

Nos VICINAUX

3^e ANNEE - N° 13

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

M A I 1 9 4 8



Notre Matériel Roulant et SON HISTOIRE.

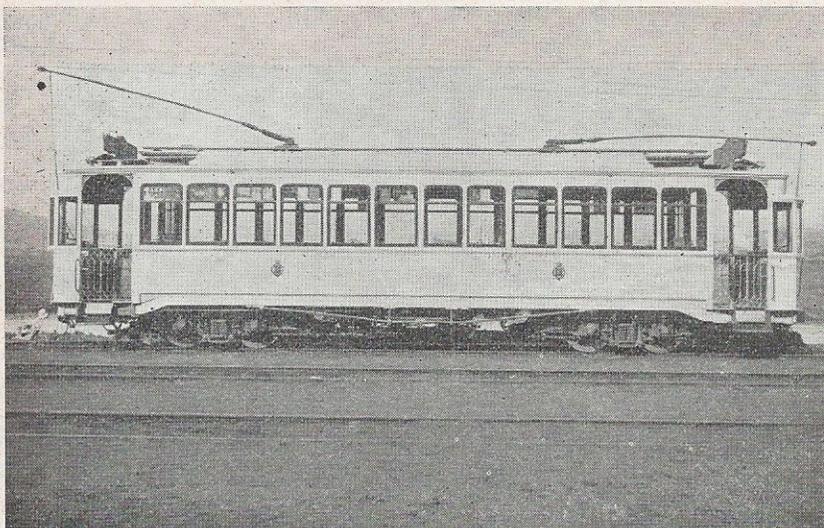
Les voitures benzo-électriques à récupération.

(Suite.)

LES voitures benzo-électriques dont nous avons sommairement esquissé le mécanisme, restèrent en service jusqu'en 1914.

Elles rendirent d'indiscutables services et de l'avis de ceux qui conduisirent ces véhicules, si la guerre de 1914 n'était pas venue arrêter l'exploitation par manque d'essence, il est possible qu'on en verrait encore en service. L'on nous a assuré qu'à condition de ne pas conduire trop

Sur les lignes à fortes rampes, ces « benzos » pouvaient, avec des engrenages appropriés, donner une vitesse moyenne de 30 à 35 km. heure. Sur les lignes peu accidentées ces automotrices remorquaient facilement 2 voitures de 40 à 45 voyageurs (soit avec l'automotrice un train de 150 voyageurs au moins, avec compartiment bagages) à la vitesse moyenne de 25-30 km. heure. Dans ces conditions, la consommation d'essence ou

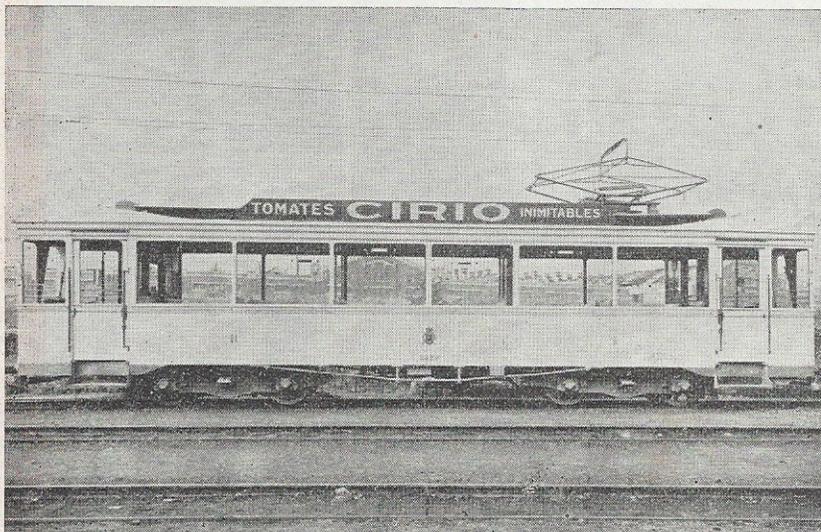


Première transformation des « benzo » en 1926.

vite dans les descentes, afin de permettre la recharge normale des batteries, il se produisait très rarement des pannes, et, en palier, on pouvait atteindre 60 km. à l'heure.

benzol était d'environ 1 litre par km. train.

Dans une conférence donnée à Paris par M. Saint Martin, ingénieur civil, le 25 avril 1914 sur la « traction par moteur



Deuxième transformation en 1932.

thermique sur voies ferrées, celui-ci signalait que leur avantage était de se « suffire à eux-mêmes ».

Hélas, au mois d'août 1914, un officier allemand venait (déjà !) réquisitionner l'essence. Faut-il ajouter que l'on réussit à lui cacher l'existence d'une fosse toute pleine. Malheureusement, cela ne pouvait durer et faute du précieux carburant le service dut être interrompu.

L'examen approfondi des dispositifs électro-mécaniques de l'ensemble créé par Henri Pieper, qui a donné son nom au frein que nous connaissons tous, révèle un esprit particulièrement ingénieux.

■■■■

Les transformations des voitures benzo - électriques.

Les automotrices « Benzo » furent transformées en voitures à bogies en 1926.

Le bogie initial à maximum traction ayant été transformé en un bogie de faible empattement (1,250) il devint nécessaire de placer les moteurs à l'extérieur de l'empattement du bogie.

Vers 1932, les services d'exploitation de Namur et de Bruxelles devant l'accroissement constant du nombre de voyageurs, désirèrent utiliser ces motrices à grande capacité sur des lignes à trafic intense.

Pour les incorporer dans le roulement de ces lignes, il fallait augmenter la vitesse de ces voitures et pour y arriver il fallait avant tout améliorer la suspension.

On abandonna le bogie de 1,250 m. et on en construisit un nouveau en tôle soudée de 2,100 m. environ d'empattement ce qui permit de placer les moteurs à l'intérieur de l'empattement ; ces bogies de même que ceux utilisés sur nos motrices à bogie standard (type Pennsylvania) étaient équipés de traverses danseuses reposant sur des ressorts à pincettes.

On installa une timonerie de frein semblable à celle de nos voitures motrices à bogies.

Les VM. n° 9408, 9426 et 9429 en service dans le groupe de Namur sont équipées du frein Pieper et de moteurs A. C. E. C. 53 transformés.

Les VM. 9409 et 9410 ont été incendiées à Salzinnes.

Les VM. en service dans le groupe de Bruxelles sont équipées du frein à air direct, il s'agit des VM. 9407 - 9427 - 9428.

Ces dernières voitures motrices sont équipées de 4 moteurs M. T. V. 315/3.

Notre photo de couverture représente la Grand'Place de Furnes.

Le tram qui s'engage vient de La Panne, où il a pris la correspondance de la grande ligne de la côte Ostende-La Panne. Le dernier dimanche de juillet, des services spéciaux amènent des foules considérables à la Procession des Pénitents.

NOS VICINAUX.

Distribution gratuite à tous les membres du personnel.

— Pour les pensionnés : 15 francs.

— Pour les personnes étrangères à la Société : 20 francs.

A verser au C. C. P. n° 32.27 de la S. N. C. V., 14, rue de la Science, Bruxelles. Mentionner sur le talon : Abonnement Nos Vicinaux.

LES RESEAUX DES TRAMWAYS ETRANGERS

Lors du référendum organisé l'an dernier en vue de connaître l'opinion de nos lecteurs quant aux nouvelles rubriques à ouvrir dans ses colonnes, certains agents ont exprimé le désir d'apprendre à connaître les réseaux des tramways étrangers. Nous avons pensé que, pour ouvrir la série de ces études, nous ne pouvions mieux faire que de choisir le réseau de tramways électriques reliant les trois villes sœurs du Nord de la France : Lille-Roubaix-Tourcoing, exploité par la Société E. L. R. T.

L'ELECTRIQUE LILLE - ROUBAIX TOURCOING.

Cette entreprise privée au capital de 144 millions de francs français exploite un réseau interurbain qui s'apparente beaucoup à celui de notre société bien qu'elle n'assure pas le transport de marchandises. Son personnel comprend 1.300 agents.

La ligne principale fut construite en siège spécial en 1906 sur les côtés d'un large boulevard reliant les trois villes qui donnent leur nom à la raison sociale de la compagnie. Un certain nombre de lignes sont exploitées dans les villes même de Roubaix et Tourcoing.

En France et même en Belgique, les voitures de cette Société sont encore couramment appelées « trams ou cars Mongy ». En voici la raison : M. MONGY était un Ingénieur des Arts et Métiers (Châlons 1855) Directeur des Travaux Municipaux de la Ville de Lille, vers 1900. En 1904, il demanda et obtint en son nom, la concession d'un réseau de tramways électriques devant relier les villes de Lille-Roubaix-Tourcoing, et à installer sur un nouveau Boulevard à construire entre ces trois villes.

Par la suite, en 1908, M. MONGY rétrocéda sa concession à une Société l'Electricité Lille - Roubaix - Tourcoing, mais l'appellation « Tramways MONGY » donnée à ce moment, est toujours restée.

L'écartement est identique à celui des Vicinaux et c'est ainsi qu'à Toufflers, la voie vicinale venant de Tournai passe la frontière et est soudée à la ligne menant vers Roubaix.

La « E. L. R. T. » possède une importante station sur les côtés du grand Théâtre et de la nouvelle Bourse de Lille au cœur de la ville, avec auvents et barrières d'accès, d'où partent les lignes vers Tourcoing et Roubaix ainsi que vers Marquette et la Madeleine (faubourgs de Lille).

Quatre lignes électriques mènent vers la frontière belge, l'une vers Halluin à proximité de Menin, une autre venant de Roubaix conduit à Toufflers, une troisième venant de Tourcoing arrive à Mouscron « Risquons-Tout » à proximité de notre ligne Mouscron-Menin. Une dernière partant de Roubaix mène à Heseaux (frontière belge).

Les bureaux, le vaste dépôt et l'atelier principal se trouvent à Marcq-en-Baroeul,

à la jonction des lignes venant de Tourcoing et Roubaix.

Cette société exploite encore 3 lignes d'autobus, la première Lille-Halluin est pratiquement en correspondance à la frontière avec notre ligne Mouscron-Menin au point d'arrêt Menin-les-Baraques.

La deuxième « Tourcoing-La Marlière » est également en correspondance avec notre ligne Mouscron-Montaleux. La troisième mène vers Comines.

Ces autobus sont utilisés à plein rendement. c'est ainsi que l'on compte en moyenne 65 voyageurs par voiture.

Signalons qu'avant guerre un service d'autobus doublait certaines lignes électriques. Ce service a été supprimé, les défenseurs du rail s'en réjouiront.

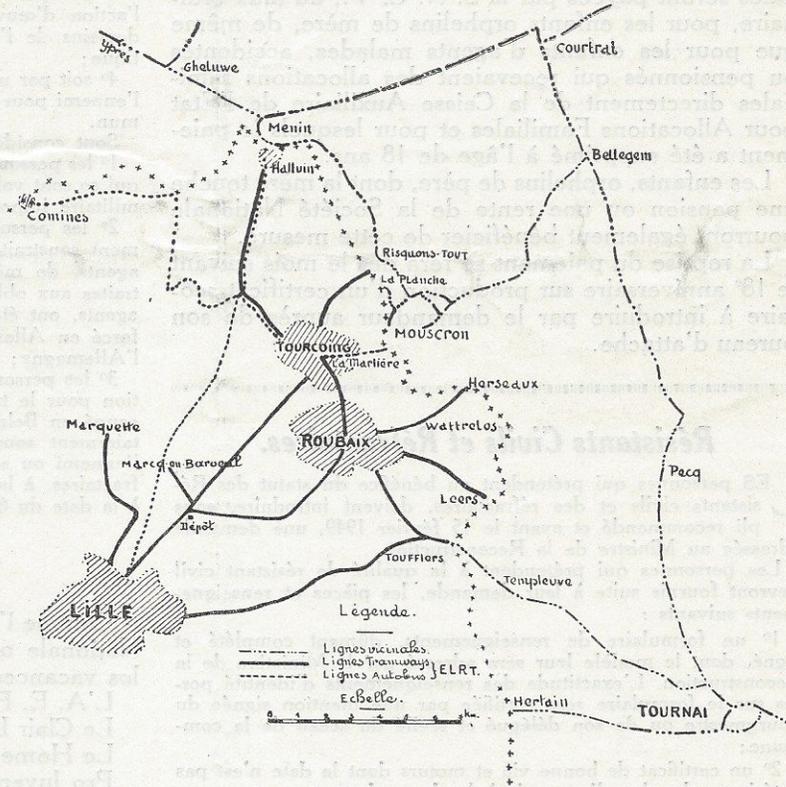
Comme on l'a vu, les points de contact par tram et autobus avec les lignes de notre réseau sont nombreux et depuis la guerre nous échangeons journalièrement un nombre considérable de voyageurs.

d'autres types de motrice datant de 1908, mais transformés, le plancher de la plate-forme est rehaussé en son milieu. Ce matériel donne encore satisfaction et cependant, malgré les difficultés dans lesquelles se débat l'industrie française, la E. L. R. T. a envisagé un programme de renouvellement du matériel.

L'acquisition de 22 nouveaux trains de 2 motrices couplées et de 10 motrices simples pour navettes a été décidée, soit 54 voitures.

Toutefois devant l'augmentation croissante des prix (on suppose que chacune atteindra le prix effarant de 15 millions de fr. français !) on se limitera pour un début à une première tranche de 14 trains de 2 voitures en construction et dont les premières voitures seront livrées en avril 1949.

Elles seront réalisées sur des plans essentiellement français et les dirigeants sont persuadés que cette voiture n'aura rien à envier aux P. C. C. américains (1).



Carte de la frontière franco-belge.

LE MATERIEL.

Les lignes Toufflers-Roubaix-Tourcoing sont exploitées en grande partie par des motrices à boggies type 200 (200 à 215) longueur de caisse 10,940 m., 21 places assises face à la route et 59 places debout.

Ce boggie est du type Pennsylvania, châssis monobloc, d'un empattement de 1,25 m. pour voie d'un mètre, d'un poids équipé de 2.285 kg. Les roues assez petites ont un diamètre au roulement de 0,508 m. Ce boggie surbaissé permet d'amener le plancher de voiture au niveau de la plate-forme. Il y a quatre moteurs de 17 CV, frein Pieper. Sur

Les moteurs ont été commandés à la Sté Alsthom, ils sont du type T A 622, bobinés à demi tension et constamment couplés par deux en série sous la tension nominale de 600 volts, les moteurs auront une puissance unihoraire unitaire de 50 CV. à 1.300 tours par minute et une puissance unitaire continue de 58 CV. à 1.500 tours.

La réduction d'engrenage de 4,15 conduit à 13 dents au pignon pour 54 à la roue dentée. (Suite page 12).

(1) Il n'est qu'un point où nous mettons en doute cette affirmation, c'est à propos de l'absence de bruit. Par suite de la suppression complète de toute timonerie, les P. C. C. américains ont un roulement étonnamment silencieux.

CHRONIQUE SOCIALE



A l'intervention du Service Social de la S. N. C. V. la Caisse Auxiliaire de l'Etat pour Allocations Familiales accorde aux agents une allocation exceptionnelle de rééquipement, appelée aussi « Prime de Première Communion », pour tout enfant né en 1936 et pour lequel les allocations familiales sont versées par la S. N. C. V. pour le compte de la Caisse Auxiliaire, à la date du 1^{er} avril.

Cette prime, d'un montant de 750 frs, sera payée d'office par le bureau qui liquide les salaires et traitements.

Les agents et les veuves d'agents qui reçoivent les allocations familiales de la Caisse Auxiliaire de l'Etat et qui ont des enfants nés en 1936, obtiendront l'allocation directement de cet organisme.

Octroi des Allocations Familiales aux enfants âgés de 18 à 21 ans, qui poursuivent des études de jour.

A partir du 1^{er} mai prochain, les allocations familiales seront payées par la S. N. C. V., au taux ordinaire, pour les enfants orphelins de mère, de même que pour les enfants d'agents malades, accidentés ou pensionnés qui recevaient des allocations familiales directement de la Caisse Auxiliaire de l'Etat pour Allocations Familiales et pour lesquels le paiement a été supprimé à l'âge de 18 ans.

Les enfants, orphelins de père, dont la mère touche une pension ou une rente de la Société Nationale pourront également bénéficier de cette mesure.

La reprise du paiement se fera dès le mois suivant le 18^e anniversaire sur production d'un certificat scolaire à introduire par le demandeur auprès de son bureau d'attache.

Résistants Civils et Réfractaires.

LES personnes qui prétendent au bénéfice du statut des Résistants civils et des réfractaires, doivent introduire, sous pli recommandé et avant le 15 février 1949, une demande adressée au Ministre de la Reconstruction.

Les personnes qui prétendent à la qualité de résistant civil devront fournir suite à leur demande, les pièces et renseignements suivants :

1^o un formulaire de renseignements, dûment complété et signé, dont le modèle leur sera adressé par le Ministère de la Reconstruction. L'exactitude des renseignements d'identité portés sur le formulaire sera certifiée par une mention signée du bourgmestre ou de son délégué et scellé du sceau de la commune;

2^o un certificat de bonne vie et moeurs dont la date n'est pas antérieure de plus d'un mois à la demande;

3^o une déclaration certifiant que le demandeur ne tombe pas sous le coup d'une cause d'exclusion ou de déchéance prévue par le statut;

4^o tous éléments de preuve tendant à établir et à déterminer leur activité de résistance et la nature des faits consécutifs de celle-ci.

Les personnes qui prétendent à la qualité de réfractaire doivent produire les pièces ou renseignements énumérés aux 1^o, 2^o et 3^o ci-dessus, ainsi que :

1^o tous éléments de preuve de nature à établir qu'ils se sont volontairement soustraits, ou ont volontairement tenté de se soustraire à des obligations à caractère militaire imposées par l'ennemi ou par ses agents, ou aux obligations de travail imposées par eux;

2^o tous éléments de preuve tendant à préciser les circonstances de temps et de lieu dans lesquelles ils ont accompli des faits visés au 1^o, et éventuellement les circonstances dans lesquelles ils sont tombés aux mains de l'ennemi ou de ses agents.

Toute attestation ou déclaration, tant du requérant que d'un

tiers, introduite en vue d'obtenir le bénéfice du statut des résistants civils et des réfractaires, doit être suivie de la formule : « J'affirme sur l'honneur que la présente déclaration est sincère et complète », et porter la signature de l'auteur, légalisée par l'autorité compétente.

Les ayants droit de résistants civils décédés ou disparus ou de réfractaires décédés ou disparus peuvent introduire une demande aux lieu et place de leur auteur.

Nous énumérons ci-dessous, les conditions prévues par le Statut pour l'attribution de la qualité de résistant civil ou de réfractaire :

Sont considérées comme résistants civils, les personnes de nationalité belge qui ont participé activement à la lutte clandestine contre l'ennemi en déployant une activité ayant entraîné des risques réels :

1^o soit par des actes de sabotage accomplis dans l'exercice de leur profession;

2^o soit par la rédaction, l'impression, la constitution de dépôts, le transport ou la diffusion habituelle de la presse clandestine (A noter qu'un projet de loi assimilant les résistants de la presse clandestine aux résistants armés est actuellement à l'étude);

3^o soit par le concours apporté à la création, l'organisation ou l'action d'œuvres de solidarité patriotique agissant contre les desseins de l'ennemi ou des personnes qui servaient sa politique;

4^o soit par une aide apportée à toute personne recherchée par l'ennemi pour toute autre raison qu'une infraction au droit commun.

Sont considérés comme réfractaires :

1^o les personnes de nationalité belge, à la date du 10 mai 1940, qui se sont volontairement soustraites aux obligations à caractère militaire imposées par l'ennemi;

2^o les personnes de nationalité belge qui se sont volontairement soustraites aux obligations imposées par l'ennemi ou ses agents, de même que celles qui, s'étant volontairement soustraites aux obligations de travail imposées par l'ennemi ou ses agents, ont été découvertes par ceux-ci et astreintes au travail forcé en Allemagne ou sur le territoire d'un pays occupé par l'Allemagne;

3^o les personnes qui, après avoir obéi à un ordre de déportation pour le travail obligatoire en Allemagne, sont rentrées en congé en Belgique, et se sont, à la suite de ce congé, volontairement soustraites aux obligations de travail imposées par l'ennemi ou ses agents, sont également considérées comme réfractaires, à la condition que leur refus de travail soit antérieur à la date du 6 juin 1944.

VACANCES SCOLAIRES.

Comme l'an dernier, le Service Social de la Société Nationale organise le placement d'enfants, pendant les vacances dans diverses colonies :

L'A. E. P. (en Belgique).

Le Clair Logis (à Sterrebeek).

Le Home Vercruyce (à Tremeloo).

Pro Juventute (en Belgique).

Solidarité (en Belgique et à l'étranger).

Les Stations de Plein air (en Belgique), etc.

Les demandes doivent être adressées, LE PLUS TOT POSSIBLE ET EN TOUT CAS AVANT LE 10 MAI, au Service Social, 14, rue de la Science, à Bruxelles.

Tout agent convoqué par un service de la Direction Générale est prié de se conformer strictement aux instructions reçues, **notamment en ce qui concerne l'endroit et l'heure indiquée.**

En cas d'empêchement, le service intéressé sera immédiatement averti, au besoin par téléphone ou télégramme.

Bientôt les Vacances...

... et il est grand temps de penser à la façon dont nous allons passer ces quelques beaux jours, pour en retirer tout le profit et le bonheur qu'ils peuvent nous donner.

En outre, rien qu'y penser est déjà en soi une véritable source de joie !

Nous savons que chacun ne peut se permettre le luxe d'entreprendre de grands voyages. Mais sont-ils indispensables ? Les plus simples divertissements sont souvent préférables aux autres, car, moins superficiels, ils nous apportent plus de « bonheur » profond que de « plaisir » factice.

Ainsi une famille éprouve beaucoup plus de joie à pique-niquer une journée à la campagne ou en forêt — ce qui ne coûte rien, du moins pour les agents des vicinaux qui savent employer leurs coupons de service — et en revenir sainement fatigué, qu'à passer cette journée en ville, en traînant du cinéma au café, ce qui coûte beaucoup d'argent et... apporte la migraine !

Ceux de nos agents qui désirent faire une cure de repos dans un cadre merveilleux de notre Littoral ont appris par les affiches apposées dans les dépôts, que notre Home de Wenduine leur est ouvert.

Tout le monde y est bienvenu, et chaque année ouvriers et employés y fraternisent ; chefs de service, receveurs, commis, ajusteurs, etc... y deviennent tous des pensionnaires en vacances.

Soyez donc prévoyants ! Chacun de vous, à moins d'empêchements exceptionnels, peut s'assurer un séjour au home en s'imposant une épargne régulière.

Voici un aperçu des prix mentionnés en détail sur les affiches :

- un lit (par semaine)
 - 1 personne : 100 Frs.
 - 2 personnes : 150 Frs.
 - enfant (6 ans max.) : 50 Frs.
 - au choix :
 - location d'une cuisine (eau, gaz, électricité) :
 - par ménage et par semaine : 125 Frs.
 - ou pension (service compris) :
 - par personne et par semaine : 615 Frs. (réduction pour enfants).
- N. B. : réduction pour familles nombreuses.



Un jeune pensionnaire !

Chaque année le home est au grand complet durant les mois d'été et chaque fois il a fallu tirer au sort les trop nombreuses demandes.

Le comité insiste auprès de ses membres qui n'ont pas d'enfants en âge scolaire, pour qu'ils choisissent leurs jours de congé au courant des mois de mai ou juin.

D'ailleurs l'expérience ne prouve-t-elle pas que ces mois apportent autant et parfois plus de beaux jours qu'en plein été ?

Jusqu'à présent les projets d'agrandissement n'ont pu aboutir.

Toutefois, le comité du home ne reste pas inactif et a trouvé une autre solution : cette année les membres qui le préfèrent pourront passer leurs vacances à un prix minimum (10 fr. (!) par jour et par personne) dans de magnifiques tentes équipées.

Tramwaymen, pensez-y :

- à Wenduine un home vous souhaite la bienvenue, ainsi qu'à votre famille ;
- vous pouvez effectuer le trajet entièrement ou partiellement en vicinal, et par conséquent à peu de frais ;
- le home est situé au milieu des dunes, dans un site agréable, à proximité de la mer ;
- du home vous pouvez faire le centre de belles excursions, le long de la côte, et dans les campagnes et petits bois environnants ;
- votre coupon de service vous permet de parcourir toute la côte belge, de la frontière hollandaise à la frontière française, sans frais, dans les confortables et super-rapides motrices électriques vicinales qui tour à tour traversent cités balnéaires et paysages de dunes, roulent sur les digues et dans les polders, longent les grands ports de mer et les petits villages de pêcheurs.

Pensez surtout à préparer vos jours de vacances et à envoyer dès que possible votre demande.

A cet effet complétez le formulaire spécial que vous pouvez obtenir chez le délégué de votre groupe, et évitez toute autre correspondance.

Nous vous attendons.

Le Comité du Home.

PASSION DU TRAVAIL

La « Revue des Jeunes » à Paris, vient d'éditionner une petite brochure, intitulée « Passion du Travail », écrite par M. René Parès, ingénieur aux Chemins de fer français, et préfacée par M. Raoul Dautry, puissant organisateur qui fut, comme on sait, cheminot de grande classe avant de devenir ministre.

Ouvrage de proportions modestes sans doute, mais combien grand de sentiments et de pensée. Tout au long de ses cinquante pages, il exalte l'atmosphère réconfortante des chantiers, l'esprit d'équipe, la grandeur du travail, comme en témoignent déjà ses titres et sous-titres : Souvenirs de chantiers. — Fierté du Travail. — Passion du Travail. — Amitié du Travail. — Pauvreté du Travail. — Ecoutez ce conseil entre tant : « Si tu te sens fatigué, ami, et découragé et triste... viens avec moi, viens chercher silencieusement la paix sur un chantier, et disons-nous, dans le secret du cœur, que pierre à pierre nous construisons la joie ».

Beaucoup liront avec fruit cet ouvrage d'une si profonde portée sociale, comme

aussi la très belle préface de M. Dautry, resté le grand ami des cheminots.

Voici en quels termes, M. Dautry présente l'auteur, ingénieur au service d'une firme privée avant de passer à la Société Nationale des Chemins de Fer français.

« L'occasion qui se présentait fut solidement saisie par M. Parès. L'année achevée, il démissionna et trouva au Chemin de fer le milieu et le climat qui ont favorisé le développement de goûts et de dons qu'il n'eût peut-être jamais soupçonnés en lui. Les chantiers de la voie, qui ont complété l'expérience des hommes qu'il avait acquise à l'atelier, lui ont bientôt fait mériter l'estime et l'amitié d'une corporation exigeante. La guerre et l'après-guerre lui ont donné la possibilité de prendre des responsabilités exceptionnelles. Le service quotidien lui a fait acquérir ce sens, ce goût de la perfection, qui ne s'atteint qu'à force d'exactitude et de zèle et réclame une technique sûre. Plusieurs centaines de fois chaque jour, le résultat ferroviaire cherché — résultat modeste mais difficile à obtenir : un train qui arrive à

l'heure — exige la collaboration étroite et précise de centaines d'hommes livrés à eux-mêmes au long de centaines de kilomètres de voies. Si le chef ne s'astreint pas à voir souvent ses chantiers, s'il ne sait pas y faire la critique exacte et sévère ou le compliment mérité et affectueux, donner le conseil utile et l'ordre précis attendu, provoquer les observations et en tenir compte, accorder les moyens nécessaires ou retirer ceux qui sont superflus, s'intéresser à la vie des hommes — la vie professionnelle, la vie familiale, la vie civique — son échec, qui est certain, se mesure instantanément au nombre et à l'importance des retards et des incidents. »

On le sent, il ne s'agit pas de littérature mais de la pensée d'hommes qui ont vécu avec le cheminot et pour le cheminot, de chefs qui connaissent sa vie et ses luttes et qui ont appris à l'estimer et à l'aimer.

Que faut-il de plus pour qu'il emporte les sympathies des lecteurs de « Nos Vicinaux ».

**PEUT-ON COMPTER SUR VOUS ?
IL Y A UNE PERSONNE DONT VOUS NE DEVRIEZ JAMAIS
ACCEPTER UNE EXCUSE.**

L'Actualité

**VOUS-MEME !
TENIR SA PROMESSE EST LA QUALITE QUE L'ON DEMANDE
LE PLUS A UN CHEMIN DE FER.
GARDEZ LA TETE FROIDE QUOIQU'IL ARRIVE ET VOUS
MERITEREZ LA CONFIANCE DE VOS CHEFS !**

Henri Hollanders a fait partie dès l'origine de l'équipe scolaire « Les Semailles », groupement post-scolaire de l'école 6 de Bruxelles. Ce club passa depuis avec les mêmes éléments en Senior division d'Honneur.

Après plusieurs sélections internationales, lors du premier championnat d'Europe à Genève, en 1946, notre camarade fut sélectionné avec son frère Ange Hollanders. L'an dernier, il fit également partie de l'équipe nationale déléguée à Prague, il fut vraiment la vedette des matches qui furent âprement disputés et, de l'avis des

« Nos Vicinaux » s'incline devant nos deux agents qui ont perdu la vie dans le terrible accident de Jambes et adresse aux familles éprouvées l'expression de sa sympathie et de ses condoléances. Boinon était entré en service le 3 octobre 1944 comme receveur au dépôt d'Andenne. Il laisse une veuve et une orpheline âgée de trois ans. Adolphe Thiriet, entré comme ajusteur à Andenne était passé à l'atelier de Malonne. Le jour de l'accident il voyageait en congé. Il laisse une veuve et un grand garçon de 16 ans. Nous nous faisons un devoir de signaler le beau geste d'altruisme des agents du dépôt et des ateliers d'Andenne en faveur des familles des victimes.



M. l'ingénieur Barbier prononce des paroles d'adieu devant le corps de Boinon, receveur, mort en service au cours de l'accident du passage à niveau de Jambes.

Nos Pensionnés.



Jules Dandoy, piocheur du dépôt de Chastre entré aux Vicinaux le 10 avril 1904 a toujours mis en oeuvre les connaissances acquises au cours de son travail. Il vient de prendre sa retraite, après 44 années de service. Nos bons vœux l'accompagnent.

48 ans de service. Nous lui souhaitons de se remettre de la maladie qui lui avait fait quitter le service il y a deux ans et de pouvoir jouir encore longtemps de sa retraite.

■ ■ ■ ■

Une Vedette sportive aux Vicinaux

Henri HOLLANDERS.

Nous vous avons entretenu il y a quelques temps de notre collègue J. Delire, tennisman de classe.

Nous voulons maintenant vous présenter notre ami Henri Hollanders, du service de la dactylographie qui, quoique astreint à un travail sédentaire, n'en est pas moins le plus bondissant de nos internationaux de Basket-Ball.

Tchèques, qui s'y connaissent, H. Hollanders est un des meilleurs joueurs d'Europe. Il sera certainement désigné pour les jeux Olympiques à Londres cette année. Son entraîneur M. Prim a souvent vanté son sens de la discipline, son esprit d'équipe et son fair-play.

Ce n'est pas nous qui le contredirons, qui connaissons sa modestie et sa serviabilité.

■ ■ ■ ■

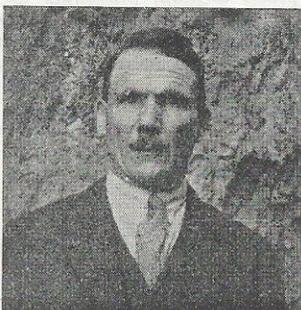
La Remise des Décorations Industrielles à Gand.

Le dimanche 15 février dernier, la rue des Champs à Gand présentait dès 9 h. 30 une animation inaccoutumée.

Pour la première fois depuis 1939, la direction du groupe allait procéder, avec le cérémonial d'avant-guerre, à la remise des décorations pour 25 et 35 années de service.

Il y avait, comme ailleurs, un arriéré considérable dû aux années d'occupation et c'est ainsi que 315 agents des deux Flandres, certains accompagnés de leur épouse, s'étaient réunis dans une vaste salle de spectacle.

Sur la scène avait pris place M. Louis Jacobs, Directeur honoraire, M. De Bie, avocat général, président de la Commission paritaire régionale depuis sa fondation, les Administrateurs MM. d'Artois et Versichelen, M. Van Hemeldonck, Directeur du personnel, les ingénieurs



Le machiniste Léon Bay, du dépôt de Saint-Hubert, vient d'être pensionné après



Vicinale

Van Habost et Storms. Dans la salle on notait la présence des représentants des Syndicats.

M. Hoens, Directeur du groupe, sut exalter d'une voix vibrante les qualités de nos tramwaymen, qui, surtout pendant les années de guerre, ont assuré sans défaillance des transports considérables avec un matériel peu adapté à ces tâches.

Après que des applaudissements eurent salué sa péroraison, M. Van Hemeldonck apporta à l'assemblée les félicitations de la Direction Générale, puis s'inspirant d'une allusion faite par M. Hoens à propos de la « famille vicinale », il demanda aux assistants de ne pas considérer la Direction Générale comme une belle-mère regardante aux dépenses, alors que c'est le beau-père « Etat » qui ne lâche pas les cordons de la bourse !

Les discours terminés, M. Ossola, chef de service, apporta les diplômes et les bijoux. Le premier appelé fut le sympathique chef de service Camille de Simpele qui apparut salué par des applaudissements unanimes, mais cet honneur avait sa raison cachée, on apporta le micro et l'appel des noms se fit grâce à la voix radiogénique de « Camille ».

Dans la salle, les employées de Destelbergen (mobilisées fort « civilement » !) allaient de table en table, apporter des couques, des friandises et des cigares. Chaque participant avait reçu à l'entrée deux bons donnant droit à une boisson. Sur la scène, le défilé continua. M. Louis Jacobs était rayonnant et serra la main de nombreux agents qu'il connaissait particulièrement.

A entendre les applaudissements et les cris qui venaient du clan des Dixmudois chaque fois qu'un des leurs était appelé sur la scène, on se demandait avec inquiétude comment le service était assuré, car pour sûr toute la région avait fait le déplacement !

L'appel terminé, la salle bruyante commença à se vider lentement pour la raison péremptoire que les tickets de « demis » étaient épuisés et qu'une telle distinction devait s'arroser entre amis.

Le journal « Nos Vicinaux » félicite la direction de Gand d'avoir repris les bonnes traditions.

A Cureghem.

Dimanche 29 février un nouvel orchestre de jazz, composés entièrement d'agents des Vicinaux, fit sa deuxième apparition en public à



L'équipe de football du dépôt et des ateliers de Hasselt.

l'occasion du bal donné à St-Job au profit des enfants des Résistants des Vicinaux.

Assurément, l'orchestre avait su mettre de l'entrain et la piste était bien occupée par une jeunesse experte aux déhanchements rythmés du « Jitterburg ».

La formation comprend un piano-conducteur, 1 violon, 1 clarinette, 1 trombone, 3 saxos, 1 batterie et 1 accordéon.

L'orchestre-jazz de l'A. N. A. V. offre son concours gracieux à toute manifestation d'association vicinale. C'est ainsi qu'il a assuré la soirée dansante du 3 avril du Cercle des agents de l'Administration Centrale donnée aux Armes des Brasseurs à Bruxelles.

Nous sommes certains que la saison prochaine, aucun bal vicinal à Bruxelles, ne se fera sans eux.

CYCLISME.

Le Tour de Belgique Vicinal.

On prépare à Liège, une formidable épreuve cycliste, qui sera appelée à connaître un gros succès. Sous l'impulsion d'un comité composé de MM. Van Haeren - Reusen - Eben - Hankinet - Colpin - Van Swalm - Hanay - Melon - Jansens et Musik, les pourparlers avancent à grand pas.

Nos amateurs de la petite reine vont être conviés à passer trois jours de chaudes émotions sur un parcours choisi, allant de Liège à Namur puis Bruxelles, St-Trond pour enfin revenir à leur point de départ. Cette course magnifique sera en outre très largement dotée. En effet, on avance que la coquette somme de 20.000 francs récompensera les vainqueurs, et le leader final se verra à juste titre sacré : Champion de Belgique S. N. C. V.

Appel est fait à tous les camarades tramwaymen que la chose viendrait à intéresser, de fourbir les armes, afin d'arriver fin prêt au départ de cette épreuve, car ils auront à compter avec leurs amis liégeois.

N. D. L. R. — La date n'est pas encore fixée, nous espérons encore pouvoir en parler dans le numéro de juillet.

Les nécessités de la mise en page, comme l'obligation de suivre l'actualité nous ont amené à diverses reprises à supprimer le cours « Mouvement des Trains » de M. l'Ingénieur Vankerhove.

Il s'ensuit qu'il est devenu difficile au lecteur de suivre ce texte avec fruit ; aussi le Comité de Rédaction a-t-il décidé de reprendre ce cours dans l'Enseignement Professionnel. Cette page, dans « Nos Vicinaux », restera néanmoins consacrée à la technique. Dès le prochain numéro, des « extraits » ou des aperçus de nos cours d'enseignement professionnel seront donnés régulièrement.

LES PROPOS DU



CONTROLEUR BOUDARD

B. — Tiens Larcier vous êtes aussi convoqué chez le chef de service ?

L. — Comment chef, vous aussi ? Diable, enfin... entrons.

Ch. — Larcier, on m'a raconté que vous n'aviez pas l'air de très bien savoir ce que c'est qu'un réquisitoire, et vous Boudard, vous lui avez laissé dire des énormités sans protester ?

B. — Je m'y attendais chef, mais ce jour-là nous avions parlé des réductions dans leur effet d'ensemble.

Ch. — Soit, mais lorsque Larcier vous a dit : « en échange du réquisitoire je devais évidemment remettre un billet à 50 % », vous n'avez pas sursauté d'indignation contenue ?

B. — Euh, non...

Ch. — Au lieu de faire de l'esprit, vous auriez mieux fait d'éclairer la lanterne de Larcier. Les règles d'utilisation des réquisitoires par les fonctionnaires des départements ministériels ne figurent pas au fascicule « A » car il ne s'agit pas de conditions réglementaires générales, mais bien de dispositions prises de commun accord avec les Ministères.

B. — Cependant le fascicule « A » appelle « réquisitoire » le document montré par le douanier en civil pour obtenir 50 % de réduction.

Ch. — A mon avis c'est regrettable, car il ne s'agit que d'une attestation de service et dans ce cas, le douanier paie 50 %.

L. — Bien sûr !

Ch. — Or les réquisitoires ont été créés pour permettre aux fonctionnaires de voyager sans déboursier d'argent.

L. — Tout cela est clair et je le savais.

Ch. — En échange du réquisitoire le receveur donne un billet équivalent au prix plein.

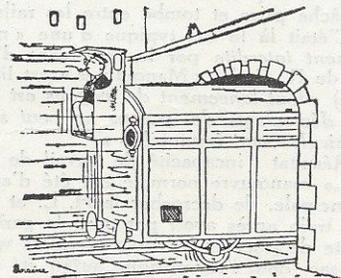
L. — Et si le fonctionnaire exhibe une carte de réduction personnelle ?

Ch. — Jusqu'à présent, nous n'avons sorti qu'un ordre de service : pas de réduction.

L. — Mea culpa !

B. — Je me frappe aussi la poitrine.

Ch. — Ite missa est !



SÉCURITÉ

Statistiques des accidents de travail survenus durant
le mois de Janvier 1948.

Groupes	Nombre de sinistres	Cas mortels	Invalidité probable	Cas d'invalidité totale temporaire	Cas sans chômage
Bruxelles	13	—	—	9	4
Louvain	12	—	—	9	3
Anvers	21	—	1	17	3
Flandres	11	—	—	8	3
Liège	13	1	—	10	2
Limbourg	12	—	—	7	5
Hainaut	38	—	—	32	9
Namur	14	—	—	7	7
Totaux	134	1	1	99	33
Janvier 1947	166	1	2	123	39

Les chiffres sont là éloquents malgré leur sécheresse :
janvier 1947 : 166 accidents de travail.
janvier 1948 : 134 accidents de travail.

On pourrait insinuer que ce résultat provient d'une diminution d'accidents bénins (écorchures, coupures, etc.). Or la statistique Invalidité totale temporaire est encore plus probante :
janvier 1947 : 123 accidents.
janvier 1948 : 99 accidents.

Ce poste est encourageant, et laisse bien augurer des résultats de la coopération des bonnes volontés réunies.

La mécanographie aidant nous serons prochainement en mesure de développer davantage ces tableaux statistiques, quant aux causes et circonstances des accidents, de les séparer par atelier et de les agrémenter de diagrammes susceptibles de mieux frapper les esprits.

ATTENTION aux manœuvres interdites.

Vaneder Odo est venu comme tous les matins prendre son service au dépôt. Il est freineur et va s'installer sur le siège d'un wagon-haussette. Le départ est bientôt donné. Vers 9 h. 30, arrivée du train en gare de St-Baafs-Vyve. Sur la voie principale au delà du garage, s'embranchent une voie en cul-de-sac. Les trois wagons de tête doivent y être amenés.

Vaneder a pris place entre la machine et le premier wagon. Il a le pied posé sur la ferrure inclinée destinée au levage de la locomotive. A l'insu du chef-train qui se trouve dans le fourgon en queue du train, le chauffeur saute de la machine en marche, court vers l'excentrique et au moment précis où le dernier train de roue de la locomotive a passé l'aiguillage, il fait basculer l'excentrique. A cet instant Vaneder, agrippé au paravent essaye de faire sauter du pied le crochet d'attelage du premier wagon.

ET PUIS ?

On suppose que la machine ayant stoppé brusquement, Vaneder eut le pied écrasé entre les deux buttoirs. Sous la douleur, il lâche prise et tombe entre les rails.

C'était là le cas typique d'une « manœuvre anglaise » strictement interdite par le règlement d'exploitation dont l'article 15 du R. G. E. « Manœuvres » est libellé comme suit :

e) « tout lancement de wagons est interdit et tout accrochage ou décrochage de wagons ne peut s'effectuer que lorsque ces véhicules sont immobiles. »

Résultat : incapacité de travail de 43 jours.

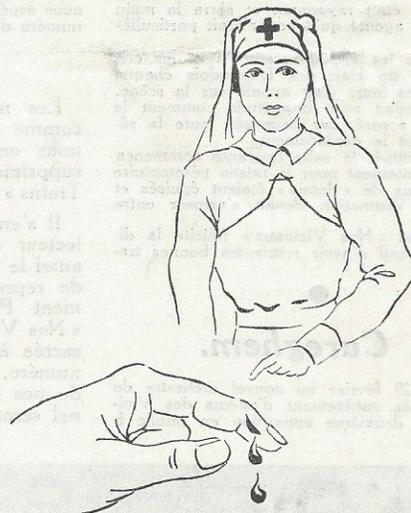
La manœuvre normale eut été d'amener le train sur la voie principale, de décrocher la H. L. et lui faire prendre la queue du train après avoir parcouru le garage. Il lui aurait suffi ensuite de pousser les trois premiers wagons sur la voie en cul-de-sac, dont l'excentrique aurait été préalablement convenablement orienté.

● Appliquez toujours les mesures de sécurité qui vous sont prescrites sans discuter leur nécessité, elles sont dictées par l'expérience trop souvent acquise au prix de graves accidents.

● Une simple égratignure peut entraîner la mort — n'attendez pas ! Demandez des soins immédiats.



POUR TOUTE BLESSURE, ENVOYEZ IMMEDIATEMENT LA VICTIME AU SERVICE CHARGÉ DU SOIN DES BLESSÉS.



Ce faisant, vous quitterez l'atelier heureux et content, car vous aurez contribué à éviter des souffrances, de la misère, peut-être des deuils.

Les statistiques montrent que 80 p. c. des accidents surviennent par manque de précaution, par négligence, par insouciance ou par imprudence de la victime elle-même ou de ses compagnons de travail. C'est donc le « facteur humain » qui est LE PLUS SOUVENT en cause.

La condition primordiale pour parer à un danger est de connaître son existence et de savoir comment il peut nous atteindre, car si nous ignorons le danger qui nous menace, nous risquons d'en être la victime.

LES AUTOBUS GROUPE LIEGE - LIMBOURG

LISTE DES LIGNES AU 31 MARS 1948.

En REGIE :	Km.
Liège - Montegnée - Saint-Nicolas (Pansy)	6.420
Liège - Warzée - Marloie	105.650
Liège - Micheroux - Soumagne	19.300
Liège - Fléron - Soumagne - Verviers	33.000
Huy - Ferrières	38.300
Seraing - Ougrée - Esneux - Warzée	36.900
Hannut - Holognes - Liège	43.800
Liège - Grâce-Berleur et extension vers Rocour	12.840
Overpelt - Waterschei - Genk - Tongeren	82.000
Molenbeersel - Kessenich - Maaseik	14.770
Bree - Maaseik	16.100
Bree - Meeuwen	14.900
Mechelen aan Maas-Asch	19.800
Hasselt - Herk de Stad - St. Truiden	36.400

480.180

PAR FERMIERIS :

Seraing - Rotheux	8.900
Glons - Glins - Liège	14.400
La Calamine - Eynatten - Raeren - Eupen	22.200
Dolhain - Eupen	8.800
Huy - Verlainne et extension vers Warnant	19.400
Huy - Hermalle-sous-Huy - Engis	15.200
Verviers - Henri-Chapelle - Gemmenich	26.700
Verviers - Pepinster - Harzé	31.300
Herstal - Vivegnis - Lanaye - Petit-Lanaye	21.400
Baelen - Herbesthal - La Calamine - Gemmenich	27.900
Saint-Georges - Stockay - Engis	11.200
Huy - Couthuin - Andenne	16.900
Huy - Amay - Stockay - Saint-Georges	15.540

Aywaille - Remouchamps - Louveigné - Trooz	20.200
Hannut - Ville-en-Hesbaye	9.100
Forville - Burdinne - Huy	23.400
Wasseiges - Burdinne - Huy	17.100
Canne - Bassenge - Glons - Tongres	23.100

332.740

Comme on peut en juger par la liste ci-dessus, le groupe Liège - Limbourg exploite directement un nombre important de lignes d'autobus puisque nous y comptons près de 500 km. de lignes en régie contre 350 km. de lignes affermées.

A ce point de vue, ce groupe vient en deuxième place après le groupe Namur - Luxembourg qui exploite en régie 588 km. de lignes d'autobus.

La ligne « Liège - Warzée - Marloie » longue de 105 km. est actuellement la plus longue du réseau. Elle remplace sur une partie du parcours, la ligne autorail Ougrée - Warzée - Ouffet.

Le dépôt de Liège Saint-Gilles a agrandi récemment son garage occupé actuellement par une flotte de

13 « Chausson » dont plusieurs avec moteur Diesel.

2 Scania Vabis.

7 Mack.

7 Guy

et un splendide nouvel autobus G. M. C. importé d'Amérique.

Depuis le 1^{er} février nous exploitons la ligne *Hannut - Holognes - Liège* qui remplace l'exploitation autorail sur les lignes Hannut - Omal et Omal - Verlainne jusqu'à Haneffe.

Cette ligne a 43 km. 800. Le trajet s'effectue en 1 heure 40' et en semaine les habitants de ces régions peuvent quitter à 18 heures et le dimanche à 22 heures 15', alors qu'auparavant, comme le signalait le journal local, certains voyageurs devaient quitter la grande ville à 15 heures pour être certains de rentrer le jour même.

A Omal, l'autobus donne et prend les correspondances avec la ligne autorail Waremmes - Statte.

Jusqu'à Haneffe, on a suivi ou coupé constamment la ligne ferrée. de là nous obliquons à gauche pour joindre Liège directement. A Fexhe-le-Haut-Clocher, nous coupons encore une ligne ferrée vicinale, c'est la section de St. Georges à Fexhe-le-Haut-Clocher de la ligne Hannut - Jemeppe-sur-Meuse - Engis - Ampsin. A Bierset, nous longeons l'aéroport de Liège. après Holognes - Wasseiges, Grâce-Berleur et Montegnée, l'autobus commence presque au pas d'homme, une descente abrupte vers Liège et nous arrivons au terminus gare du Palais près de la Place St. Lambert.

Une nouvelle acquisition.

Les Vicinaux ne laissent passer aucune occasion d'essayer le matériel le plus perfectionné.

Nous avons eu le plaisir de voir à Liège, notre blason sur un magnifique véhicule, dernier cri de la technique, réplique sur pneus de la P. C. C., un autobus de la General Motor, directement importé d'Amérique.

C'est le triomphe de l'automatisme, tout fonctionne, se met en mouvement, s'engrène par relais électriques.

Le moteur, un Diesel 2 temps, 6 cylindres, se trouve à l'arrière et développe 165 CV. Le pont arrière, conception G. M., est entièrement porteur, et possède un couple conique à denture hélicoïdale. La vitesse de l'autobus en prise directe, au régime du moteur contrôlé par le régulateur est de 75,9 km. heure.

La transmission hydraulique est entièrement automatique. Les freins sont actionnés par air comprimé.

Le véhicule offre 40 places assises. La carrosserie est autoportante monocoque en aluminium et acier.

Les fenêtres sont coulissantes dans le sens vertical.

Les portes sont repliantes, en acier, à commande pneumatique.

Une lampe témoin s'allume lorsque la porte de sortie s'ouvre. Il existe une porte de secours.

Chauffage par air chaud. En été, par minute 28 m³ d'air frais filtré sont introduits dans la carrosserie.

L'éclairage intérieur est splendide, assuré par 18 plafonniers de 15 bougies. Les marchepieds sont éclairés. Il y a dix larges baies de chaque côté. Demande d'arrêt par tirette, actionnant électriquement une sonnerie.

Au poste de conduite, spacieux et confortable, on notera qu'il n'y a pas de pédale d'embrayage, la transmission étant hydraulique et entièrement automatique.

Cette belle pièce a déjà fait du service et doit faire l'admiration des « Coumères » de la Cité Ardente !

**LÉGER
ÉLÉGANT,
ROBUSTE.**

Tel est le

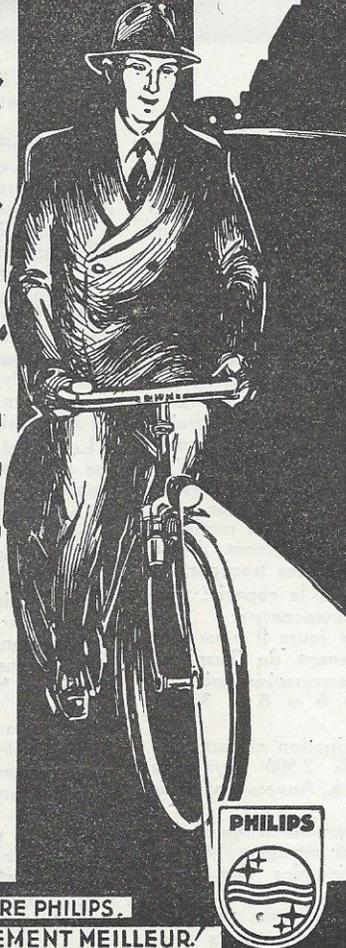
**PHILIDYNE
SPORT**

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.



L'Electrification des Réseaux des Voies Ferrées en Belgique

ON sait que l'Etat Belge et la S. N. C. B. ont commencé depuis plusieurs mois la mise en application d'un plan quinquennal d'électrification du grand chemin de fer.

Il serait question d'électrifier 1.500 km. de lignes du grand réseau en l'espace de 5 ans.

Les travaux ont commencé par la ligne Bruxelles-Charleroi dont l'électrification devrait être achevée pour mars 1949.

Viendra ensuite le tour à la ligne marchandises Linkebeek-Anvers qui permettra de transporter à grande vitesse les produits du bassin de Charleroi vers notre grand port.

Puis ce seront :

Bruxelles-Namur (fin 1949).

Bruxelles-Ostende (fin 1949).

Bruxelles-Liège (milieu de 1950).

A la fin de 1950 seraient électrifiées les lignes Gand-Muizen (grand centre de triage près de Malines) - Schellebelle-Bruxelles; Merelbeke-Monceau; Mons-Charleroi; Haine-St-Pierre-Manage. En 1951, les trains électriques rouleraient de Charleroi à Liège et de Bruxelles à Tournai par Saint-Ghislain. Enfin Liège-Herbethal, Namur-Arlon, Marloie-Herstal, Athus-Libramont-Bertrix, Namur-Heer-Agimont seraient électrifiés pour la fin de 1951.

En outre une bonne quantité d'antennes touristiques seraient électrifiées avant 1950, par exemple Liège-Spa ou Bruges-Blankenberge et Knokke.

Au total, tout cela coûterait quelques 13 milliards et demi, mais en 1951, la Belgique posséderait ainsi un immense métropolitain, le plus vaste du monde.

Avantages

de l'Electrification.

SI pour le public l'un des traits caractéristiques de l'électrification est la propreté, pour l'exploitant les principaux avantages peuvent se résumer comme suit :

Amélioration du temps de parcours tout en respectant le même plafond de vitesse que le vapeur.

Augmentation de la charge utile des trains et par conséquent de la capacité des lignes.

Souplesse remarquable devant des pointes de trafic inattendues.

Diminution du poids mort, la Pacific type I pèse 175 T., elle pourra être remplacée par une locomotive électrique de 80 T.

Suppression des pertes de temps rendues inévitables en traction vapeur par les virages des locomotives. L'alimentation en eau et combustible, le nettoyage des feux, etc...

Utilisation plus intensive du matériel, les automotrices électriques n'effectuent un passage à l'atelier central qu'après 180 à 200.000 kilomètres.

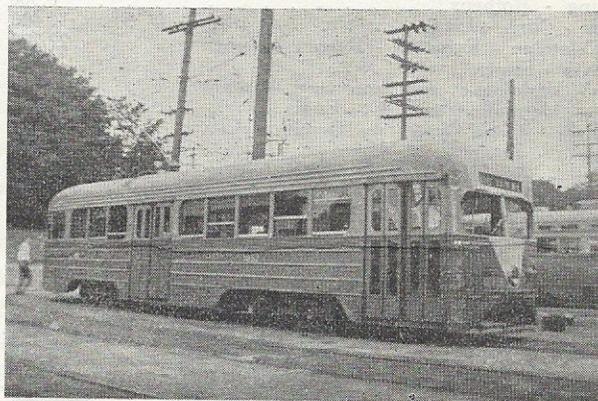
Economie : plus de manipulation de combustible et de cendrées, plus d'épuration et de distribution d'eau, ni de lavages de chaudières, etc. Les locomotives brûlent du combustible de valeur, alors que les centrales électriques peuvent consommer du poussier maigre. On a calculé que l'économie de charbon pour

la S. N. C. B. sera de l'ordre de 650.000 T. par an (1).

Il est difficile de prévoir les répercussions de ces réalisations sur le trafic de nos lignes vicinales. Si en certains points le vicinal pourrait enregistrer une diminution du voyageur-kilomètre, par contre, dans son rôle normal d'affluent de grandes lignes, il est en droit d'espérer bénéficier de l'augmentation de trafic que les électrifications ne manquent pas de susciter.

(1) N. D. L. R. - Pour cette partie nous avons fait des emprunts à un excellent article paru dans la revue « Contact » éditée par la firme Graaf et C^o.

La motrice électrique de l'avenir, une P. C. C. à Washington.



Aux Vicinaux.

LE programme d'électrification de la S. N. C. V. ne s'étend que sur une période de un à deux ans, et il est, on s'en doute, plus modeste, après 40 ans d'efforts et de réalisations, ayant conduit à l'électrification progressive des lignes les plus intéressantes de son réseau.

On conçoit que les études préliminaires à l'électrification d'une ligne doivent permettre de répondre à des critères bien définis. L'un d'eux peut être résumé très sommairement comme suit : « Si la population riveraine, apte à se déplacer, peut justifier une fréquence de 30 trains par jour et en moyenne un train toutes les demi-heures matin et soir, et d'un train toutes les heures dans la journée, alors il est avantageux d'électrifier. »

Il est certain que le choix du mode de transport dépend essentiellement de la fréquence et du volume des transports à assurer, comme aussi de la capacité propre aux véhicules transporteurs.

Sait-on que tous les jours il nous faut amener à Anvers venant de Turnhout et de la Campine anversoise près de 4.000 voyageurs entre 6 et 8 h. 30 du matin ?

Pour la même destination et aux mêmes heures, plus de 2.500 voyageurs viennent de Hamme à Anvers par vicinal.

De 6 à 8 h. 30 venant d'Assche et d'Alost près de 3.500 voyageurs débarquent de voitures vicinales dans Bruxelles.

Seule la traction électrique peut résoudre les problèmes de transports mas-

sifs pendant de courtes périodes de pointe, que connaissent toutes les grandes agglomérations.

Aujourd'hui devant le coût élevé de l'électrification du kilomètre de voie (1,7 millions environ aux Vicinaux) on semble s'orienter momentanément vers l'électrification de *prolongations* de lignes électriques existantes, là où il n'y a qu'à planter des poteaux et tirer des fils et où la construction de nouvelles sous-stations n'est pas toujours indispensable.

Durant l'année 1947, nous avons vu la réalisation de la section Malonne-St-Gérard d'une longueur de 16 km. avec la construction d'une sous-station à Lesves. Ce sont maintenant de beaux trains électriques qui emmènent, en 1 h. 20, les

voyageurs de Saint-Gérard à Namur sans changement de voiture.

Sur la ligne Liège-Barchon-Dalhem l'électrification a été poussée jusqu'à la commune de Trembleur, le point d'arrêt étant erronément appelé Blégné, nom d'un village voisin.

Sur la ligne Bruxelles-Haacht, l'électrification et la signalisation automatique ont été poussées jusqu'à Haacht-Village.

En ce qui concerne la section Maria-kerke-Middelkerke démontée pendant la guerre et reconstruite provisoirement avec des matériaux de réemploi en 1945, nous allons opérer un rééquipement moderne en utilisant notamment un type spécial de suspension caténaire.

Le projet d'électrification d'Onoz-Fleurus a été approuvé par le Ministère des Communications le 29 juillet 1947.

La liaison en tram de Namur à Charleroi serait ainsi assurée par l'intermédiaire de la ligne Fleurus-Charleroi qui appartient à une société privée.

Cette liaison pourra être assurée *entièrement par nos lignes* si le projet de construction d'une *nouvelle* ligne Ransart (terminus de Gilly-Ransart) à Fleurus (terminus Namur-Onoz-Fleurus) est approuvé.

Le prolongement jusqu'à Riemps de la ligne électrique Liège-Bassenge a été officiellement inaugurée le 22 mars 1948.

En ce qui concerne la ligne Louvain-Diest déjà électrifiée jusqu'à Linden, le dossier du projet d'électrification de *Linden-Lubbeek* a été soumis à l'approbation officielle le 29 mai de l'année dernière, tandis que le dossier *Lubbeek-*

(Suite page 11).

Diest a été soumis au début de cette année. Signalons que pour ce dernier, les provinces et les communes ont voté l'augmentation de capital tandis que l'Etat n'a pas encore donné son accord. Espérons que cela ne tardera pas.

Dans le groupe du Hainaut on enta-

mera en 1948 les travaux prévus pour :

- 1) Saint-Ghislain - Baudour,
- 2) Dour - Wihéries.

De plus, la Société va soumettre à l'approbation ministérielle l'électrification de Trazegnies-Gouy-lez-Piéton vers Pont-à-Celles.

Les amis du rail, qui sont nombreux en Belgique, se réjouiront de constater qu'aux Vicinaux, les dirigeants ont gardé une saine notion des possibilités du tramway électrique, exploité avec du matériel moderne.

☪ Notre service Psychotechnique

Avez-vous déjà été appelé à subir un examen psychotechnique ?

Probablement non, mais vous avez été intrigué en écoutant les commentaires et les impressions d'un de vos collègues désigné à cet effet.

En bavardant après les épreuves avec des agents, nous avons constaté avec plaisir que certains se rendaient parfaitement compte du but dans lequel ils étaient soumis à diverses épreuves et dans quelle intention ce service était organisé. Par contre, d'autres n'ont retenu que peu de chose de leur passage : une grande salle, des appareils compliqués... Ils en sortent avec une interprétation complètement erronée des tests (essais) subis et avec l'impression qu'on leur a fait accomplir des gestes peu compréhensibles sans queue ni tête.

Il n'en est rien.

Nous voulons, très sommairement, expliquer « le pourquoi » de quelques épreuves à certains candidats qui sont rentrés chez eux vaguement inquiets et parfois légèrement abasourdis !

Puis, dans l'attente d'une projection, le candidat regarde tranquillement l'écran; dès l'apparition d'une image (vélo, enfant, groupe soudure à 100 m., etc.) il saisira immédiatement la manivelle qui conviendra le mieux suivant son opinion (frein rapide ou frein ordinaire) pour éviter un accident.

Chaque vue montre un cas de circulation différent.

Quel frein faut-il employer ?

La rapidité de réaction ainsi que le nombre de fautes sont d'un intérêt capital pour l'attribution d'une cote à un candidat wattman.

Durant 30 projections notre candidat aura eu l'occasion de montrer avec quel degré de précision il peut exercer ce métier ainsi que sa rapidité de réaction.

L'épreuve des wagonnets ou en termes plus scientifiques la « tachodométrie » (art de mesurer rapidement les distances) permet au psychotechnicien de se rendre compte de ce que vaut le candidat au point de vue rapidité d'action lorsque un véhicule roule dans le même

sens ou dans le sens opposé ainsi que sa façon d'estimer une largeur ou une profondeur.

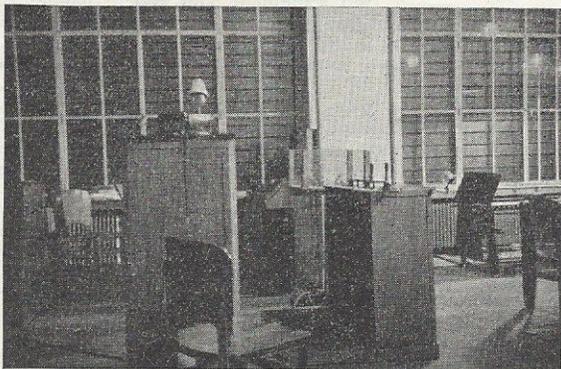
La dernière épreuve ne s'oublie pas facilement ! Que de lumières aveuglantes, de sons crispants et de sensations inattendues; c'est bien simple, on les a accumulées pour évaluer l'émotivité.

C'est l'épreuve de la frayeur. C'est pourquoi cet appareil s'appelle « taraxigraphe ».

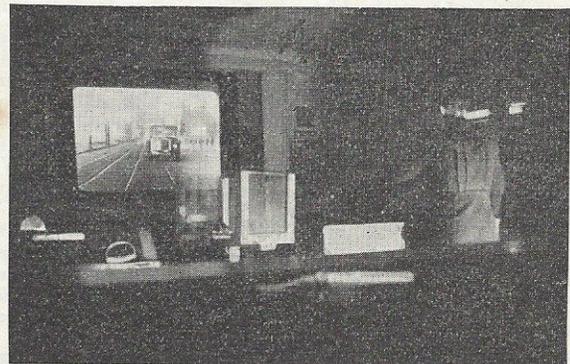
Ce mot vient du grec taraxos : peur
grapho : j'écris.

Ne croyez pas que cette épreuve puisse être nuisible à quelqu'un souffrant du cœur, soyez sans crainte.

Par contre, nous pourrions précisément écarter ceux qu'on appelle « cardiaques » ou les « grands émotifs » afin d'éviter que ces hommes, qui ne peuvent pas contrôler leurs nerfs, ne soient tout-à-coup placés face à face avec une dangereuse situation de circulation routière survenant à l'improviste.



Le contrôler avec deux manettes.



Projection d'images devant le wattman.

Le premier appareil devant lequel on place l'agent lui est déjà familier puisqu'il s'agit d'un contrôleur, mais à deux manettes.

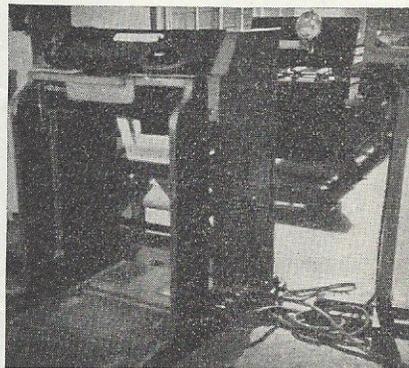
La façon régulière de travailler de même que les irrégularités (réactions et fautes) sont indiquées automatiquement et objectivement sur des bandes de papier à l'aide d'un chronomètre au 1/100^e de seconde.

Pourquoi faut-il manipuler deux fois le contrôleur ?

R. : la première fois pour avoir la conviction que le candidat est susceptible « d'automatisme » ou pour se rendre compte du temps qu'il lui faut pour acquérir cette aptitude.

La deuxième fois pour mesurer le degré d'intelligence qu'il a pour ce métier ou pour mesurer ses réactions.

Ces deux points sont d'une importance capitale pour sélectionner les conducteurs.



Le taraxigraphe.

Ces hommes, éprouvant une « véritable peur » pourraient provoquer des accidents mortels du fait de leurs réactions déficientes.

En résumé, soyez persuadés que la « batterie de test » permet de mettre chaque homme à la place qui lui convient (the right man in the right place), grâce à une sélection d'épreuves.

Oseriez-vous prendre place dans un véhicule, en sachant à l'avance, que dans quelques minutes, ou demain ou le mois prochain, à un croisement dangereux ou dans une courbe accentuée, le conducteur peut devenir la cause d'un accident entraînant des blessés ou des morts ?

Non, et aucun chef ne prendrait cette responsabilité.

La psychotechnique ne fait que « choisir celui qui convient ».

L'électrique

Lille - Roubaix - Tourcoing.

(Suite de la page 3).

Il y aura 4 freinages comme à la P. C. C. :

- 1) un frein à main d'immobilisation;
- 2) le frein électrique ordinaire qui sera utilisé normalement;
- 3) un frein électro-pneumatique commandé électriquement;
- 4) un frein d'urgence magnétique sur rail.

La caisse aura 13 m. de long, on accèdera au plancher par 2 marches, les portes seront à fermetures automatiques et marche-pied rabattant.

Le Matériel électrique.

La répartition du courant dans les moteurs pendant la période du démarrage et du freinage de service est assurée par un groupe de vingt-deux contacteurs télécommandés par le courant basse tension d'une batterie d'accumulateurs S. A. F. T. de 16 éléments cadmium-nickel ayant une capacité totale de 40 ampères-heure.

Ces 22 contacteurs permettent, par une distribution judicieuse, l'obtention de dix-huit crans de démarrage, dont trois crans de shuntage et de 15 crans de freinage rhéostatiques de service.

Un préselecteur de couplage permet de choisir à préalable le couplage adopté pendant toute la durée du démarrage et évite les secousses désagréables de la transition au passage série parallèle, que les différentes méthodes employées jusqu'à ce jour sont impuissantes à supprimer totalement.

Chaque train de 2 voitures accouplées disposera d'une puissance de 400 C. V. procurant une vitesse de 60 km/h. ce qui permettra de réduire l'horaire actuel de 5 minutes sur Lille-Roubaix, résultat remarquable vu les 19 arrêts situés entre les deux villes du Nord qui sont actuellement jointes en 30 minutes.

Ces voitures seront munies de pantographes alors que tout le matériel actuel est à trolley. Dès à présent on travaille à rabaisser la ligne aérienne sur le parcours prévu.

Au point de vue exploitation, on peut dire que ces lignes sont excellentes, la fréquence est de 12' aux heures creuses et de 10' aux heures de pointe, et descend parfois à 6' en cas de forte affluence, et doit-on l'ajouter, la E. L. R. T. ne connaît pas la multiplicité des réductions de tarif que nous devons accorder !

L'important programme de modernisation que nous avons exposé, constitue dans les circonstances présentes, un geste de courage et de confiance dans le prompt relèvement de la France. Par la reconstruction dans un temps record de leur réseau détruit, les cheminots français avaient montré l'exemple. En assurant un service de transport efficace sur les lignes secondaires du département du Nord, les tramwaymen de la E. L. R. T. coopéreront d'une façon efficace au redressement économique de leur pays. Nous sommes certains d'exprimer les sentiments des 14.000 lecteurs de « Nos Vicinaux » en souhaitant à nos voisins éprouvés le prompt retour de la prospérité française.

MODELISME.

Nous signalons à nos lecteurs que cette question intéresse, qu'un des livres les mieux documentés sur ce sujet s'intitule le « Memento de l'Amateur », de Fournereau, aux Editions Loco-Revue - Montchauvet Seine et Oise (France). Il y a un an, donc avant la dévaluation, ce livre coûtait 92,50 francs belges.

En outre, la revue du modéliste français « Loco-Revue » paraît à nouveau.

POUR VOUS FEMMES et MERES.

VOTRE COURRIER.

Mme C. D., de Namur. — Merci de votre gentille lettre. Vous avez raison de ne pas accoutumer votre bébé à une tétine. La vilaine habitude qu'ont certains enfants de se ronger les ongles, est souvent la conséquence de l'usage de la tétine.

Mme R. D. de Bruxelles. — Loin de nous ennuyer, votre lettre nous a fait le plus grand plaisir ; nous souhaitons vivement, en effet, que notre courrier devienne de plus en plus important et que nous puissions vous aider le mieux possible.

Si la dentition de votre petite fille tarde exagérément, il est possible qu'elle fasse un peu de rachitisme ; consultez le médecin sans trop tarder.

VOTRE CHRONIQUE

Avant d'en terminer avec la question de l'allaitement, nous aimerions encore attirer votre attention sur quelques points de détail.

Et d'abord, sur la vérité de cet axiome qui dit que la succion du bébé est le stimulant par excellence de la montée du lait.

Quand le bébé tette mal, est vite fatigué, l'avenir de la lactation s'en trouve compromis. Or, les bébés les moins vigoureux sont précisément ceux qui auraient le plus besoin du lait maternel.

Il ne faut cependant pas que la maman perde courage : la correction de la position de mise au sein, l'augmentation du nombre des tétées, la vidange complémentaire et manuelle des seins, sont autant de facteurs qui doivent permettre de sauver l'allaitement.

Ensuite, nous aimerions vous répéter une nouvelle fois qu'un bébé au sein possède des attributs de santé qu'il ne partage avec aucun enfant nourri artificiellement. La coloration de la peau, la qualité des chairs, la gaieté de l'humeur et les progrès psychiques et moteurs ainsi qu'une résistance certaine à la maladie sont l'apanage incontesté du bébé élevé au sein.

Enfin, il est prouvé que le lait maternel contient et transmet au nourrisson des globules spécialement préparés à la lutte contre les microbes.

Nous croyons avoir pu intéresser quelques-unes d'entre nos lectrices et nous attendons leurs suggestions quant au sujet de nos prochaines chroniques.

LA RADIO dans les TRAMWAYS.

Les maisons en ont. Les automobiles en ont. Même les trains, les bateaux et les avions en ont. Alors pourquoi les trams électriques et les autobus n'auraient-ils pas la radio également ? C'est la question que se posa l'américain Taft junior. Et il découvrit que c'était parfaitement réalisable.

Taft, le cousin d'un sénateur de l'Ohio et directeur d'une station de radio indépendante à Cincinnati, vient de créer la société « Transit Radio » et il a fait des essais sur les autobus de cette ville. 96 % des passagers-cobayes ont exprimé leur satisfaction. Aussi Taft va installer des postes récepteurs sur les 150 trams et autobus de Cincinnati et ses programmes seront conçus strictement dans le genre « écoutez pendant que vous voyagez ».

De 6 heures du matin à minuit (!) chaque jour la station émettra en une suite continue de la musique variée, des nouvelles, des bulletins du temps entrecoupés de 20 secondes de publicité.

Non seulement Taft espère gagner de l'argent grâce aux annonces, mais la société de transport compte sur la radio pour augmenter le nombre de voyageurs.

Mais Taft ne compte pas s'arrêter à Cincinnati. Il pense encore à des essais dans une demi-douzaine de petites villes avant de s'attaquer à Baltimore et Washington.

Dans quelques temps, écrit le « Time », à qui nous empruntons cet écho il n'y aura plus que le métro de New-York à qui l'on permettra de faire son propre bruit.



Le moteur de ce petite modèle d'autobus possède une force de 1 C. V. et fait du 40 km. à l'heure en terrain plat et consomme 4,5 litres aux 100 km.

Cet autobus miniature a 60 cm. de large et 2,40 m. de long.