

Nos VICINAUX

4^e ANNEE - N° 1

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

FEVRIER 1949



NOUVEL-AN A L'ADMINISTRATION CENTRALE

A l'occasion du renouvellement de l'an, M. le Président du Conseil, Comte L. de Lichtervelde, fidèle à la tradition, reçut en son cabinet de travail, M. le Directeur Général De Vos, entouré de ses collaborateurs immédiats, venus lui présenter leurs souhaits de Nouvel-An.

Ainsi qu'il sied en pareille circonstance, M. le Directeur Général ne manqua point d'invoquer en toute franchise la situation difficile contre laquelle se débat notre vieille société.

L'année 1948 fut avant tout une année de lutte ardue et d'efforts incessants, imposés par une trésorerie insuffisante et un déficit persistant.

L'avenir se présente sous des auspices plutôt sombres et les efforts conjugués et persévérants de tous ne seront pas de trop si l'on ne veut pas que mente le vieux proverbe : Plaie d'argent n'est pas mortelle ! ».

M. le Président, dans sa réponse, rendit hommage aux qualités d'administrateur de notre Directeur Général et au dévouement des membres du personnel, à quelque échelon de la hiérarchie qu'ils appartenaient.

Toujours très attentif à tout ce qui touche à la vie sociale et aux intérêts supérieurs de notre société, M. le Comte L. de Lichtervelde avait trouvé une nouvelle fois un sujet digne de notre attention, dans l'arsenal de questions qui lui tiennent plus spécialement à cœur dans le domaine de l'organisation en général, et de la formation du personnel en particulier.

Un rapport d'étude, publié dans le Bulletin Social des Industriels (1) et exposant quelques aspects de la

(1) Ci-après la reproduction d'un des passages les plus caractéristiques de l'étude commentée par M. le Président du Conseil :

vie sociale et industrielle aux Etats-Unis, lui fournit l'occasion d'entretenir ses auditeurs des qualités que l'on découvre outre Atlantique chez les chefs.

Son tour d'horizon accompli, M. le Président conclut son allocution, en se joignant à notre Directeur Général, pour présenter leurs souhaits de Nouvel-An à tous les membres du personnel et à leurs familles.

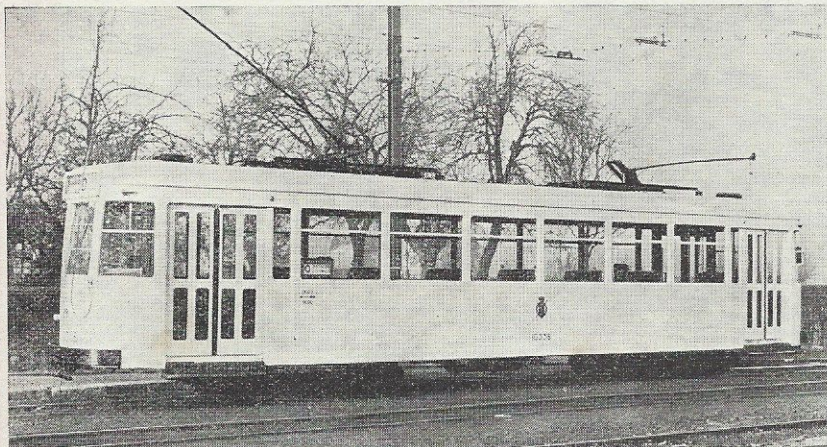
« La grande force de l'industrie américaine réside presque uniquement dans la valeur de ses chefs et la conception qu'ils ont de leur tâche.

» Le chef américain reste pratiquement jeune jusqu'à sa mort ; il est optimiste, dynamique et raisonnable dans l'appréciation de ses possibilités et l'organisation de son activité. Nous ne connaissons rien d'aussi faux que la caricature du businessman américain tenant un téléphone dans chaque main, donnant des ordres, prenant des décisions dans des conditions de surcharge que s'efforcent de réaliser un trop grand nombre de nos industriels européens. En fait, le chef d'entreprise américain prend bien des décisions, quelques-unes par année tout au plus : il ne les prend pas rapidement, il est l'homme le moins dérangé qui se puisse imaginer. Ce résultat ne tient pas du miracle, il prouve seulement que le chef a compris son rôle essentiel et qu'il y attache l'importance voulue en se déchargeant sur ses subordonnés de tout ce qui peut être étudié à fond en dehors de lui...

» Nous avons rencontré beaucoup de chefs aux Etats-Unis, nous n'en avons pas vu dont le temps soit grignoté par des détails. Tous se consacrent entièrement aux problèmes posés par la politique générale de l'affaire, à l'étude d'un programme à longue échéance, à l'émission de directives que d'autres ont ensuite la charge d'interpréter et d'exécuter dans le cadre de leurs compétences et de leurs responsabilités.

» Dans la grande majorité des cas, le chef américain ne doit sa position qu'à son effort personnel, il reste et se sent solidaire de ceux qui l'aident dans la lutte pour le succès, il connaît leurs difficultés pour les avoir vécues, il sait que nul n'est infallible, et que seules comptent la bonne volonté et la loyauté. Par cette attitude, il est généralement assuré de la compréhension et de la collaboration de tous. »

Caractéristiques de la Motrice légère 10336.



Les lignes arrondies des extrémités et les vastes baies identiques assurent à la ligne de la 10.336 un bel équilibre des proportions.

NOS lecteurs se souviennent que dans le n° 10 de « Nos Vicinaux » de novembre 1947, nous leur avons présenté un nouveau type de motrice à bogies électrique, la 10.335. Ce véhicule fut mis en service sur une ligne urbaine de Bruxelles et sa marche a pu être suivie de près. Aussi, forts de cette expérience, les Ateliers du groupe de Bruxelles viennent de sortir la première voiture d'une nouvelle série de motrices légères.

La longueur de la caisse a été portée à 13 m. 90. Afin de faciliter son passage en courbe, les têtes de la voiture ont été arrondies. Ce changement d'aspect extérieur donne à la voiture une allure modernisée très remarquée lors de ses essais.

La caisse comporte 6 compartiments sans cloisons, les portes de plate-forme sont à commande électro-pneumatique du type « portefeuille ». La voiture est à deux sens de marche et les postes de conduite très concentrés, permettent en plus de la conduite de la voiture, l'ouverture et la fermeture des portes avant et arrière, gauche et droite. Une nouvelle disposition des boutons de commande permet d'ouvrir et de fermer chaque porte séparément.

Cette voiture, la 10.336 destinée au réseau urbain est d'une capacité supérieure aux précédentes du type « N » 10.330 à 35. Elle dispose de 33 places assises et 67 places debout, sans surcharge.

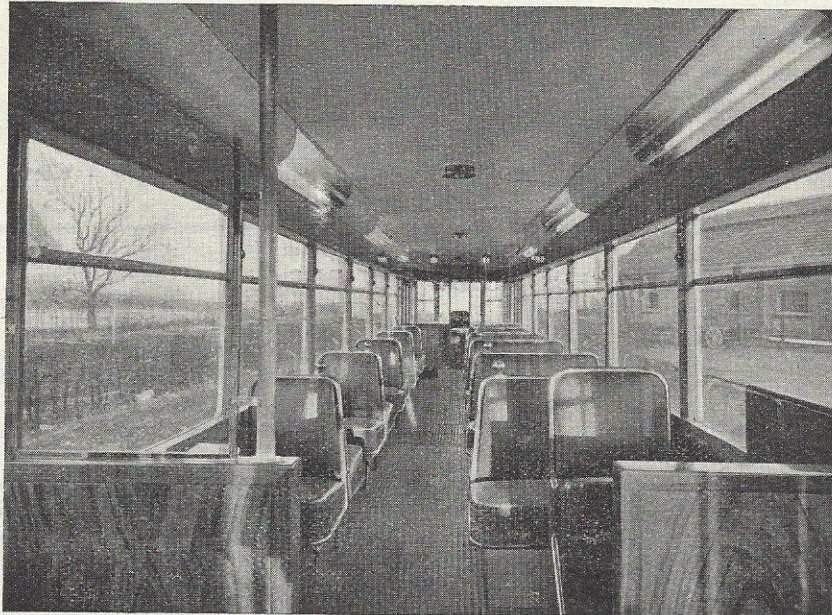
Au point de vue mécanique, la voiture est identique aux précédentes. Les 2 moteurs de 65 CV restent suspendus à la caisse et la transmission se fait par l'intermédiaire d'arbres à cardans et de ponts, aux essieux extrêmes.

Nous signalerons encore comme innovations les essuies-glaces pneumatiques et enfin l'éclairage par tubes fluorescents à courant continu, qui est une des premières réalisations en Europe sur matériel roulant.

Les premiers résultats d'exploitation de cette nouvelle voiture ont été des plus satisfaisants.

Afin de permettre d'établir des com-

paraisons avec notre motrice à bogies standard, nous avons rassemblé ci-dessous quelques caractéristiques :



Remarquez le siège du receveur à l'avant-plan et l'alternance de l'éclairage fluorescent.

Dimensions :	Motrice à bogies standard :	10.336
Longueur de la voiture hors buttoirs :	13 m. 400	14 m. 300
Longueur de la caisse :	12 m. 420	13 m. 900
Largeur des sièges :	0 m. 480	0 m. 480
Largeur du passage :	0 m. 450	0 m. 500
Empattement d'axe en axe des bogies :	1 m. 900	1 m. 800
Diamètre des roues :	0 m. 660	0 m. 620
Équipement :		
Moteurs :	4 × 65 CV	2 × 65 CV
Puissance totale :	260 CV	130 CV
Poids total de la voiture	20 T.	15 T.
CV par tonne en charge (20 T. + 7 T. voyageurs) :	9,6 CV	6 CV
Vitesse en palier :	75 km. H.	70 km. H.
Nombres de places assises :	30	33
Nombre de places debout :	22 + 26 = 48	67

Comme on le voit, la 10.336 est plus longue, les bogies construits à la S. N. C. V. sont légèrement plus petits et le diamètre des roues étant moindre, la caisse est rabaisée.

Cette motrice n'étant pas destinée à

tractionner des remorques, il a été possible de supprimer 2 moteurs et si l'on songe qu'il ne faudra qu'un receveur pour une capacité de 100 voyageurs on se rend compte que l'exploitation de ce véhicule est particulièrement économique.



**SI
ON
VOUS**

LE DEMANDE !

Lignes vicinales à grand écartement.

Dans la liste que nous avons donnée récemment, nous avons omis la plus importante de ces lignes : Pouleur-Sprimont-Trooz dont une partie est toutefois démontée.

La section qui subsiste va de Pouleur à Sprimont (gare de Damré) soit 8 km. 500.

La rédaction de « Nos Vicinaux » adresse un appel à tous les chefs de dépôts et aux déposés aux archives dans nos directions locales pour qu'ils recherchent s'ils possèdent encore des vieux billets de tram datant de 1900 à 1930. Nous désirerions reconstituer une collection de nos anciens billets et aider les collectionneurs privés qui nous en demandent. D'avance merci !

LA SIGNALISATION AUTOMATIQUE.

Sur les lignes électriques à trafic intense, la signalisation automatique constitue un élément de sécurité important et améliore considérablement les conditions d'exploitation.

La S. N. C. V. poursuit son effort dans ce domaine et c'est ainsi que fin 1948 nous avons pu transformer en « automatique » la ligne Eupen-Verviers, les 3 sections de Louvain à Linden et les sections de Jupille à Saive.

A partir de 1949 nos diverses directions locales prévoient la réalisation de la signalisation automatique sur :

Groupe Liège-Limbourg :

Hasselt-Houthalen,
Hasselt-Genk,
Hasselt-Trekschueren,
Spa-Heusy,
Bassenge-Riemst.

Groupe d'Anvers :

le détournement à Malines le long de la Dyle,

la section située entre le dépôt de Zurenberg et la Porte d'Herenthals,

la section comprise entre le dépôt de Malines et la ligne principale sur la chaussée.

Groupe du Brabant :

Espinette-Centrale à Rhode-St-Genèse, qui après la construction d'un nouveau garage comprendra 2 sections,

Waterloo-Eglise à Monument Gordon.

Groupe des Flandres :

ligne 6 sur la partie de Bruges à Ste-Croix,

ligne 2 sur la section voie unique : Bruges-St-Sauveur-t Zand.

L'INDISPENSABLE TRAM !

La Société qui exploite les lignes secondaires de Amersfoort-Zeist-Utrecht, a remplacé, depuis le 1^{er} février, l'exploitation de tramways par un service d'autobus toutes les demi-heures, mais... les trams feront quelques voyages aux heures de pointe !

UN PRIX.

Il est institué un prix annuel de 150.000 frs. Ce prix peut être décerné à l'auteur - belge ou français - de la meilleure étude sur un sujet intéressant, en ordre principal, les transports

Les mémoires soumis au concours doivent être inédits et dactylographiés ; ils doivent être adressés, francs de port au Comité de Gérance du Fonds Spécial de la Compagnie du Chemin de Fer du Nord chez la Fondation Universitaire, 11, rue d'Egmont, à Bruxelles avant le 1^{er} octobre de l'année sociale au cours de laquelle le prix peut être décerné.

Le Comité de Gérance use des moyens d'information qui lui semblent utiles pour s'éclairer sur la valeur des travaux présentés.

Le prix ne peut être partagé. Toutefois, il peut être décerné à deux ou plusieurs collaborateurs si le travail est leur œuvre commune.

Le montant d'un prix non attribué fait retour au Fonds spécial.

Notre photo de couverture est un agrandissement d'une partie d'une photo primée à notre concours 1948. Elle fut prise par le contrôleur Peeters avec un Rolleiflex et représente un départ du 41 vers Turnhout, à la boucle du terminus d'Anvers, place Roosevelt.

Par arrêtés du Régent en date du 30-12-1948, les capitaux des lignes de la province de Hainaut sont fusionnés en quatre groupes dénommés comme suit :

1° GROUPE DE TOURNAI comprenant :

- a) les lignes de la banlieue de Tournai
- b) la ligne Flobecq-Grammont
- c) la partie comprise entre Mainvault et Quevaucamps de la ligne Mainvault-Quévrain.

2° GROUPE DE MONS ET DU BORINAGE comprenant :

- a) la ligne St-Ghislain-Hautrage et extensions
- b) les lignes de la banlieue de Mons
- c) les lignes de la banlieue du Borinage
- d) la ligne Quévrain-Roisin
- e) Boussu à la frontière vers Bavay
- f) Baudour-Lens-Bouffe
- g) Mons-Boussu
- h) Casteau-Ch. Notre-Dame-Louvignies
- i) Lens-Enghien-Soignies
- k) Dour-Elonges-Wihéries-Baisieux
- l) la partie comprise entre Quevaucamps et Quévrain de la ligne Mainvault-Quévrain
- la ligne Courcelles-Roux-Marchiennes-au-Pont et extension
- la section Courcelles-Gosselies-Chastre de la ligne Courcelles-Incourt-Gembloux
- La ligne Chimay-Cul-des-Sarts-Petite-Chapelle n'est pas fusionnée.

3° GROUPE DU CENTRE comprenant :

- a. Les lignes du Centre I.
- b. Binche - Bracquegnies - La Louvière - Estinnes-au-Mont.
- c. Casteau - Bracquegnies

4° GROUPE DE CHARLEROI comprenant :

LES LIGNES :

- Charleroi - Mont-s/Marchienne et extension
- Charleroi - Montignies-le Tilleul et extensions
- Charleroi - Jumet - Lodelinsart - Gosselies et extensions.
- Lodelinsart - Châtelet.

Montignies-le-Tilleul - Thuillies
Charleroi - Nalinnes - Marcinelle et extensions

LES LIGNES DU CENTRE II

Trazegnies - Courcelles.
Gilly - Ransart.
Binche - Beaumont - Bersillies-l'Abbaye
Onoz-Fleurs
Fosses - Châtelet.
La ligne Courcelles - Roux - Marchienne-au-Pont et extension.
La section Courcelles - Gosselies - Chastre de la ligne Courcelles - Incourt - Gembloux.
La ligne Chimay-Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle n'est pas fusionnée.

**LES POIDS LOURDS
AU SALON AUTOMOBILE.**

VOUS aurez lu dans la presse quotidienne que ce salon a été une splendide réussite, à la fois par sa présentation luxueuse, le nombre de visiteurs et la diversité des firmes étrangères exposantes.

Témoins curieux des efforts réalisés dans le domaine du véhicule lourd pour transports publics, nous avons simplement voulu relater ce que nous avons vu.

Dès l'entrée, notre regard est attiré par la silhouette familière d'un « bus » vicinal.

Il s'agit d'un châssis et boîte de vitesse Brossel avec moteur Leyland, 6 cylindres de 135 à 140 C. V., la carrosserie est du type « métallique ». Ce véhicule de capacité moyenne offre 28 places assises et 2 plates-formes de 14 places, soit 28 places debout. Le modèle exposé présente les modifications les plus récentes imposées par notre service Traction et Matériel.

C'est ainsi que le chauffeur n'est plus isolé dans une cabine et que le second siège, réservé au personnel, a été supprimé; l'espace récupéré sera utilisé pour les petits colis acceptés et remis par nos préposés, le long de nos lignes rurales. Immédiatement derrière le conducteur, au-dessus du carter de débrayage, on a trouvé le moyen de placer un coffre contenant la pharmacie et les outils de bord. Sur ce coffre, on a placé une tablette spéciale en bois recouverte d'un ramasse-monnaie en caoutchouc, qui servira lors d'une éventuelle exploitation en « one man car » sur certaines lignes de campagne à faible trafic.

Le système d'ouverture automatique des portes à pression d'air, qui fonctionne déjà depuis plusieurs années sur certaines de nos motrices électriques, a été appliqué sur ce bus, ce qui permet différentes combinaisons de manœuvres des portes, indispensable en cas de desserte par un seul homme.

Néanmoins sur les lignes où un receveur sera toujours nécessaire, celui-ci disposera de boutons poussoirs pour la fermeture des portes arrières. Afin d'éviter les sonneries d'arrêt répétées, une lampe rouge avertira les voyageurs que l'arrêt prochain a été demandé. Ce dispositif, comme nous l'avons déjà dit plus haut, est d'application standard sur nos motrices électriques et remorques modernisées.

Les sièges sont en Dunlopillo (caoutchouc mousse) recouverts de cuir. La hauteur comprise entre le plancher et le plafond est de 2 m.

Cet autobus est conçu pour pouvoir emmener une remorque.

Des véhicules semblables ont été livrés avec remorques aux sociétés de « Liège-Seraing » et des « Tramways Gantois ». Voici comment ces sociétés les utilisent sur des lignes interurbaines, aux heures de pointe. Sur le bus, le chauffeur assure la perception ainsi que l'ouverture automatique de toutes les portes y compris celles de la remorque. Le seul receveur est assis en tête de la remorque, il perçoit et assure la fermeture des portes de sa remorque et des portes arrière du bus, qu'il peut surveiller de sa place. Arrivés au terminus, le remorque est décrochée, l'autobus fait son dernier voyage de retour vers son garage de la grande ville, d'où il repartira tôt le lendemain matin, pour aller reprendre sa remorque et amener les travailleurs à la grande ville.

Cette parenthèse était nécessaire pour montrer que notre nouvel autobus pourra s'adapter à tous les modes d'exploitation.

Mais continuons notre pérégrination. Voici un autobus Berliet (de Lyon) carrossé par Jonckheere et orné d'un blason vicinal, destiné à un fermier de la S. N. C. V.; il offre 38 places assises, la cabine est entièrement séparée.

ENGLEBERT



LE PNEU VELO DE QUALITE

Voici un « Miesse » moteur Gardner, comme nous en possédons, celui-ci est destiné à la ville de Belgrade. On n'a laissé subsister qu'un seul siège du côté gauche ce qui fait que le couloir est très large et permet l'accès à de nombreux voyageurs debout, ils disposent heureusement d'un toit ouvrant !



Un Gardner-Guy A. B. 417 en service sur Seraing-Warzée.

Nous montons à bord d'un Chausson, du type que nous avons connu dès la Libération et qui nous ont permis alors de faire face à un trafic extrêmement dense.

Ce véhicule est identique à ceux que nous utilisons. Avec son moteur Diesel-Panhard et ses 44 places assises.

Voici un trolleybus construit par la firme F. N. (Herstal) d'une longueur de 10 m., largeur 2,450 m., 30 assis - 40 debout. Eclairage par ampoule sous verre dépoli, assez opaque, qui rappelle la disposition adoptée dans la 10.336.

Nous avons admiré particulièrement le trolleybus exposé par Fiat où nous constatons que le conducteur est assis dans l'axe du véhicule. Les sièges sont spacieux et les profondes banquettes longitudinales de 5 et 6 places sont de vrais divans, qui incitent au « douce farniente » et amènent les voyageurs à dépasser l'arrêt !

C'est avec confiance dans l'avenir que nous quittons ce salon qui contient, pour nous, la promesse d'une flotte d'autobus solides et pratiques, parce que spécialement conçus pour nos routes empierrées, les trop célèbres « belgian blocks » !

■■■

**Arrêtez l'Accident
avant que l'Accident ne vous arrête.**

Les statistiques au service de la Sécurité

Nos lecteurs prendront connaissance avec un intérêt certain des statistiques des accidents de travail survenus en 1948 à la S. N. C. V., telles qu'elles découlent des déclarations faites par les groupes.

Pour la bonne compréhension de ces tableaux chiffrés, il faut savoir en premier lieu que seuls entrent en ligne de compte, les accidents ayant entraîné au moins un jour de chômage.

En outre, la réglementation légale recommande la détermination de deux éléments fondamentaux devant permettre de se livrer à des comparaisons simples en la matière.

Ces éléments sont d'une part le taux de fréquence, et d'autre part, le taux de gravité.

Le taux de fréquence est le nombre d'accidents par million d'heures de travail.

Le taux de gravité est le nombre de journées perdues par suite d'accidents par millier d'heures de travail.

Bien entendu, en cas de mort ou d'incapacité permanente, il est tenu compte d'un nombre conventionnel supplémentaire de journées perdues, qui est ajouté au total des journées réellement perdues.

Pour fixer les idées, le cas de mort ou d'incapacité totale permanente, donne lieu à un supplément de 6.000 journées. Ce nombre est réduit en cas d'incapacité permanente partielle en fonction du degré de cette dernière.

TAUX DE FREQUENCE DES ACCIDENTS DE TRAVAIL A LA S. N. C. V.

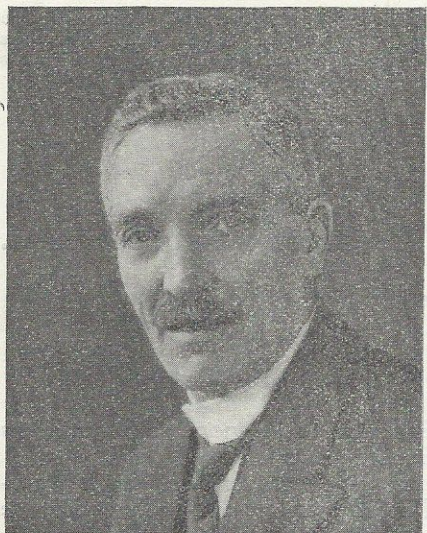
Groupe	Premier semestre.			Deuxième semestre.			Total pour l'année avec les employés
	Atelier	Mouvement	Voies et travaux	Atelier	Mouvement	Voies et travaux	
Anvers	53	21,1	58,6	80	8,6	55	29,5
Flandres	31	21	40	73,4	19,3	75,5	31
Hainaut	113	41,5	92	79,5	31,6	129	59,2
Namur-Luxembourg	89,7	40,5	42	57	26,9	65,5	44,5
Liège-Limbourg	79,3	18,8	81,7	79,4	25,9	51	41,5
Louvain	52,3	21,8	29,6	48,2	8	4,85	24,6
Bruxelles	112	34,4	47,7	62	15,9	11	46
Pour tout le réseau	81,4	27,8	60	71,5	19,8	73	40,9

† M. H. d'Artois.

Le 25 décembre dernier est décédé à l'âge de 74 ans, M. Henri D'Artois, Administrateur de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux.

Le défunt était né à Izegem le 2 février 1875.

Au cours de la séance du Conseil d'Administration qui se tint le 18 janvier, M. le Comte de Lichtervelde, Président du Conseil d'Administration, prononça son éloge en ces termes :



Esprit ouvert et généreux, il avait orienté son activité qui était grande et multiple vers le développement des œuvres sociales. Il connaissait bien les aspirations et les besoins du peuple au milieu duquel il vivait et sans trêve il lutta pour son relèvement, notamment en coopérant activement à l'organisation de l'enseignement professionnel dans sa province. Parfait démocrate, il se défendait de toute démagogie.

Elu en 1921, conseiller communal à Izegem, il entra la même année au Conseil provincial de la Flandre Occidentale, et dès 1923 il était désigné comme membre de la députation permanente. Il se spécialisa dans les questions de finances publiques. Grâce à sa gestion prudente et avisée, la province connut un équilibre budgétaire particulièrement enviable.

La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux n'allait pas tarder à bénéficier de cette expérience. Le 25 mai 1926, l'Assemblée Générale le choisissait comme membre de notre comité de surveillance. Le 27 décembre 1937, le Gouvernement lui confiait le mandat devenu libre par mon accession à la présidence de notre Conseil d'Administration.

C'est alors que je le rencontrai pour la première fois. Sous un large front qui semblait un fronton dans son visage carré de terrien brillaient ses yeux bleus pleins de malice. Une droiture foncière se lisait dans ce regard. Ce qui caractérisait peut-être le mieux sa physiologie morale, c'était avec cette loyauté que le Gouverneur de sa province reconnaissait en lui son dévouement et sa serviabilité; sans phrase, car il était de nature peu expansive, ne parlait guère de lui-même et avait tendance à s'effacer. Servir sans réclamer d'être servi, telle eut pu être sa devise.

Il s'en est allé sans bruit dans la paix d'une belle journée de Noël, mais il n'est pas tombé dans l'oubli.

Je me suis rendu avec M. le Directeur Général à ses funérailles et je me suis associé au nom de la Société Nationale aux multiples et émouvants hommages qui ont été rendus à notre collègue par les autorités de la Province et par la population d'Izegem. Nous garderons d'Henri d'Artois un fidèle souvenir.

■ ■ ■

Nous avons appris avec regret la mort de M. Louis Geoffroy qui fut le fondateur de la revue « Notre Métier » organe des cheminots français. Il y a 20 ans, il créait la Compagnie P. L. M. le premier journal d'entreprise digne de ce nom qui ait paru en France : le « Bulletin P. L. M. ». En 1944, il faisait paraître un livre remarquable « Le Journal d'Entreprise » qui présentait son expérience dans ce domaine. Actuellement, aucun industriel ne peut entreprendre de fonder un journal interne, sans lire cet ouvrage.

La S. N. C. F. vient de perdre un collaborateur de premier plan.

■ ■ ■

Administration Centrale.

Une chronique tous les huit mois ! On ne peut pas dire que la Direction Générale tire la couverture à soi. Mais maintenant que presque tous les services ont pris place dans les locaux, il est plus que temps que nous commencions à mieux nous connaître. Il n'y a donc que T. M. qui demeure provisoirement rue de l'Est. Ces collègues la trouvent saumâtre, mais le retour du service financier à son emplacement définitif et la disparition du « musée » de vieux mobilier leur permettra sans doute de rejoindre le siège.

Commençons par les départs : on sait déjà qu'Emile Colin a pris sa pension, d'autre part au service P., M^{me} Paridaens, assistante sociale, a donné sa démission pour se consacrer à son rôle de maman. Elle a été remplacée au 1^{er} janvier par M^{lle} Gosieaux, assistante sociale pour le Brabant. Mutations : MM. Bosmans (P) de Meersman (Mec) et Gosselin (T. M.) ayant réussi le premier examen de sélection pour devenir moniteur d'organisation, sont passés à l'I. G.

M. Fontaine (V. T.) est passé à la Bibliothèque - Archives.

Relevons quelques nouvelles entrées durant ces derniers mois : les ingénieurs MM. Detant (service T. M.) et Claessens (V. T.) les ingénieurs techniciens Van Schaeren et Lebrun.

Saluons encore au passage M. Van Herreweghe (Pers), MM. Wynants, Van Cutsem (Finances) ainsi que MM. Kerremans, Teurlings et Konings en stage à la mécanique.

Signalons que la cigogne est passée chez MM. Van Vlaenderen et Baggerman et chez M. Bes (dess. CC) une petite Maria est née le 1^{er} janvier !

Nos félicitations aux heureux parents !

Le Comité du Cercle Entre-Nous, en la personne de M^{me} Van Belleghem et Louis Cornellie, mérite des félicitations pour l'aménagement rapide et coquet du réfectoire. Nappes en plastic, fleurs, poste de radio prêté par un membre, tout cela y rend le séjour agréable.

Y aura-t-il de nouveaux mariages en 1949 ? Le rédacteur de « Nos Vicinaux » qui le 3 janvier s'était déguisé en garçon de café au « Cap Nord » a surpris les conversations d'un joyeux petit groupe, mais chut ! n'anticipons pas !

L'Actualité

LES BELLES CARRIERES

M. Marchant est entré à la S. N. C. V. comme commis au dépôt de Jodoigne le 10-9-1901.

Il a occupé cette place pendant 5 ans et fut transféré ensuite à Chastre avec ce même emploi pendant 3 ans, mais cette fois de 1^{ère} classe.

En 1909 il est nommé par M. Heylen, directeur du groupe de Louvain, comme chef de station à Sart-Risbart.



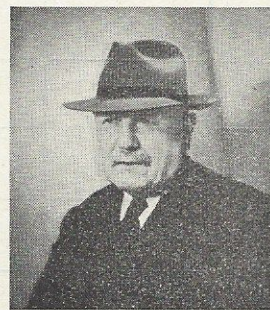
C'est en 1922, qu'il est nommé chef de dépôt à Chastre en remplacement de M. Badert qui fut tué accidentellement dans le dépôt par une machine de manœuvres.

Dans la suite, il devint chef de mouvement et chef de service.

C'est au milieu de l'estime générale, tant de son personnel que des usagers du « Vicinal » qu'il quitte sa longue et belle carrière.

Cureghem.

Séraphin Elinek, contremaître aux ateliers de la rue Eloy, à Bruxelles, vient de prendre sa retraite après 45 ans de service. C'est en effet, en février 1904 qu'il entra aux Vicinaux. Il coiffa le calot bleu et rouge ayant tiré un mauvais numéro et son passage dans l'infanterie lui valut le surnom de « Jan Piott » qu'il conserva à travers deux guerres !



Au cours d'une réunion amicale, les hommes de l'atelier lui firent cadeau d'une splendide montre-bracelet en or ! Le comité du club « LA ROUE VOLANTE » vint également lui faire un présent. Ce fut Florent Plas qui lut le discours de circonstance, puis la soirée s'acheva en musique en évoquant des souvenirs d'avant 14 !

Vicinale

LOUVAIN.

Le contrôleur Lœclercq, Edouard, de Louvain, a pris sa retraite ayant accompli 43 années de services à la Société



Il est momentanément malade. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement afin de pouvoir encore faire la navette avec les camarades par la rue des Alliés !

Electrification des sections de Roux - Souvret et Trazeznies - Gouy les Piéton 1939-1949.

Ces millésimes, mis intentionnellement, ne se rapportent pas comme on pourrait le croire, à la période comprise entre la conception du projet et sa réalisation, ce serait là chose courante.

En réalité, dès 1938, les rails avaient été posés sur une longue section au cours de travaux de pavage exécutés par la commune. Cependant par suite de circonstances imprévues (dont la période de guerre) et de diverses modifications au projet initial, les riverains ont dû attendre 10 ans avant de voir la ligne complètement équipée. De plus, des questions financières sont intervenues car le sort de la ligne de Roux - Souvret était lié à l'établissement de la ligne Souvret - Courcelles, que la S.N.C.V. espère bien réaliser pour la fin de cette année. La mise en marche des adjudications dépendant une fois de plus, des travaux de voirie.

Les lignes de Roux - Souvret et Trazeznies - Gouy-lez-Piéton ont été inaugurées le 15 janvier 1949.

Le service du n° 41 qui faisait auparavant Charleroi (rue de Turenne) à Roux continue donc par la nouvelle ligne qui franchit le passage à niveau, puis suit une longue montée. Près du sommet, apparaît un joli groupe de 120 maisons neuves destinées aux mineurs. Voilà assurément une moyenne de 400 nouveaux clients assurés pour la ligne. Arrivé à Souvret, le n° 41 continuera jusqu'à Forrières tandis que son dédoublement, le n° 42 ira jusqu'à Gouy-lez-Piéton.

Ainsi donc est assurée une nouvelle liaison directe par tram électrique entre Charleroi et Gouy-lez-Piéton.

L'autobus qui va deux fois par jour à Pont-à-Celles et à Senefte aura toujours son départ à Chapelle-lez-Herlaimont mais ne passera plus par Trazeznies, le matériel autobus sera garé au dépôt de La Louvière.

CHARLEROI.

La section dramatique et l'Harmonie de L'Union Lyrique de Charleroi ont donné avec le plus grand succès deux représentations, de la revue « A Goch'lies on vit vix », entièrement due à la plume alerte du contrôleur Firmin Legrand. Parmi les nombreux acteurs citons hors pair J. Lixon et Chapelle qui se dépensèrent avec leurs camarades au cours des quelque 24 tableaux de la revue.

Ateliers de Seilles.

C'est le 1^{er} décembre, alors que le dernier numéro était sous presse, qu'a eu lieu au Palais Provincial de Liège la remise des diplômes aux lauréats de la Quinzaine de sécurité, hygiène et embellissement des lieux de travail.

A l'appel du nom « Ateliers de Seilles de la S. N. C. V. », MM. Barbier, Ingénieur et M. Gosseye, chef d'atelier sont allés fièrement prendre possession d'une belle eau-forte œuvre, du graveur liégeois Daxhelet.

Cette distinction leur a été octroyée grâce à l'action préventive entreprise au moyen de vastes panonceaux de toile, suspendus entre les murs. Des recommandations et des « slogans » brefs et frappants ont été peints en lettres rouges sur fond blanc et encadrés de rouge.

Nous n'ignorons pas que dans le domaine pratique beaucoup de choses doivent être réalisées à Andenne.

L'espace disponible pour la création d'un réfectoire est fort restreint et de plus, il faudra tenir compte du remaniement des effectifs avec l'agrandissement prévu de l'atelier de Malonne. D'autres problèmes sont à l'étude. Nous pouvons faire confiance à la Direction qui trouvera certainement la solution la meilleure.

La « mention » de Liège doit être considérée comme un encouragement.

Nos vieilles voitures.

Pour ceux que la chose intéresse, notons que les voitures N°s 527 - 651 - 860 - 1387 - 1600 - 1637 garées au dépôt de Burdinne et les N°s 145 - 1725 et 1080 garées à Couthuin ont été désaffectées. Les caisses ont été vendues à des particuliers pour le prix de 1.800 fr. ! Certains châssis seront encore utilisés pour la construction de nouveaux wagons - hausses par nos ateliers.

« VRIENDEN DER NEDERLANDSE TRAMWEGEN ».

Cette association dont le siège se trouve à Oldenzaal (Hollande) et dont le directeur est M. Van de Velde possède une bibliothèque de plus de 350 ouvrages ayant trait aux questions de transport. Le catalogue coûte 1 florin.

Pour renseignements complémentaires s'adresser à cet organisme : Hengelosestraat, 31, Oldezaal (Nederland).

La rédaction fait appel aux vieux agents (vieux dans le sens : ayant de nombreuses années de service) pour qu'ils fouillent leurs vieux albums, vident leurs tiroirs et ouvrent la malle aux souvenirs qui se trouve au grenier, afin de dénicher de vieilles cartes de vues représentant les premiers chemins de fers vicinaux vers les années 1900.

LES PROPOS DU



CONTROLEUR BOUDARD

Dumollet. — Dites chef, vous savez votre projet de « radio vicinale » est déjà dépassé.

Boudart. — Eh oui ! La télévision est annoncée, nous allons devoir prospecter le personnel féminin pour trouver des « pineupes gueurles ».

D. — En attendant de voir « Miss Vicinale dans le verre dépoli de la télévision, j'ai parlé à « l'homme de la rue ».

B. — Et que vous a dit ce « man in the street » ?

D. — « Les Sociétés de tramways, m'a-t-il dit, se plaignent de ne pouvoir renouveler leur matériel, qu'elles fassent donc comme le garagiste de mon quartier, il y a 3 ans il a acheté une nouvelle « Chevrolet » à crédit, aujourd'hui, il en possède quatre et il gagne sa vie. »

B. — C'est évidemment un raisonnement d'homme d'affaires, mais nos réductions de tarif...

D. — Il m'a répondu : « J'ai une carte d'invalidé 14-18, mais si on m'offrait un tram confortable et rapide, je paierais volontiers le prix plein. Qu'on supprime les réductions sur les rames composées de nouvelles voitures. »

B. — Voilà une idée efficiente d'un homme d'affaires, mais que deviendrait la politique des bas tarifs.

D. — Précisément on ne bougerait pas au tarif.

B. — Malheureusement, le tarif plein pour tous, ne se voit qu'en Amérique...

D. — Parangon de la démocratie...

B. — Vous parlez comme un businessman, je ne discute plus !

Pourquoi m'avez-vous fait signe là tantôt ?

D. — C'est vrai, voilà : un jeune collègue a eu comme client un soldat belge entouré de 2 gendarmes. Que fallait-il faire ?

B. — Je viens de potasser ce cas assez rare : « Les gendarmes en uniforme, préposés à la conduite de militaires arrêtés et porteurs d'un réquisitoire reçoivent des billets à prix réduits (50%) en échange d'un réquisitoire. S'ils sont sans réquisitoire, les militaires de rang subalterne de la gendarmerie, doivent payer place entière tant pour eux que pour les militaires arrêtés. »

D. — Où avez-vous puisé cette science ?

B. — Dans le fascicule C. C'est comme l'œuf de Colomb, il fallait le savoir.

D. — Et... l'avoir.



Il est inutile de s'adresser aux éditeurs, car ceux d'entre eux qui n'ont pas disparu ne possèdent plus les négatifs.

Les frais éventuels d'expédition seront remboursés en timbres. Merci d'avance !

● Chronique Sociale

(Suite).

VI. — Réversibilité de l'allocation C. R. A. sur les veuves et les orphelins.

A. — Allocations aux veuves.

a) Conditions d'octroi :

1°) le mari décédé devait bénéficier de la pension C. R. A. ou C. R. I. ou, s'il était encore en service, être affilié à la C. R. A. et compter au moins 10 ans de service.

2°) la veuve ne peut avoir plus de 20 ans de moins que son mari.

3°) la veuve doit avoir été mariée à l'agent pendant au moins 5 ans et l'être encore au moment du décès.

La veuve qui se remarie perd ses droits à l'allocation.

b) Modalité de calcul :

L'allocation allouée à la veuve est calculée en fonction de la pension C. R. A. du mari.

Si celui-ci n'était pas pensionné au moment de son décès, une pension fictive est établie suivant la formule :

$$\text{Pension C. R. A.} = (2/3 T - \text{Pl}) \frac{n}{35}, \text{ dans la}$$

quelle : T = le salaire ou traitement du mari au moment de son décès. Pl = le montant maximum de la pension légale d'un salarié marié à l'âge de 65 ans, soit actuellement 18.000 fr. — n = le nombre d'années de service du mari au moment de son décès.

La pension fictive ou réelle du mari est affectée d'un ou deux coefficients, suivant que la veuve est du même âge que son mari décédé ou qu'elle est plus jeune ou plus âgée que lui.

Nous examinons ci-après ces deux éventualités :

1. Si la veuve a le même âge que son mari décédé, sa pension est constituée par un pourcentage de la pension de son mari; ce pourcentage, comme l'indique le tableau ci-dessous, varie d'après l'âge du mari à son décès.

Age du mari à son décès	Quotité
Moins de 41 ans	46,6 %
41 »	47,95 %
42 »	49,25 %
43 »	50,6 %
44 »	51,95 %
45 »	53,25 %
46 »	54,6 %
47 »	55,95 %
48 »	57,25 %
49 »	58,6 %
50 »	59,95 %
51 »	61,25 %
52 »	62,6 %
53 »	63,95 %
54 »	65,25 %
55 »	66,6 %

Si l'agent est décédé après 55 ans, la pension de sa veuve, de même âge, est donc toujours égale aux 2/3 de la pension du mari.

2. Si les époux étaient d'âges différents : la pension de la veuve est calculée d'abord d'après l'âge du mari à son décès, comme indiqué ci-dessus; la somme ainsi obtenue est affectée ensuite d'un pour-

centage variant suivant la différence d'âge et le sens de cette différence.

Il ne nous est pas possible de reproduire ici le tableau, très complexe, de ces pourcentages. La conception qui se trouve à la base de ce tableau est toutefois très simple :

Une personne jeune a normalement plus de chances de vivre encore plus d'années qu'une personne plus âgée; aussi la caisse C. R. A. doit s'attendre à devoir payer plus longtemps l'allocation à la veuve âgée de 50 ans d'un agent décédé à 65 ans, que si la veuve de cet agent avait 75 ans, c'est-à-dire 10 ans de plus que son mari.

Voici, à titre d'exemples, le montant du pourcentage pour quelques cas précis :

a. - Cas d'une veuve moins âgée que son mari :

Age du mari à son décès : 50 ans.

Age de la veuve au moment du décès de son mari : 40 ans.

Pourcentage résultant de l'âge du mari à son décès (Cfr. tableau ci-dessus) : 59,95 %.

Pourcentage résultant de la différence d'âge des époux : 83,98 %.

b. - Cas d'une veuve plus âgée que le mari :

Age du mari à son décès : 50 ans.

Age de la veuve au moment du décès de son mari : 60 ans.

Pourcentage résultant de l'âge du mari à son décès (Cfr. tableau ci-dessus) : 59,95 %.

Pourcentage résultant de la différence d'âge des époux : 130,20 %.

B. — Allocations aux orphelins de père et de mère.

L'allocation allouée aux orphelins de père et de mère est fixée, à 2/5 de celle qui aurait été accordée à la veuve de même âge que le mari décédé; elle est augmentée de 1/5 par orphelin avec maximum de 5/5.

Cette allocation est accordée jusqu'à l'âge de 18 ans.

Une famille comportant deux orphelins de père et de mère se verra donc allouer 2/5 + 1/5 + 1/5, soit 4/5 de la pension qui aurait été allouée à la veuve de même âge que le mari décédé.

PERMANENCES DU SERVICE SOCIAL.

Nous portons à la connaissance du personnel que le Service Social a ouvert, depuis le mois de février, les permanences suivantes :

Groupe de Liège :

Liège-St-Gilles (dépôt-bureau de M. Vanharen), tous les mercredis, de 14 à 17 h. 30 : M^{lle} BAUGNEE, assistante sociale.

Groupe du Hainaut.

Charleroi : (dépôt) de 10 h. 30 à 12 h., les 10 et 20 de chaque mois : M^{lle} CHERMANNE, assistante sociale.

Jumet : (atelier) de 15 h. 30 à 17 h. 30, le 10 de chaque mois : M^{lle} CHERMANNE, assistante sociale.

Anderlues : (dépôt) de 10 h. à 12 h., le premier vendredi de chaque mois : M^{lle} CHERMANNE, assistante sociale.

Eugies : (dépôt) de 9 h. 15 à 16 h., le 30 de chaque mois ou le jour de paie : M^{lle} LAURENT, assistante sociale.

La Louvière : (dépôt) de 12 h. à 14 h., le troisième jeudi de chaque mois : M^{lle} LAURENT, assistante sociale.

Tournai : (dépôt) de 12 h. à 14 h. 30, le premier jeudi de chaque mois : M^{lle} LAURENT, assistante sociale.

Les agents peuvent s'adresser aux auxiliaires sociales pour toutes questions d'ordre social ou familial, mais autant que possible, en dehors des heures de service.

Ceux qui se trouveraient dans l'impossibilité de se présenter à la permanence, peuvent demander la visite de l'auxiliaire sociale par lettre adressée au Service Social, 14, rue de la Science, à Bruxelles.

LA VOIE VICINALE ET SES ABORDS

Nous rappelons à nos lecteurs que le texte ci-dessous est extrait d'un rapport présenté par M. Botton, Ingénieur Principal à la S. N. C. V. (groupe de Liège) au Congrès de l'A. I. L. G.

La rédaction s'est permis d'y ajouter quelques notes complémentaires. Notre revue s'adressant à des lecteurs moins avertis et même profanes en la matière.

En alignement et dans les courbes d'un rayon supérieur à 90 mètres les joints des deux files de rails sont toujours concordants. Dans les courbes d'un rayon inférieur à 90 mètres, les joints sont alternés.

LES TRAVERSES.

N. D. L. R. — Les traverses ont à remplir diverses fonctions : répartir la charge sur le ballast, empêcher le renversement des rails, maintenir ceux-ci à l'écartement, assurer la stabilité de la voie aux efforts horizontaux (cheminement dans le sens de la voie, lacet dans le sens transversal).

Les traverses appelées improprement « billes » dans le langage courant, sont faites en bois de chêne, hêtre et répondent aux dimensions de 1 m. 80 × 0 m. 20 × 0 m. 10.

Pratiquement, étant donné les résultats décevants obtenus avec les billes en hêtre mises en œuvre lors de la reconstruction des voies après la guerre 1914-1918, la bille en chêne créosotée à chaud est presque uniquement employée. (Créosote : huile lourde provenant de la distillation de la houille).

La consommation annuelle de traverses est environ de 250.000 pièces.

Suivant le trafic et les vitesses réalisées, le travelage a été modifié en cours d'exploitation.

Le nombre de traverses dans la pose en rails 23 kg. a été porté de 11 par longueur de 9 mètres à 13 en alignement et à 14 en courbe. Dans les voies en 32 kg., le nombre normal de 18 appuis est devenu respectivement 20 et 24 sur les lignes à trafic intense.

L'espacement des 4 traverses de joint est plus réduit de manière à augmenter la résistance du joint et à obtenir une rigidité de la voie aussi uniforme que possible.

Les traverses de joint supportent des charges relativement plus fortes que les traverses intermédiaires; aussi réserve-t-on les plus larges pour soutenir les joints. Les billes de joint sont espacées de 0 m. 50 d'axe en axe de manière à permettre un bourrage convenable.

N. D. L. R. — Au cours de la pose des traverses, les équipes procèdent au *sabotage* et au *forage* des billes.

Le sabotage est l'opération par laquelle on entaille la face supérieure des traverses pour créer une surface d'appui suffisante pour les rails. Cette surface est inclinée au 20° par rapport à l'horizontale afin que les rails puissent être posés avec la même inclinaison vers l'intérieur de la voie. Cette inclinaison, dont la nécessité est discutée est justifiée par la conicité des bandages.

Le forage est l'opération par laquelle on fore dans les traverses les trous dans lesquels seront vissés les tirefonds. Ces trous doivent être forés de part en part de traverses.

LES ATTACHES.

Les rails sont fixés aux traverses au moyen de tirefonds dont les dimensions varient suivant le type de rail (pour le rail de 32 kg., 24 m/m).

En règle générale on pose 4 tirefonds par traverse.

Les rails Vignole sont posés directement sur les traverses mais dans les courbes d'un rayon inférieur à 200 mètres on interpose une selle métallique. Les efforts subis par les rails dans les courbes étant plus grands, il importe de répartir ces efforts sur une plus grande surface de bois.

Dans les voies en pavage, on interpose une semelle en bois dur afin d'augmenter la hauteur entre le dessus des traverses et le pavage, faute de cette précaution, les pavés reposeraient sur les traverses.

Si l'on serre les tirefonds de façon exagérée, on parvient à les plier. Un tirefonds plié a perdu une grande partie de son efficacité.

Pour équilibrer autant que possible la tête des tirefonds, on utilise fréquemment des plaques de butée (avec ou sans ergots) qui prennent appui sur la traverse, le tirefonds prend du jeu et le rail « bat » sur la traverse.

Les chocs qui en résultent ont pour effet d'accélérer encore la destruction du bois.

Il faut donc resserrer périodiquement les tirefonds. Ce travail demande parfois un resabotage de la traverse pour permettre l'enfoncement nécessaire du tirefonds et de la plaque de butée.

BALLAST

Le ballast en cendrée d'usine employé pour la construction de la plus grande partie du réseau est progressivement remplacé dans certains groupes par de la pierraille concassée en grès ou en porphyre, du calibre 40/60 ou 20/60, plus élastique et assurant un meilleur drainage de la voie. Le laitier concassé renfermant souvent un certain pourcentage de soufre, attaque le patin du rail et les attaches.

L'épaisseur du ballast sous les traverses est de 0 m. 20 et le profil ancien prévoyait un recouvrement des têtes des traverses jusqu'au niveau supérieur du rail, cette disposition avait pour but de réaliser une assise de voie capable de résister aux efforts longitudinaux et transversaux résultant des variations de la température et des coups latéraux des bandages.

N. D. L. R. — Actuellement il a été reconnu qu'il suffisait d'arraser le ballast au niveau supérieur des traverses. La qualité d'un bon ballast est d'être perméable. L'humidité est en effet le plus grand ennemi de la voie. D'une part sa présence permet l'activité des agents destructeurs : pourriture-rouille.

D'autre part, l'humidité ramollit le terrain.

Tout ce qui contrarie l'écoulement rapide des eaux doit donc être écarté (herbes, amas de terre, détritits, etc.).

BOURRAGE.

On peut vérifier aisément le bourrage d'une traverse en la frappant en divers endroits au moyen d'un outil pesant. Le son rendu par la traverse est d'autant plus sourd que l'endroit frappé est plus fortement calé.

Une traverse est dite « danseuse » lorsqu'elle est décalée et s'affaisse à chaque passage d'essieu.

DESHERBAGE

L'emploi de pierrailles comme ballast a amené la S. N. C. V. à remplacer progressivement le désherbage à la main coûteux et lent par le désherbage chimique.

Depuis plus de dix ans un nombre de kilomètres chaque année plus élevé sont désherbés par ce procédé.

Suivant les conditions du marché, il est fait usage de chlorate de soude en poudre ou d'un désherbant liquide à base de chlorate de chaux en concentration de 30 à 33 %. Les facilités de manutention et l'élimination des pertes de temps lors de la préparation des solutions de chlorate de soude font que la préférence est donnée au désherbant fourni à l'état liquide.

L'attaque de la plante s'opère en deux stades : par les feuilles d'abord où le désherbant déposé en fines gouttelettes pénètre dans la sève par un phénomène d'osmose et d'endosmose, par les racines ensuite au moment où le produit pénètre dans le sol. Le succès de l'opération dépend essentiellement de la durée de contact du désherbant avec la plante, du nombre plus ou moins important de points d'attaque et de la rapidité avec laquelle l'absorption du produit se réalisera.

Le désherbage se fera donc de préférence par temps sec ou brumeux, par pulvérisation plutôt que par arrosage et à un moment où la vie végétative est active c'est-à-dire vers le mois de mai. La solution employée sera relativement concentrée pour éviter un lavage du produit par une pluie abondante survenant après la mise en œuvre.

Comparativement au désherbage à la main qui, en 1938, coûtait environ 600 francs par kilomètre, y

compris l'évacuation des détritiques, le désherbage chimique se chiffrait entre 225 et 350 francs suivant l'état de la ligne et les prix des différents désherbants trouvés sur le marché.

Le désherbage (deux épandages) d'une ligne de 40 km. à trafic intense, est terminé en une journée. Les frais du désherbage représentent environ 2 % de la dépense totale d'entretien des voies.

PLATE-FORME DE LA VOIE.

La pression statique exercée sur la plate-forme étant de 2,5 à 3 kg./cm³, un renforcement de la superstructure de la voie serait illusoire, si l'assise de la ligne n'était pas assez assainie par un bon drainage.

Le problème est particulièrement épineux pour les lignes en accotement de route où les terres s'accumulent rapidement sur les banquettes et dans les fossés et où les nombreux passages à niveau sont un obstacle au bon écoulement des eaux.

Chaque année un nombre imposant de wagons de terre sont évacués et on peut estimer à 12 % la main-d'œuvre d'entretien employée au drainage de la voie.

En terrain peu consistant, l'assise de la voie est consolidée par un enrochement ou par la pose sous ballast d'une couche de 40 à 50 cm. de laitier granulé qui, fortement damé, sa coagule pour former un véritable béton.

Dans les voies en pavage, les systèmes les plus divers employés par les compagnies de tramways ont été mis en œuvre : coffres bétonnés avec drains, enrochement, drains longitudinaux, colmatage des joints, etc...

(A suivre.)

UN NOUVEL AUTO-TRACTEUR

Les ateliers de Destelbergen viennent de construire 4 chassis d'auto-tracteur sur de nouvelles mensurations et indications données par la Direction Traction et Matériel, de l'Administration Centrale.

Le chassis, moteur G. M. compris, atteint 8 T.

C'est maintenant aux ateliers d'Andenne que revient la tâche délicate de construire la caisse.

On se rappelle que jusqu'ici, les moteurs G. M. ont été placés sur chassis surlestés d'autorails ordinaires, le poids mort atteint 19 T. Ces véhicules ont eu un rendement en traction supérieur à nos HL de 16 et 18 T., qui, chargées de charbon et d'eau, atteignent 20 T. pratiquement.

Néanmoins, c'était là une période d'essai et une solution provisoire. A tous les points de vue il valait mieux partir d'un chassis lourd qui supporterait sans difficultés le lest encore nécessaire.

Il s'agit là d'un travail en série, des calibres ont pu être établis qui diminueront considérablement le prix de revient.

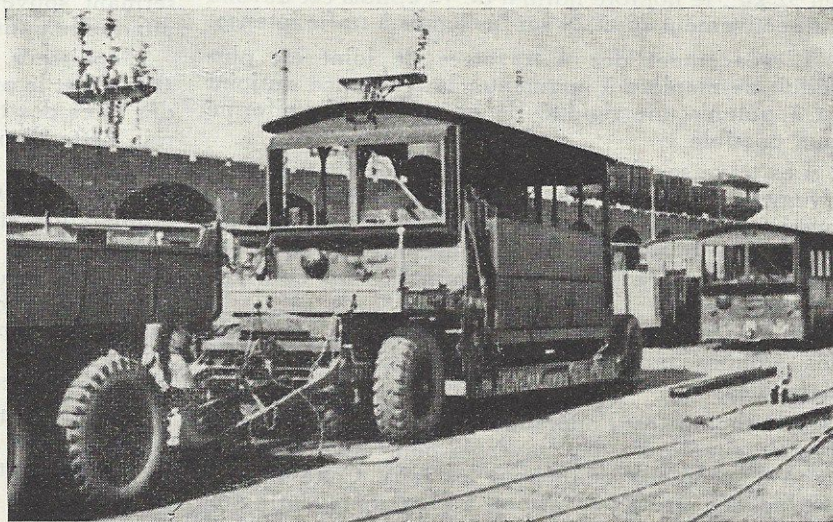
Lors de la sortie du premier véhicule nous en donnerons toutes les caractéristiques.

Ceci va encore hâter la disparition de la machine à vapeur.

Dans les exploitations, certaines HL sont désignées pour la mitraille mais

celles qui sont en bon état sont mises à l'abri

Loi inexorable du progrès, Mais peut-être vivrons-nous encore assez vieux pour voir la pile atomique détrôner le «Diesel»?



Le dernier voyage, Transportée par camion automobile, son plus implacable ennemi, voici une de nos sympathiques « H. L. » qui s'en va..... à la mitraille.

Accordons lui une pensée. C'est elle qui a créé les Vicinaux. Devant son foyer rougeoyant, deux générations se sont succédé. Sur cette machine ouverte à tous les vents, des hommes ont peiné la nuit et le jour. On ne saura jamais ce qu'il a fallu de bonne volonté et de conscience professionnelle à nos mécaniciens et chauffeurs, notamment durant deux guerres, simplement pour... tenir l'horaire.

Prévention Incendie

PARMI les agents susceptibles de combattre le plus efficacement les feux dits « secs » (feux de bois, papier, carton, paille, etc...) en un mot la plupart des incendies courants, se placent l'eau et le sable.

Mais dans cette lutte contre le feu, nous disposons, au début surtout, d'engins spéciaux, appelés extincteurs, et qui constituent ainsi le premier échelon de protection.

L'on sait que nos ateliers, bureaux, dépôts, etc, ont été dotés d'un certain nombre d'appareils de l'espèce.

Parmi ceux-ci on distingue :

1° les appareils à mousse du type « fixe » ou du type « transportable » ;

2° les appareils à neige carbonique CO₂ ;

3° les appareils à jet liquide pulvérisé (type Pyrène).

Aujourd'hui nous entretiendrons nos lecteurs du type d'appareils à « Mousse ».

Les extincteurs dits à « Mousse » sont des appareils métalliques, généralement cylindriques et peints en rouge.

Ils contiennent une solution ou mélange d'eau et de bicarbonate de soude additionné d'une poudre qui produit la mousse.

Au milieu de cette solution baigne un flacon de verre contenant du sulfate d'alumine ou de l'acide tartrique.

En renversant l'appareil, le bas en haut, les 2 solutions se mélangent. Il en résulte une réaction chimique qui a pour résultat un fort dégagement de gaz CO₂ qui développe une pression de 3 kg. CM² dans l'intérieur de l'extincteur.

Cette pression agit sur le mélange des solutions qui se sont transformées en mousse, et, celle-ci est évacuée sous forme de jet qui dure de 30 à 40 secondes. Un appareil de 9 à 10 litres produit +70 litres de mousse et celle-ci est projetée à environ 6 mètres de distance.

Supposons que vous soyez témoin d'un début d'incendie. Si l'extincteur que vous avez sous la main est un appareil « Mousse », vous le saisissez par la poignée et vous vous approchez du foyer.

1° Au cas où cet appareil est du type « fixe », retournez-le simplement (voir cliché).

2° S'il s'agit d'un appareil transportable marqué « transport », ouvrez d'abord la vanne supérieure, puis retournez l'appareil.

■ L'EXTINCTEUR A MOUSSE ■

Le cliché qui illustre ce texte, vous montre comment l'opérateur se place par rapport au feu, c'est-à-dire, *le vent dans le dos*, et la façon de diriger le jet vers la base des flammes.

Le but à atteindre est de recouvrir de mousse, le plus également possible la surface du foyer où la chaleur est la plus vive. Sous une couverture de mousse solide comme une crème fouettée, la reprise du feu n'est plus à craindre, l'air étant supprimé.

A noter que dans le cas d'un liquide enflammé, il faut veiller à l'origine de la lutte, à ne pas diriger directement le jet dans la masse enflammée, mais plutôt s'attaquer au feu graduellement en partant du contour de celui-ci.

IL EST TRES IMPORTANT DE SAVOIR QUE L'EXTINCTEUR A MOUSSE NE PEUT PAS ETRE EMPLOYE POUR ATTEINDRE DES APPAREILS OU DES CONDUCTEURS ELECTRIQUES SOUS TENSION, A CAUSE DE LA CONDUCTIBILITE DU JET ET DU DANGER AUQUEL S'EXPOSE DONC LE POMPIER.

Son emploi s'indique surtout là où l'eau doit être exclue, à savoir pour l'extinction des liquides inflammables (essences, éthers, pétroles, huiles) parce que ces liquides ne se mélangent pas avec l'eau. Dans le cas d'un réservoir d'essence ou d'huile, l'eau descendrait au fond du réservoir et pourrait même avoir l'effet désastreux de faire déborder ce dernier et d'étendre ainsi le feu.

Nous possédons également des appareils à mousse montés sur roues et qui peuvent être remorqués. Ils sont munis de 5 mètres de tuyau à section constante, avec lance à robinet.

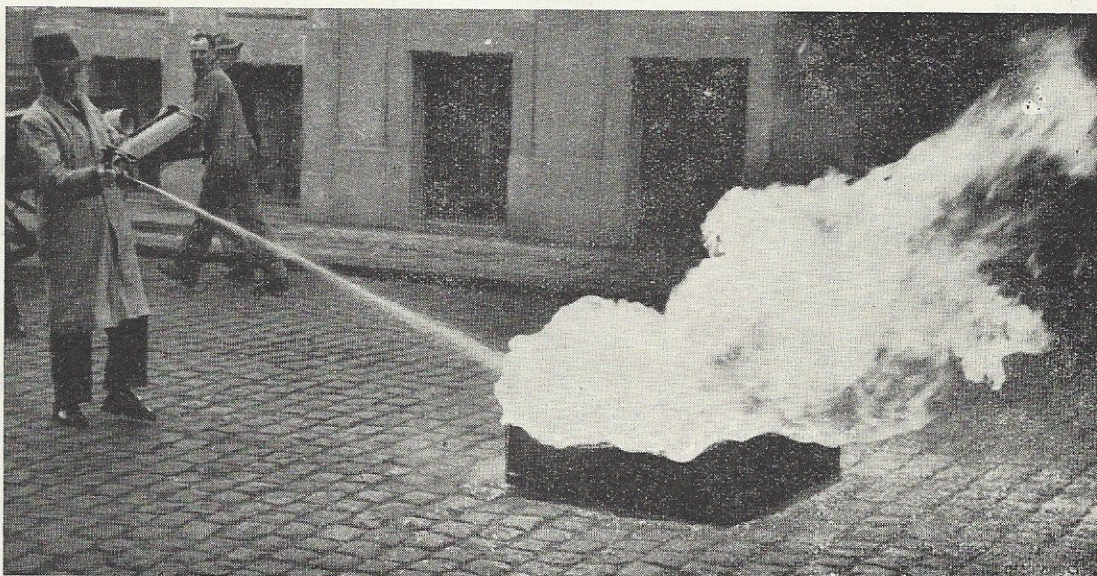
Une fois arrivé sur place pour combattre le foyer, on ouvre d'abord la vanne du cylindre, puis le robinet de la lance, ensuite on bascule la bonbonne ; le mélange s'opère et la mousse jaillit.

La mousse au sulfate d'alumine ne produit aucune corrosion et si des vêtements ont été aspergés, il suffit de les laisser sécher, puis de broser avec énergie.

Celui qui par inadvertance, fausse manœuvre ou choc imprévu, renverserait un extincteur, produisant ainsi la vidange des solutions et qui ne préviendrait pas son chef, commettrait une faute grave.

La vie d'un homme, le sauvetage de matériel peuvent dépendre du bon état de marche d'un extincteur et ce serait un désastre si l'opérateur qui vient d'apercevoir un feu, devait trouver un extincteur VIDE ou en mauvais état de marche.

A l'occasion des recharges annuelles, exercez-vous à manier un extincteur correctement, un jour vous pourrez peut-être vous sauver des flammes grâce à lui.



Irez-vous à Wenduine cette année ?

Nous savons que plus d'un parmi vous pourrait nous répondre : « A quoi bon faire une demande de séjour au Home ? L'année dernière, lors de mon inscription toutes les places disponibles étaient déjà retenues et, par conséquent... »

Croyez-nous, cher membre, les administrateurs sont les premiers à regretter le nombre par trop restreint d'appartements. Leur plus grand souci est le problème de l'extension du home, surtout en ce qui concerne les appartements sans pension.

Mais pour cela, il faut les moyens.

C'est pourquoi nous faisons ici un présent appel à TOUS les agents de la S. N. pour que TOUS sans exception se fassent membre de notre association. Que ceux qui jugent ne pas pouvoir verser la cotisation de membre d'honneur ou protecteur, montrent au moins le réel esprit de solidarité qui les anime en remettant au délégué du home la cotisation annuelle de 10 fr., somme dérisoire, mais combien fructueuse par le grand nombre.

Vous n'allez pas au home, dites-vous. Mais un jour peut-être vous irez quand même ou bien vous profiterez d'une activité future du « Home ».

Et puis, faut-il toujours rechercher le bénéfice personnel dans ce que l'on sacrifie ? Pensez surtout aux enfants de vos collègues qui ont grand besoin d'une bonne cure d'air purifiant.

N'hésitez plus et versez votre cotisation.

Une fois de plus le Comité insiste — et nous rappelons ici l'article paru dans « Nos Vicinaux » de mai 1948 — pour que les agents n'ayant pas d'enfants en âge d'école, fassent leur demande pour un séjour au home en dehors des périodes de vacances scolaires.

C'est un préjugé de croire que le soleil brille sur nos plages uniquement aux mois de juillet et d'août. D'autres mois connaissent souvent beaucoup plus de jours ensoleillés et l'air iodé est encore plus profitable au mois de mai, qu'au mois de juillet.

Home de Repos du Personnel

de la S. N. C. V.

Président d'honneur :

M. De Vos, M., Directeur Général de la S. N. C. V.

Conseil d'Administration :

M. Jacobs, Louis, Président;
M. Perdieus, C., Vice-Président;
M. Vlaminck, A., Trésorier;
M. Don, A., Directeur-gérant;
M. Van Vlaenderen, G., Secrétaire;
M. Corouge, J.; M. Dehollander, D.;
M. Félix, J.; M. Hoens, R.; M. Van Hemeldonck, L.; M. Verbeke, F.; M. Wafflard, L., membres.

Cotisations :

Membres d'honneur . . . 100 fr.
Membres protecteurs . . . 50 fr.
Membres effectifs et adhérents 10 fr.

Comment faire

pour passer un séjour au home ?

Adressez-vous au délégué du home de votre région. Si vous ne connaissez pas son nom, demandez-le au délégué principal de votre groupe.

Liste des délégués principaux :

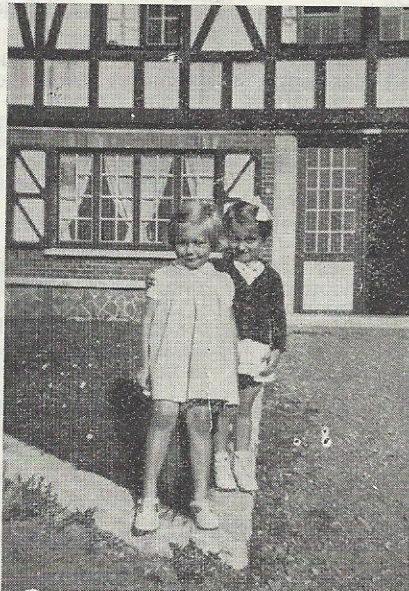
— Administration Centrale : M. Cornelle, Secrétaire d'Administration.

Groupes d'exploitation :

— Anvers : M. Keutgens, commis 1^o cl.
— Bruxelles : M. Tissen, commis 1^o cl.
— Flandres : M. Van Vlaenderen J., chef de service 1^o cl.
— Hainaut : M. Liégeois, chef de service 1^o cl.
— Liège-Limbourg : M. Reusen, chef de mouvement 1^o cl.
— M. Vandiest, chef de service 1^o Cl.
— Louvain : M. Gabriëls, comptable 1^o cl.
— Namur-Luxembourg : M. Wafflard L., commis principal.

Par l'intermédiaire du délégué vous serez mis au courant du règlement et des conditions de séjour, dont nous vous reproduisons ici l'essentiel.

— Les séjours vont, en principe, du samedi au samedi.



Nos papas travaillent au « tram » et nous espérons bien retourner à Wenduine cette année.

— Les demandes d'admission doivent être faites exclusivement sur formulaires (à obtenir auprès du délégué), et doivent parvenir au home avant des dates limites.

— Prix de location :

1. Appartement (cuisine et chambre) par semaine et pour six personnes au maximum.

Par ménage 400 fr.
Supplément par enfant non à charge 50 fr.

Supplément pour toute personne étrangère au ménage 100 fr.

Ex. : Agent de la S. N. C. V., épouse, trois enfants et tante : 400 + 100 = 500 francs.

2. Pension.

a) Chambres, par semaine, par lit pour une personne . . . 100 fr.
par lit pour deux personnes . . . 150 fr.
par lit-cage pour enfant 50 fr.

La fourniture des draps de lit est comprise dans ces prix.

b) Repas.

Prix (service compris) par personne et par semaine pour 3 repas par jour :

1. du 25 juin au 10 septembre 615 fr.

2. a) du 2 avril au 25 juin :
réduction de 10 % 555 fr.

b) du 10 au 24 septembre :
réduction de 10 % 555 fr.

N. B. — 1. Réduction pour enfants de moins de 7 ans. — 2. Le dîner n'est pas servi le samedi.

Ex. : Agent, épouse, enfant : 3 x 555 (ou 615) + (150 + 100) = 1915 (ou 2095) Fr.

3. Camping.

Un terrain de camping est annexé au home. Ce terrain clôturé est pourvu d'eau potable et d'installations sanitaires.

Les membres peuvent monter leur tente aux conditions suivantes :

1. Redevance fixe de 10 fr. par jour.

2. Deux francs par jour et par personne.

DES MAINTENANT : PREPAREZ VOS VACANCES. Le Comité



Ca y est, quelqu'un a ouvert les wagons à bestiaux !