit d'immeubles ou parties d'immeubles situés dans les agglomérations anversoise, bruxelloise, gantoise, carolorégienne, ou liégeoise ;

2. La somme de 200 francs lorsqu'il s'agit d'immeubles ou parties d'immeubles situés en dehors de ces agglomérations.

Les sommes de 300 francs et 200 francs sont majorées pour les locataires ayant charge, au 31 décembre 1947, d'enfants de moins de 18 ans ; cette majoration sera de 100 francs pour deux enfants. D'autre part, cette somme sera portée respectivement à 300 et 400 francs lorsqu'il s'agit d'immeubles ou parties d'immeubles loués garnis.

II. — Montant.

L'allocation s'élève à 360 francs dans les cas repris sub. I, 1 et à 240 francs dans les cas prévus sous I, 2, ci-dessus.

III. — Formalités d'octroi et paiement de l'allocation.

Aux fins d'obtenir le paiement de l'allocation compensatoire de la hausse des loyers, le locataire d'une habitation qui se trouve dans les conditions déterminées ci-dessus, retirera à l'administration communale de son domicile, un formulaire de requête.

Celui-ci, dûment rempli, devra être retourné à cette administration avant le 1^{er} juillet 1948 à moins que le montant du loyer pour la période antérieure à cette date ne fasse l'objet d'une action en justice, auquel cas, la requête pourra être déposée en cours d'audience ou dans les trois mois du prononcé de la décision définitive.

A cette requête, doivent être annexés les quittances de loyer des trois derniers mois de l'année 1947 et du premier paiement de loyer majoré ou tout document comptable en tenant lieu ; le bail écrit de l'immeuble ou de la partie d'immeuble s'ils sont loués garnis, ou tout document en tenant lieu, la lettre recommandée par laquelle le propriétaire signifie la hausse du loyer à 70 p. c. de la valeur locative normale au 1^{er} août 1939 ou tout document attestant l'augmentation.

Le bénéficiaire sera averti de l'acceptation de sa requête par le greffier du juge de paix et recevra un document sur production duquel il pourra percevoir son allocation au bureau de poste du lieu de son domicile.

OCTROI D'UNE PRIME D'ENCOURAGEMENT A LA FORMATION TECHNIQUE.

A partir du 1^{er} mars 1948, le Service Social de la S. N. C. V. accordera aux enfants âgés de 14 à 18 ans, qui suivent des cours d'enseignement professionnel ou qui sont placés sous contrat d'apprentissage, une prime mensuelle dite d'« Encouragement à la Formation Technique ».

Conditions générales d'octroi.

1. Etre âgé de 14 à 18 ans ;
2. Etre bénéficiaire d'allocations familiales payées

par la S. N. C. V. pour compte de la Caisse Auxiliaire de l'Etat ;

3. Suivre avec fruit les cours d'un établissement d'enseignement professionnel technique de jour ou être lié par un contrat d'apprentissage contrôlé par le Gouvernement.

Par enseignement technique professionnel, il faut entendre celui qui prépare les enfants aux professions manuelles à caractère technique ou artisanal. Sont exclus, par exemple (non limitativement), les cours de sténo-dactylographie, les études moyennes et les cours du soir de toutes catégories.

Conditions spéciales d'octroi.

a) Pour les élèves fréquentant les cours de première année : avoir subi un examen dans un Centre d'Orientation Professionnelle agréé et suivre un enseignement pour lequel aucune contre-indication n'a été formulée ;

b) Pour les élèves inscrits en deuxième année ou suivantes : avoir terminé avec fruit l'année scolaire antérieure ; en cas d'échec, la continuation du paiement sera subordonnée à un rapport d'enquête favorable établi par une auxiliaire sociale de la S. N. C. V.

Montant.

La prime est fixée à 300 francs par mois ; elle sera payée tous les mois.

Formalités à accomplir par le demandeur.

L'agent ayant des enfants répondant aux conditions fixées ci-dessus peut retirer, à son bureau d'attache, une « Demande de Prime d'Encouragement à la Formation Technique ».

Ce questionnaire, dûment rempli, devra être adressé au Service Social, 14, rue de la Science, à Bruxelles.

La demande devra être réintroduite, chaque année, à l'époque des grandes vacances avec un certificat de l'établissement d'enseignement ou du secrétariat d'apprentissage attestant que l'enfant bénéficiaire a suivi avec fruit l'enseignement qui lui a été donné au cours de l'année scolaire.

Remarque :

Les agents veufs, les veuves d'agents et les agents malades ou pensionnés qui reçoivent les allocations familiales DIRECTEMENT de la Caisse Auxiliaire et qui ont des enfants répondant aux conditions d'octroi, doivent s'adresser au Fonds d'Intervention Sociale de la dite Caisse, 39-41, rue du Congrès, à Bruxelles.

Des échos de la Saint-Nicolas 1947.

Nous avons reçu, de divers côtés, des lettres de remerciements au sujet de notre première distribution de jouets.

En voici quelques extraits :

Un receveur d'Anvers M. R. S... nous écrit :

Mon enfant fut vraiment transporté de joie et moi-même je suis heureux de voir que votre Service Social est toujours sur la brèche pour aider les agents.

C'est également le cas pour le dépôt de Grimbergen (groupe de Bruxelles) dont le chef, M. V. d. M... nous fait savoir :

J'ai pu constater que nos 84 pères de famille furent des plus satisfaits en recevant leur colis. Aussi est-ce en leur nom que je vous remercie chaleureusement.

M^{me} D'H... de Tournai (Hainaut) nous écrit :

Par la présente je vous remercie au nom de mes 5 enfants pour les beaux cadeaux de Saint-Nicolas qu'ils ont reçus du Service Social des Vicinaux. Je remercie la direction d'avoir pris l'initiative de ce beau geste en faveur des tramwaymen. Mes enfants furent très contents lorsque leur maman ouvrit les paquets venant du dépôt. Quels cris de joie!!!

A Louvain, également, les agents furent satisfaits ainsi qu'en témoigne la lettre suivante :

Mon personnel m'a demandé de vous exprimer leurs meilleurs remerciements pour ce beau geste. « Signé V. E... »

Pour le groupe Liège-Limbourg cédon la parole à M. J. SQ..., ajusteur :

C'est avec joie que je vous remercie pour le beau cadeau de Saint-Nicolas que vous avez expédié à mes enfants. Si vous aviez pu voir la joie de mes petites blondes à la vue de ces jouets inattendus ; cela vous aurait fait plaisir.

Nous terminerons par un charmant envoi de M. B. M..., du groupe de Namur-Luxembourg :

Je vous remercie au nom de mes petits pour les beaux jouets qu'ils ont reçus à l'occasion de la Saint-Nicolas. Ils vous envoient de gros baisers.

Le Service Social ne regrette qu'une chose : n'avoir pu faire davantage. Il espère, grâce à l'expérience acquise, pouvoir faire mieux encore en 1948.

Il est toujours intéressant de se mettre dans les souliers de son interlocuteur.

Si votre collègue est nerveux ou si un client est irrité, mettez-vous dans ses souliers.

Essayez de comprendre son point de vue, les difficultés disparaîtront et vous en ferez un ami des Vicinaux.



ADMINISTRATION CENTRALE LE COLIS-LAYETTE

Pensionnés : nous avons omis de signaler dans notre dernier numéro que MM. Sturbaut et Burton, Ingénieurs en Chef en disponibilité et M. Rodigas, Inspecteur Principal, ont atteint l'âge de la pension.

Au 1 janvier ont pris également leur retraite : Léon Salmon, chef de bureau aux V. T. après environ un demi-siècle de bons service; il est, en effet, entré en 1898; et M. Fernand Ligny, Inspecteur au Contrôle des Recettes. Comme tous deux se portent très bien, nous leur souhaitons une retraite heureuse.

Décès : nous avons le regret d'annoncer le décès de M. Daco, chef de bureau T. M. Il était malade depuis longtemps; les funérailles eurent lieu dans l'intimité.

Peu de temps après notre ami Tournay, sous-chef de bureau C. C. mourait des suites d'une brusque opération. Nous présentons aux familles respectives nos sincères condoléances ainsi qu'à M. Pesch, chef de bureau, qui a eu la douleur de perdre son épouse.

Mariages. — Les cloches sonnèrent sur un ton plus joyeux pour annoncer le mariage de Mlle Vanden Broeck, auxiliaire sociale qui devient Mme Paridaens et celui très « vicinal » de M. Gérard Van Vlaenderen (Enseignement) fils du chef de service de Destelbergen avec Mlle Denise Laurent, auxiliaire sociale. Nos meilleurs vœux de bonheur aux jeunes époux. La nouvelle Mme Van Vlaenderen a donné sa démission, mais pour que cela passe inaperçu elle sera remplacée par sa soeur... jumelle Mlle Roberte également auxiliaire sociale.

Adressons nos félicitations à MM. Janssens, A. et Moreels, contrôleurs d'exploitation, qui viennent de recevoir leur diplôme de licenciés en sciences commerciales et financières, à l'Institut Supérieur de Commerce de Bruxelles.

DÉMISSION : M. Georges Moineau, moniteur mécanographe, nous a quittés, attiré par les possibilités du privé. Nous lui souhaitons bonne chance. Sur le plan sportif, espérons que son départ ne compromettra pas le bon classement de notre équipe de tennis de table « Entrenous » aux épreuves de la Fédération.

En vue d'augmenter l'utilité du colis-layette, le Service Social s'efforcera, dorénavant, de le fournir avant la naissance.

Cet avantage sera toutefois réservé aux agents qui introduiront la demande d'allocation de naissance au début du 8^{me} mois de la grossesse.

Nous rappelons que des formulaires pour l'introduction de cette demande peuvent être obtenus dans les bureaux de la Société Nationale, et que ces documents, dûments remplis, doivent être restitués à ceux-ci.

Aucune autre formalité n'est requise pour l'obtention du colis-layette.

Les agents qui ne satisferont pas à la condition susvisée, ne recevront le colis-layette qu'après la naissance.

Comme on le voit, les spectateurs se sont bien amusés au cours de la revue « Les Vicinaux à travers les âges ».



DU PONT DES « ATCHES » A L'AUTOBUS POUR « HOUT-SI-PLOUT »

Les Liégeois n'auront certes pas à se plaindre de la sollicitude du Ministère des Travaux Publics.

Après l'autre guerre, la reconstruction des ponts de la Meuse se fit longtemps attendre. Cette fois au mois de décembre dernier eut déjà lieu l'inauguration du pont de Coronmeuse et du pont des Arches. En outre le pont de Fragnée n'est pas loin d'être terminé.

Les essais furent effectués à Coronmeuse le 19 novembre et au pont des Arches le 16 décembre, avec le concours de deux trains composés d'une motrice à boggies et de 2 wagons chargés.

Ainsi, à nouveau, comme avant-guerre, le tram pour Bassenge, quitte la place St-Lambert, s'engage dans la rue Léopold, traverse le pont des Arches, curieusement bombé, puis traverse l'Ourthe au pont de Bressoux et traverse à nouveau la jonction du fleuve et de la rivière au pont de Coronmeuse.

Signalons qu'un service est intercalé qui assure toutes les 20 minutes la liaison Place St-Lambert - Herstal - Malvoye.

Cette même ligne de Bassenge sera électrifiée jusqu'à Riempsst; le trajet se fera en 1 h. 30 assurant ainsi des correspondances faciles vers Bilsen - Zuten-daal et vers Tongres et Maastricht.

Notons encore que depuis le 25 décembre la ligne de Bressoux - Barchon - Dalhem a été électrifiée jusqu'à Blé-gny.

Depuis le 8 décembre l'autorail Ougrée - Warzée a été supprimé et remplacé par une nouvelle ligne d'autobus. Cette ligne réunit d'une façon rapide le Condroz, qui fournit une importante main-d'œuvre, au bassin industriel de Seraing.

La presse locale souligna que : « le vapeur qui mettait deux heures pour aller d'Ougrée à Warzée sera définitivement pensionné au profit d'autobus impeccable qui assureront la liaison en 1 h. 06 ».

Ces autobus quittent Ougrée et gagnent Boncelles; d'autre continuent jusqu'à Plainevaux où ils donnent correspondance avec la ligne de Liège - Warzée - Durbuy - Marche.

D'autres autobus atteignent Warzée en passant par Hout-Si-Plout, Limont, Tavier village et Ellemelle.

Certains départs ont lieu au pont de Seraing, mais la plupart ont lieu d'Ougrée (rue F. Nicolay).

Il nous a été impossible de suivre dans « Nos Vicinaux » toutes les nouvelles lignes d'autobus qui sillonnent depuis plusieurs mois le groupe du Limbourg. Nous donnerons dans le prochain numéro la liste complète de ces lignes avec leur kilométrage.



Le dimanche 7 décembre le personnel des ateliers et du mouvement de Destel bergen a donné une fête enfantine très réussie. Les enfants d'agents présentèrent une pantomime dansée très réussie.



LES PROPOS DU

CONTROLEUR BOUDARD

B. — Eh bien Larcier, voilà deux fois que je vous parle !

— Oh, excusez-moi, Chef ! J'étais abîmé dans mes pensées !

B. — Vous contempriez votre sacoche avec des yeux exorbités !

— Eh oui, je n'ai jamais si bien compris l'importance de ma sacoche...

B. — Que depuis qu'on vous a dit que nos finances allaient mal ?

— Il n'y a aucun commerçant qui n'irait pas en faillite s'il devait vendre aux mêmes conditions que nous.

B. — Au fond, les Vicinaux devraient toucher des « Allocations Compensatoires » !

— Pourquoi pas ? Avouez qu'il y en a qui exagèrent : hier monte sur ma voiture un voyageur porteur d'un réquisitoire en échange duquel je devais évidemment remettre un billet à 50 % du prix.

B. — Il a demandé si vous ne donniez pas de calendrier comme prime ?

— Non, mais il m'a exhibé une carte d'invalidé, il voulait voyager pour 1,50 fr. avec son réquisitoire.

B. — Que lui avez-vous répondu ?

— Qu'on ne pouvait pas cumuler des réductions, que sa réduction invalide lui était accordée à titre individuel et que la réduction du réquisitoire était accordée à un tiers en l'occurrence un département ministériel.

B. — Larcier, vous parlez comme un livre.

— Et cependant rien de tout cela ne se trouve noir sur blanc dans le Règlement d'Exploitation.

B. — C'est exact, il faut opérer par déductions.

— Sur ma plate-forme, j'ai entendu des grands chefs qui discutaient. A la suite des statistiques, il paraît que les réductions de tarif que nous sommes tenus d'accorder sont évaluées à 70 millions dont 30 millions pour les familles nombreuses.

B. — Ne nous laissons pas faire !

— J'ai déjà entendu ça quelque part.

NOS PENSIONNÉS

Noms et prénoms	Fonction	Bureau d'attache	Date mise à la pension	Années de service
BINARD, Paul	Commis 2 ^e cl.	Jodoigne	1-2-1948	42
OOMS, Pieter	Receveur	Grimbergen	1-2-1948	29
JANSSENS, Frans	Mécanicien	Grimbergen	1-2-1948	43
MEES, Victor	Mécanicien	Louvain	1-2-1948	33
VAN SINA, Louis	Tourneur	Kessel-Loo	1-2-1948	43
LAMBRECHTS, Léopold	Manoeuvre	Kessel-Loo	1-2-1948	41
GOVAERTS, Louis	Nettoyeur	Cureghem, Atel.	1-3-1948	23
WEETS, Albert	Tourneur	Kessel-Loo	1-3-1948	46
MATHIJS, Théophile	Chef-receveur	Jodoigne	1-3-1948	40
DANDOY, Jules	Piocheur	Sart-Risbart	1-3-1948	44
DERMINÉ, Désiré	Chaudronnier, 1 ^{re} classe	Malonne	1-2-1948	20
BAY, Léon	Mécanicien	Saint-Hubert	1-2-1948	48
SCHMITZ, Jules	Chef-receveur	Marloie	1-3-1948	41
HENROTIN, Alfred	Receveur	Charleroi	1-3-1948	40
THUMELAIRE, Louis	Conducteur	La Louvière	1-3-1948	25
ROBERT, Pierre	Wattman	Saint-Gilles	1-3-1948	40
BARVAUX, Clément	Mécanicien	Poulseur	1-3-1948	40

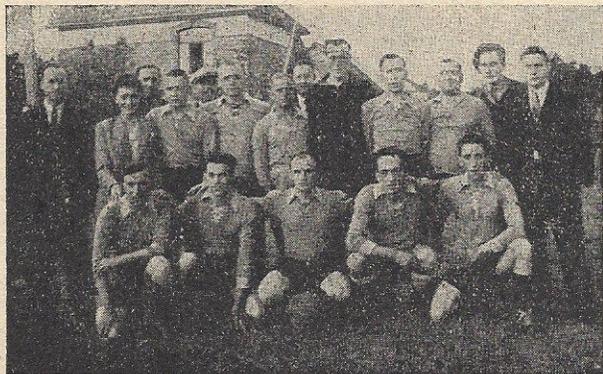
A CUREGHEM

L'Amicale Nationale des Résistants du Groupe de Brabant, organise le dimanche 29 février dans les magnifiques salons du Vieux St Job, Chaussée de St Job à Uccle, son premier grand bal de l'année dont la recette intégrale sera versée pour l'achat des jouets au profit des enfants de ses membres. Nous invitons tous les

agents et employés des vicinaux à venir entendre et applaudir le *nouvel orchestre uniquement vicinal*.

Carte d'entrée : 10 fr.

On y entendra certainement la « Marche des Vicinaux » paroles du contrôleur R. Sommereyns (Bruxelles) qui fut



L'équipe de football des « Tramboys » du dépôt d'Assebroeck (près de Bruges) espère une rencontre « vicinale »

crée, si nos renseignements sont exacts, lors d'une fête organisée à Dilbeek par l'amicale des appointés. Ça se chante sur l'air du « Bulletin météorologique » (?).

Refrain

Des transports en Belgique... vivent les Vicinaux.
Trams les plus sympathiques
Dont les agents sont toujours les plus beaux !...

(La suite est encore plus élogieuse pour nos agents !)

Tous à Uccle le 29 février. Qu'on se le dise.

SECURITE

MÉTHODES DE PROPAGANDE

(suite du n° précédent)

2. — Valve d'affichage.

Une valve placée de préférence sur piquets, devrait être disposée face à l'entrée. Cette valve porterait un fronton sur lequel serait inscrit :

« Sécurité d'abord » ou « Veillez à votre sécurité » ou toute autre maxime analogue.

A côté des affiches images et de celles portant la relation des accidents, viendraient prendre place les graphiques des taux de fréquence et de gravité. Il est également utile de donner les graphiques des autres groupes, autant que possible sur la même feuille, de manière à permettre une comparaison facile et rapide ; les outils ou objets quelconques ayant produit un accident y sont également exposés pendant un certain temps. Il est également utile de porter à la connaissance du personnel l'ouvrier qui a été victime d'un accident grave (même d'un ouvrier d'un autre groupe).

Tous autres renseignements de ce genre dont l'expérience démontre l'utilité, peuvent ainsi prendre place dans la valve.

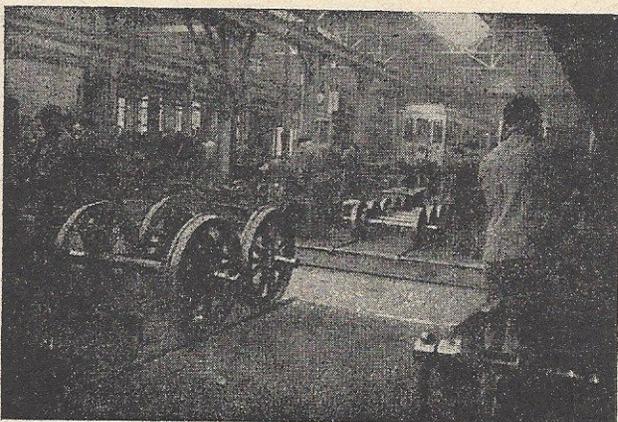
Celle-ci doit être éclairée aussi abondamment que possible pendant les heures sombres du jour.

Enfin, à la partie supérieure, sont disposées une lampe rouge et une lampe verte ; cette dernière restant allumée tant qu'il n'y a pas eu d'accident chômant ; si l'un d'eux vient à être enregistré, la lampe rouge est alors allumée jusqu'au lendemain.

(A suivre.)

ACCIDENTS DE TRAVAIL - ANNÉE 1947

PAR GROUPE D'EXPLOITATION.			
Groupe	Effectif (30-9)	Sinistres	Par 1000 agents
Bruxelles	1.730	259	150
Louvain	1.214	131	108
Anvers	2.262	268	118
Flandres	1.626	176	108
Liège	1.235	167	135
Limbourg	711	125	175
Hainaut	2.306	531	230
Namur	973	189	194
Réseau	12.057	1.846	153



LA PRÉVENTION CONTRE LES ACCIDENTS

Dans le domaine social, la prévention contre les accidents constitue une des grandes préoccupations de notre époque. En fait, si la lutte contre les accidents n'est pas engagée avec tous les moyens possibles, il est certain que leur extension prendrait l'amplitude d'un véritable fléau.

Accident signifie toujours souffrances, tant physiques que morales, souvent une mutilation, parfois même la mort. L'on comprend donc que les gouvernements, les employeurs, les travailleurs, unissent leurs efforts pour combattre cette plaie : rançon de notre civilisation.

Depuis longtemps notre Société et son personnel ont engagé cette lutte. Notre participation aux Expositions de Sécurité organisées au cours de l'automne dernier, dans la capitale et dans les divers chefs-lieux de province en a fourni une illustration éclatante.

Pour combattre les accidents avec le maximum d'efficacité, il est indispensable d'en connaître les causes avec le maximum de précision. On établira donc des statistiques très complètes de nos accidents, et à cette fin, nous faisons appel à partir de 1948 à un nouvel auxiliaire, la mécanographie.

À la base du système d'investigation nous trouvons une série de formulaires pour déclaration d'accidents ou de sinistres. Ces documents sont roses, jaunes ou blancs, pour permettre leur identification, suivant qu'il s'agit d'un incendie, d'un accident-loi, ou d'un sinistre-tiers.

Les questions posées sont extrêmement détaillées et se rapportent tant à la victime, qu'à l'auteur présumé, à l'endroit, aux circonstances, aux conditions atmosphériques, aux conséquences et aux causes probables de l'accident.

Ces données permettront de consigner l'accident et tous ses détails sur une carte dont la perforation sera réalisée pour symboliser toutes les particularités à enregistrer. La Mécanographie fera passer ces cartes par la trieuse et la tabulatrice, pour les subdiviser d'abord, aussi loin que possible dans chaque rubrique, pour les grouper ensuite par catégories, et nous présenter enfin, des tableaux complets des accidents, d'après leur nature et leurs causes (les conditions atmosphériques, l'éclairage des lieux, la situation de repos, etc...).

Les spécialistes en sécurité se pencheront sur ces tableaux pour les examiner et rechercher les moyens de réduire le nombre des accidents soit par l'utilisation d'engins de protection supplémentaires, soit par la sélection du personnel, soit par une éducation complémentaire du personnel, soit de toute autre manière efficiente.

L'efficacité de ce procédé repose tout entière tant sur l'exactitude que sur la précision des déclarations : **bien rédigées elles donnent la notion réelle des faits, dans le cas contraire, elles feront connaître une situation d'où seront tirées des conclusions erronées.**

Même si, au début, la rédaction des formulaires demande un effort supplémentaire, même si certains détails paraissent superflus, il est certain que tout le personnel mettra son entrain habituel pour contribuer à la réduction du nombre des accidents. Nous comptons sur la bonne volonté de tous pour mener cette tâche à bonne fin.

Diminuer le nombre d'accidents, augmenter la sécurité, c'est rendre à chacun sa tâche moins lourde et diminuer ses soucis. C'est notre but, aidez-nous à le réaliser. Un jour, peut-être, à votre insu, serez vous l'heureux bénéficiaire de mesures de protection que vous aurez aidé à réaliser.

MIEUX vaut porter des lunettes
qu'une **CANNE BLANCHE**

NOUVELLES DISPOSITIONS du CODE de la ROUTE

En attirant l'attention de nos conducteurs d'autobus et de camions, dans le numéro précédent, sur les dispositions du Code de la Route, nous avons cité également nos conducteurs d'autorails.

Il est évident que ces derniers qui conduisent un véhicule sur voie ferrée vicinale ne sont légalement tenus d'observer que les prescriptions du « Règlement de Police » relatif à l'exploitation des chemins de fer vicinaux.

Il faut remarquer que ce même Règlement de Police a été complété par l'article 12bis (A. R. du 26-8-38) qui reprend textuellement pour nos voitures motrices des dispositions imposées aux véhicules automobiles notamment aux traversées des routes du changement de voirie (clignoteur).

Rappelons aussi que le phare « code » est imposé à nos motrices.

C'est la raison pour laquelle il est indispensable que tous nos conducteurs de véhicules connaissent le Code de la Route dans ses grandes lignes et en tiennent compte non pas parce que celui-ci leur est applicable, mais parce qu'ils sont tenus d'agir en toutes circonstances avec la plus grande prudence.

I. SENS DE LA DIRECTION

Il est bon de rappeler à nos chauffeurs que non seulement ils doivent garder leur droite, mais qu'ils doivent tenir l'extrême droite de la chaussée, principalement :

- 1) Aux endroits pourvus du signal n° II du tableau II du règlement général (disque blanc bordé de rouge; au milieu à droite une auto noire et à gauche une rouge);
- 2) Aux endroits où la visibilité est insuffisante;
- 3) Dans les virages;
- 4) A l'approche, dans la traversée et à la sortie d'une bifurcation, jonction ou croisée, sans préjudice toutefois des dispositions relatives aux usagers, qui veulent à ces endroits virer à gauche, dispositions dont nous parlerons plus loin (voir II, Virages);
- 5) A l'approche d'un sommet de côte ou du sommet de la rampe d'accès d'un pont.
- 6) Aux passages à niveau.
- 7) Sur les ponts dont la voie carrossable a moins de 6 mètres de largeur.

II. VIRAGES

Le texte suivant est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1947 et est extrêmement important.

- 1) Sauf circonstances spéciales ou prescriptions contraires, l'usager qui vire doit prendre à gauche aussi largement, à droite aussi court que possible.
- 2) Toutefois, à l'approche d'une bifurcation, jonction ou croisée, soit en ville, soit en rase campagne, le conducteur qui veut virer à gauche doit, après en avoir averti les conducteurs qui le suivent, se ranger le plus possible à gauche, sans cependant gêner la circulation en sens inverse.

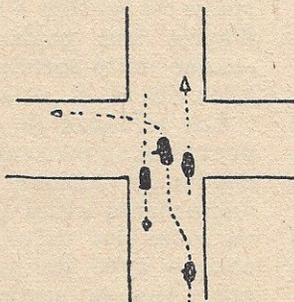


Fig. 1.

Ce qui équivaut à dire que le conducteur arrivant à un des endroits cités et voulant virer à gauche doit, au lieu de prendre le virage aussi largement que possible à la droite comme il doit le faire à un simple tournant d'une route vers la gauche, se ranger à peu près au milieu de la route en faisant

le signe du bras gauche ou allumant le clignoteur de gauche et en laissant assez de place à sa gauche pour les véhicules arrivant en sens inverse. Il ne pourra naturellement obliquer à gauche que lorsque aucun véhicule ne s'annonce en sens inverse; on ne peut, si l'on veut virer à gauche, couper le passage à celui qui continue sa route.

Nous ajoutons qu'aux endroits où la circulation est réglée par des feux intermittents le conducteur s'étant avancé sous le feu vert au milieu de la route afin de tourner à gauche, devra s'arrêter à peu près au milieu de l'intersection et y attendre de s'engager sur la route transversale que le feu vert dans la nouvelle direction (route transversale) soit allumé ou que l'agent

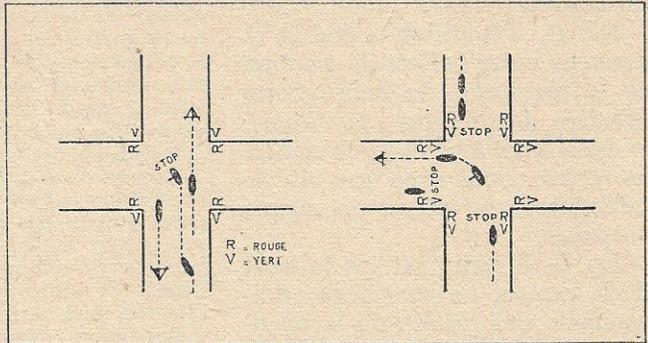


Fig. 2.

1^{er} mouvement
Virages aux bifurcations, jonctions ou croisées marquées de feu.

2^e mouvement

lui permette de virer (il peut arriver que malgré le feu rouge de la route transversale, l'absence de circulation en sens inverse, sens dans lequel se trouve le véhicule, soit une raison pour continuer le virage et éviter un encombrement).

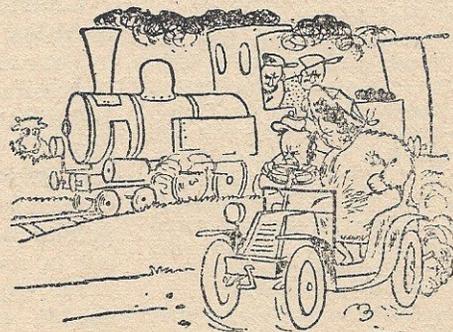
Il est entendu que le conducteur voulant virer à droite, devra, aux endroits cités plus haut, se ranger à son extrême droite en avertissant du bras droit ou en faisant fonctionner le clignoteur de droite.

CONDITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS

Dans notre empressement à faire paraître dans « Nos Vicinaux » le texte des principaux articles de cette nouvelle réglementation, nous avons omis de signaler que les nouvelles dispositions, notamment en matière d'abonnements et de réduction de tarif ne sont applicables qu'aux services publics ayant fait l'objet d'une autorisation délivrée sur la base de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946.

Il est fait exception à cette règle pour les services récemment autorisés comme extensions à des lignes d'autobus régies par l'ancienne réglementation prise en vertu de la loi du 21 mars 1932.

Il ne s'indique pas, en effet, de prévoir des régimes différents sur un même service d'autobus constitué de tronçons autorisés sur la base de législation distincte.



— Mets pleins gaz, Alfred, tu ne vas pas te laisser gratter par ce tortillard !
(GAD.)

LE MOUVEMENT DES TRAINS (Suite)

PAR M. VANKERKHOVE, INGÉNIEUR.

En F, le train aborde une rampe. Il en résulte une augmentation de la résistance du train et un ralentissement de la vitesse entre F et G, l'effort de traction étant moindre que la résistance du convoi.

En G, l'équilibre s'établit à nouveau entre l'effort de traction et la résistance du train. Cette dernière décroît avec la vitesse.

On obtient à nouveau la *marche en régime*, mais avec une vitesse inférieure à la vitesse de régime en palier.

En H, le train atteint le haut de la rampe. La résistance additionnelle qui résulte de la déclivité disparaît et l'effort accélérateur rendu disponible provoque entre les points H et I une *reprise de vitesse*. Au point I, l'effort de traction est égal à la résistance du train et la vitesse de régime correspondant à la marche du palier est à nouveau réalisée.

Au point J, le machiniste se prépare pour obtenir l'arrêt du train. Il ferme le modérateur et supprime par conséquent tout effort de traction. Le train se meut par lui-même en course libre de J à K. Le train continue à se déplacer en raison de son inertie, mais les résistances passives qui résultent du roulement, du frottement des fusées, de l'air et du vent, ainsi que des chocs de la voie, diminuent graduellement la vitesse du train.

En K, le conducteur applique les freins. L'effort de freinage s'ajoute à la résistance du train et on obtient l'arrêt en B.

CHARGES DES TRAINS.

Charge offerte par la locomotive.

L'effort de traction maximum disponible au crochet d'attelage d'une locomotive peut être déterminé pour toutes les vitesses et pour tous les profils. Il en est de même de la résistance unitaire du train (exprimée en kilos par tonne de poids du train).

Comme l'effort de traction doit être au moins égal à la résistance du train, on peut calculer la charge maximum offerte par une machine en faisant le quotient de l'effort de traction maximum par la résistance unitaire des véhicules, pour chaque profil et pour toutes les vitesses considérées.

L'influence des rampes est en effet considérable.

Ajoutons également que pour des lignes à profil très accidenté, la résistance des attelages peut inter-

venir dans la détermination des charges maxima.

Si l'influence des vitesses est prépondérante pour les locomotives des trains de voyageurs des grands réseaux, il n'en est pas de même pour les trains de marchandises. Les faibles et moyennes vitesses nous intéressent seules, car la traction des trains de marchandises est encore assurée sur la plupart des lignes vicinales par des locomotives à vapeur. L'emploi du frein à main limite au surplus la vitesse des trains à vapeur à 30 kilomètres à l'heure (R. P., art. 10).

La puissance des locomotives étant limitée aux faibles vitesses par l'adhérence et non pas par la capacité de production de la chaudière, l'effort adhérent détermine en fait, la charge maximum offerte par les locomotives affectées aux services marchandises.

Lorsqu'on dépasse cette charge extrême, la machine patine et le train peut se trouver en détresse quelle que soit la puissance de la machine.

Section de charge.

La connaissance de la charge offerte par un type de locomotive en chaque point du trajet à parcourir, n'est nullement pratique. Il importe plutôt de connaître les difficultés jugées les plus grandes, que rencontre le conducteur du train sur l'ensemble du parcours.

Les plus fortes courbes mais surtout les rampes, constituent les résistances principales que doit vaincre chaque locomotive mise en service sur une ligne déterminée.

On divisera les lignes en un nombre suffisant de sections de telle sorte que les difficultés rencontrées ne s'écartent pas sensiblement sur chaque section délimitée, du profil moyen ou fictif de cette section.

Il importe, en effet, qu'une seule difficulté ne puisse faire la loi sur un trop long parcours.

La charge admissible pour chaque type de locomotive sera fixée en principe en limitant les sections à des dépôts ou stations où la charge peut être modifiée.

On pourra envisager cependant pour certains points particuliers, la double traction, le franchissement d'un passage difficile avec élan, ainsi que la scission éventuelle du train.

Charges maxima remorquables sur une section.

Pour chaque section de charge, l'exploitant se basera sur les possibilités de traction de chaque type de locomotive et sur l'**inclinaison fictive** de la section. Cette dernière notion permet d'apprécier la difficulté de remorque sur la section étudiée.

La charge maximum remorquable est déterminée par la partie du trajet, où la résistance opposée à l'avancement du train est la plus élevée, c'est-à-dire,

celle où l'inclinaison fictive est la plus grande.

L'inclinaison fictive résulte de la résistance combinée de la rampe et de la courbe en un point donné, mais aussi de circonstances locales qu'augmente ou diminue éventuellement la difficulté de remorque.

La courbe est remplacée dans les calculs par un supplément de rampe de résistance équivalente.

On obtient ainsi un profil fictif où l'inclinaison maximum ou **rampe prédominante** détermine la charge maximum remorquable sur la section.

On se rend compte que des essais et l'expérience acquise mettront mieux en évidence et compléteront utilement les calculs pour apprécier les difficultés de remorque qui caractérisent chaque section de charge.

Les charges qui figurent dans les tableaux de charge peuvent d'ailleurs être soumises à des réductions temporaires, dans le cas notamment de circonstances atmosphériques défavorables (neige, rail gras, etc...).

Si par contre, il est prévu dans les calculs une certaine marge de sécurité, l'acceptation de surcharges peut être envisagée dans certains cas spéciaux.

Unités et tableaux de charge.

Le règlement de police (art. 10) stipule que la composition des trains et la proportionnelle des freins doivent être déterminées pour chaque ligne et faire l'objet d'un tableau qui sera inséré dans le règlement d'exploitation.

Pour l'unification des prescriptions, la composition des trains est calculée à la S. N. C. V. d'après leur poids en **unités**, chaque unité correspond à 2,500 kilos. (R. G. E. — art. 9).

Les tableaux de charge donnent ainsi au personnel des trains, dépôts ou stations, tous les renseignements utiles pour la mise en route des trains, et ce pour chaque type de locomotive et pour chaque section de ligne.

Des renseignements analogues sont donnés pour les trains de marchandises remorqués par un tracteur électrique et non muni d'un frein continu.

LE MODELLISME

(Une intelligente occupation des loisirs à domicile.)

DE nombreux trains rouleront à l'heure cet hiver... à l'intérieur des maisons ! Depuis que l'on trouve à nouveau dans le commerce, à l'intention des constructeurs de locomotives et de wagons sous forme de modèle, bon nombre de pièces détachées à des prix raisonnables, le nombre de constructeurs de modèles réduits a considérablement augmenté dans notre pays.

Le modélisme constitue un excellent dérivatif aux préoccupations quotidiennes et pour nos agents, parmi lesquels on compte tant d'habiles ouvriers, c'est là assurément un genre de distraction qui convient à leur capacité technique.

Le modélisme groupe non seulement la préparation en miniature ou à l'échelle, de constructions techniques existantes ou destinées à l'étude, comme des bateaux, du matériel de chemin de fer ou des avions, mais aussi de bâtiments qui prennent alors le nom de « maquettes ».

Certains lecteurs répondront : « ceci ne m'intéresse pas. Je n'ai rien d'un technicien ». Nous leur répondrons que le modélisme est exercé par des gens de toutes conditions et de toutes les professions : des médecins, des cordonniers, des employés, des instituteurs, etc...

Pour le constructeur de modèle il s'agit de savoir avant tout, si la locomotive ou le train qu'il crée est destiné à être exposé ou à circuler sur des voies. Les modèles du premier genre peuvent être réduits à l'échelle voulue jusque dans leurs moindres détails avec une exactitude extrême.

Il en va tout autrement des modèles qui doivent reproduire la marche d'un chemin de fer et qui, par conséquent devront franchir des aiguilles et des courbes.

En raison de l'espace restreint dont on dispose généralement dans ce cas, on choisit pour une maquette de chemin de fer, des courbes plus accentuées qu'elles ne le seraient si l'on pouvait se tenir strictement à l'échelle de réduction adoptée. Il en résulte qu'il faut avoir recours à des compromis comme ce

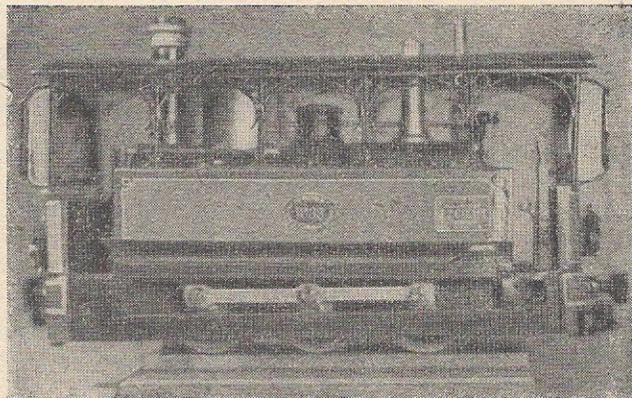
sera le cas, par exemple, pour les trains de roues des locomotives et wagons.

Il existe trois dimensions standards :

Modèle	Ecartement de voie de	A l'échelle de :
H0	16 mm.	1/87 3,5 mm. par pied anglais ou 11,5 mm. par mètre.
O	32 mm.	1/43,5 ou 23 mm. p. mètre.
00	16,5 mm.	1/75 ou 1/86 ^{me} . 4 mm. par pied ou 13 mm. p. mètre.

Le modèle H. O. est la plus petite dimension, utilisée pour réduire les dépenses; c'est également celle utilisée par les modèles jouets que l'on trouve dans le commerce.

Le Modèle O est le plus populaire et le plus usuel.



La machine à vapeur est construite complètement en zinc; elle est actionnée au moyen d'un moteur électrique de 24 volts.

Le levier fonctionne de la même façon que sur une véritable machine (marche avant ou arrière).

Les plaques portant le numéro et le nom du constructeur n'ont que 2 cm. de longueur et sont néanmoins parfaitement lisibles.

Avant de commencer il est indispensable de faire un plan sur papier ou d'en posséder un tout fait que l'on trouve dans les revues spécialisées.

L'expérience acquise par les autres amateurs vous sera également très utile. Pour obtenir ces renseignements, il est à conseiller de s'affilier à un club, ce dont nous parlerons plus loin.

On trouve actuellement dans le commerce nombre de pièces détachées à des prix raisonnables, telles que tampon, trains de roues, roues d'engrenages et avant tout, des pièces qui, s'il fallait les faire soi-même, exigeraient la possession d'un tour.

On trouve aussi des profilés en laiton permettant de construire des châssis de wagons ou des planés pour locomotives.

A titre documentaire, voici quelques prix : rail Vignole acier cadmiumisé : 10 frs le mètre; boîte à graisse avec ressort : 7,50 frs; roues diam. 2 mm. pour wagon, pièce : 12 frs.

Beaucoup de modèles de chemins de fer sont construits sur des tables de 1,50 m. de haut. Certains y étendent un treillis fin (genre moustiquaire métallique); ils couvrent ce treillis d'un mélange de plâtre et de sciure de bois. Cet écran peut être plié, scié, pour ressembler à des vallées, des montagnes, des rivières. On emploie également de la jute plongée dans du plâtre. Ceci sert pour le décor. Le rail doit être monté sur une infrastructure solide : planche, volige découpée sur forme.

Pour actionner des locomotives possédant un minuscule moteur électrique, la voie est pourvue d'un troisième rail d'alimentation en courant, des fils conduisent à un poste central ayant des réostats manœuvrés par des contacts ou mobiles pour régler la vitesse et actionner des signaux.

Ceci évidemment c'est déjà du luxe ! Mais la confection méticuleuse d'un modèle réduit en n'importe quelle matière peut vous procurer à moindre frais des joies insoupçonnées.

L'Association des amis du chemin de fer possède une section très vivante de modélistes qui se réunissent très nombreux le 1^{er} et 3^e mardi du mois en leur local, 14, Place de la Constitution à Bruxelles.

Nous renseignerons volontiers les lecteurs qui désireraient recevoir des explications complémentaires, nous ferons connaître également les adresses des clubs provinciaux que l'on voudra bien nous transmettre.

Puisse cet article provoquer l'éclosion de cercles de modélistes dans nos groupes d'exploitation.

LÉGER
ÉLÉGANT,
ROBUSTE.

Tel est le
PHILIDYNE
SPORT

l'équipement électrique pour vélo vous donnant toujours beaucoup de lumière pour un effort minime.

Le Philidyne "Sport" ne pèse que 510 grammes et ne coûte que 295 Francs.

POURTANT... JE PRÉFÈRE PHILIPS.
C'EST TELLEMENT MEILLEUR.




**TRAIN-EXPOSITION « MODELLISME-RAIL »
DE L'ASSOCIATION BELGE DES AMIS DES CHEMINS DE FER**

Durant les mois de mars et d'avril 1948, un train-exposition d'un genre nouveau visitera Bruxelles, Tournai, Mons, Charleroi, Namur, Arlon, Liège, Hasselt, Louvain, Malines, Anvers, Gand, Bruges, Ostende, Torhout, Courtrai, Jette, Hal et de nouveau Bruxelles.

Il comprendra sept voitures dont cinq à bogies et montrera jusqu'au chemin de fer en miniature peut être poussé; œuvre de tous les membres modélistes de l'A.B.A.C. qui équiperont une voiture, avec un réseau complet et animé à l'échelle du 1/43^{me}, il montrera aussi des très belles maquettes de la Société Nationale des Chemins de fer belges tandis qu'une voiture sera réservée au cinéma où des films de propagande ferroviaire seront projetés.

Ce sera là une très grande curiosité car nombre de personnes ignorent tout de ce domaine très vaste en possibilités éducatives.

Quoi de plus amusant que de faire circuler tout un réseau, en petit, sur le vrai !

De plus, le bénéfice de l'opération sera réservé aux œuvres de bienfaisance de nos amis cheminots.

Spreekt U Nederlands ?

Cet article s'adresse en ordre principal à nos agents, qui travaillent dans des régions bilingues ou aux frontières linguistiques. Nous leur demandons de bien vouloir faire un petit effort, afin d'utiliser « les termes propres » se rapportant à l'exercice de leur métier.

Le public se moque parfois de certaines expressions utilisées par des receveurs, telles que celles-ci :
« Tout l'mond sévi, si-ou-plaît » et
« De flèche is af ».

« De remorquée is gederailleerd ».

Il est facile d'employer de façon correcte certaines expressions courantes dont voici quelques exemples :

« Est-ce que tout le monde est servi, s'il vous plaît? »

« Is iedereen bediend, als 't U belieft? »
(on dit **bedient** et non **gediend**)

« Pardon Monsieur, avez-vous déjà un billet? »
« Excuseer (of Pardon), Mijnheer, hebt U reeds een biljet? »

« Y a-t-il encore des voyageurs non servis? »
« Zijn er nog reizigers te bedienen? »

« La flèche a décâblé » (anomalie — on dit le fil de contact et le « câble » de trolley).

« De stroomafnemer is afgeleden ».

« La remorquée a déraillé »
« De bijwagen is ontspoord. »

« Vous devez descendre au prochain arrêt. »
« Aan de volgende halte moet U afstappen. »

Ci-dessous quelques termes courants de votre métier :

la plate-forme
voyageur
carte de 20 voyages
correspondance
complet
archi-complet
marchepied
main courante
numéro de ligne
trajet d'une ligne
terminus
arrêt fixe
arrêt facultatif
suppression
modification
bloc à pédale

het balkon
reiziger
twintigrittenkaart
aansluiting
vol-bezet
overvol
voettrede
handvat
lijnummer
loop van een tramlijn
vertrekpunt of eindpunt
vaste halte
halte op verzoek
afschaffen-aflassen
wijziging
pedaalblok.

LITTÉRATURE FERROVIAIRE

L'auteur bien connu **TRISTAN BERNARD** est décédé il y a quelques mois. Nous avons retrouvé un de ses milliers d'articles pleins de fantaisie qu'il a semés dans la presse au cours de sa longue carrière d'humoriste.

Nous donnons ici quelques extraits d'une :

LETTRÉ D'UN VOYAGEUR

Mon cher ami,

Tu vois, j'étais parti, il y a huit jours, pour la campagne avec l'intention de travailler. Et, depuis une semaine, je suis tellement désœuvré, que je me décide à te donner de mes nouvelles.

J'ai pris le train le lendemain même du jour où je t'ai rencontré, et où je t'avais fait part de mes grands projets. J'ai acheté plusieurs bouteilles d'encre, une petite valise de bloc-notes tout blancs, un vêtement de toile gros-bleu et un autre vêtement de velours à côtes. Je voulais m'interdire toute fréquentation de gens du monde. Qui sait? dans le pays où j'allais, il y avait peut-être des châteaux, des gentilshommes qui s'ennuyaient, et de blondes inconnues... à qui, d'avance, je refusais mon cœur. Heureusement, ou hélas! il n'y a ici ni châteaux, ni châtelaines. Mon mentor intérieur s'en rejouit... Mais je soupire après des aventures.

Cet incorrigible besoin de nouveau, je l'ai senti qui s'emparait de moi dès mon entrée sur le quai de la gare. Après avoir marqué un coin avec mes bagages à main, j'ai parcouru tout le train, en jetant dans chaque compartiment le plus indifférent des regards... Rien que des hommes... Personne dans les « dames seules ».

Aucun imprévu dans cette façon de voyager. Sur les voies ferrées l'homme n'est qu'un colis pensant.

Et, à l'arrivée, rien d'aussi insensé qu'une gare, petite ou grande. On sent qu'elle est habituée à recevoir du monde. Ce serait vraiment trop demander à l'homme des billets que d'exiger qu'il serre chaque arrivant dans ses bras, en donnant des signes de la joie la plus vive. Mais on est trop pour lui un simple objet anonyme, quelque chose comme la souche du morceau de carton qu'on lui laisse entre les mains.

Qui, en dehors de son frère de lait, de son ancien collègue ou d'un conseiller général du département, peut se vanter d'avoir éveillé une expression tant soit peu humaine dans l'œil de ce chef de service, qui passe avec sa casquette blanche? Je suis un être si sentimental, j'ai tellement besoin de trouver un peu d'amitié sur le visage de mon prochain, que j'aborde toujours le chef de service avec trop de politesse. Je me découvre à quinze pas de lui, et je lui parle comme à un prélat. Et, pourtant, je sais bien que ce fonctionnaire est un homme comme vous et moi, qu'il se fait attraper tout comme un autre à la manille, et que tout à l'heure il prendra à la table d'hôte de son hôtel habituel une place semblable aux autres places, et que ne rehaussera aucun piédestal.

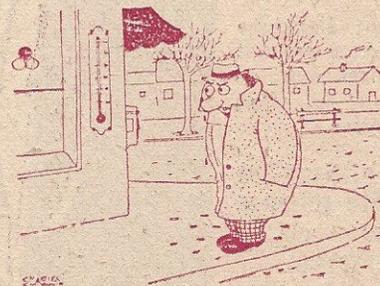
Vraiment, les voyages en rapide ne sont plus des voyages. On n'est plus parqué comme jadis dans de petits compartiments où le hasard nous mettait en présence de gens étrangers, avec qui il vous imposait quelques heures de vie commune. L'instinct de sauvagerie et d'hostilité se lassait à la longue et faisait place à l'instinct de sociabilité. On faisait connaissance, on ouvrait des jours sur une autre existence que rapprochait subitement de votre existence une mitoyenneté provisoire.

Le compartiment a cessé d'être un petit appartement roulant. La vie ne s'y modifie plus. On n'y change plus le cours de ses pensées. Le voyage n'est plus une transition. On ne se dépayse pas peu à peu. On vous dépose sur le quai de l'endroit où vous allez. Il ne vous reste que l'ennui de n'être plus chez vous. C'est un déplacement. Ce n'est plus un voyage.

Au revoir, mon vieux. Je t'écrirais ainsi paresseusement des centaines de pages, pour reculer le plus possible le moment où je me mettrais à travailler.

Pour copie conforme.

TRISTAN BERNARD.



— Et ce tram qui n'arrive pas. A moins cinq je vais à pied !