

# NOS VICINAUX

4<sup>e</sup> ANNEE - N° 19

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

MAI 1949



# TUÉ EN SERVICE

Le 28 mars, le personnel de Charleroi a appris avec consternation, le décès du contrôleur RENAUX qui avait été accidenté trois jours auparavant.

Ce jour-là, le contrôleur RENAUX se trouvait à bord d'un train roulant en direction de Bomerée. La signalisation étant avariée sur une certaine section, il s'était chargé de prévenir les trains venant dans l'autre sens. A l'arrêt « Puits du Marché » à Marchienne-au-Pont, il descendit du convoi et passa devant ce dernier afin de communiquer l'avis de service au personnel du train qui s'amenait en direction de Charleroi.

Une auto roulant dans le même sens, vint faucher notre collègue qui se trouvait à cet instant sur la chaussée. Renaux fut pris par l'avant de l'auto, il fut blessé à hauteur de l'œil gauche et eut la jambe



gauche fracturée. Transporté à l'hôpital, il devait y décéder trois jours plus tard.

Les funérailles eurent lieu en présence d'une nombreuse délégation du personnel. Au cimetière, M. Tondou prit la parole au nom du personnel. M. l'ingénieur principal Declercq rappela les vertus d'homme et les remarquables qualités professionnelles du disparu, qui nommé contrôleur depuis 2 ans, n'avait jamais encouru de punition en plus de 40 ans de service.

M. Romain, Inspecteur principal à la Direction du Personnel, salua, au nom de M. le Directeur Général, la dépouille de l'agent RENAUX, et lui apporta le suprême hommage de la Société Nationale.

« Nos Vœux » exprime à Madame Renaux ses sentiments de profonde condoléance.

## Citation à l'ordre de la S. N. E. V.

**A**u cours du premier dimanche de Carnaval à Binche, le 27 février dernier, eut lieu un regrettable incident qui n'a été relaté et commenté que par la presse locale.

Voici les faits tels qu'ils se déroulèrent d'après un témoignage impartial :

Vers 18 h. 30, un tram n° 90 desservi par un personnel du dépôt de Mons-Basins et piloté par le wattman M. Charles Lepoivre, débouchait rue de Mons et s'immobilisait quelque temps pour permettre le dégagement d'une rue particulièrement engorgée.

Sur l'invitation de l'agent de police chargé de la réglementation de la circulation, le convoi vicinal se remit en marche.

Il amorçait le second tournant en S de la rue de Mons lorsqu'il fut subitement envahi par un groupe de personnes travesties, excessivement turbulentes.

Pour des raisons que l'on ne parvient pas à expliquer, ces personnes, sous le couvert de leurs masques s'en prirent d'abord au receveur de la remorque.

Ce dernier, M. Henri Dupont fut roué de coups qui lui causèrent de graves blessures à la tête.

Pendant du sang en abondance, l'infortuné receveur fut immédiatement soigné par un médecin qui lui appliqua quatre points de suture.

Pendant ce temps, d'autres personnes de ce groupe s'étaient attaquées au wattman, M. Charles Lepoivre qui surpris par l'attaque, mais réalisant le danger, parvint à immobiliser aussitôt son train.

Les énergumènes saisirent alors la manette du contrôle qu'ils portèrent à la vitesse maximum du convoi tandis qu'ils s'acharnaient sur le conducteur qui s'agrippait littéralement aux freins.

Grâce au sang-froid de cet agent qui, malgré tout n'abandonna pas son poste, maintenant ses freins bloqués, on doit de ne pas avoir à déplorer une véritable catastrophe.

Le receveur chef de train, M. Maurice Dufeignies ne récolta que des blessures superficielles. Insensible aux insultes comme aux coups, il parvint à saisir la manette de l'automatique et coupa le passage du courant électrique, assistant ainsi son compagnon, le wattman M. Charles Lepoivre.

La police judiciaire de Charleroi a ouvert une sévère enquête.

M. le Directeur Général a tenu à féliciter ces trois agents pour leur conscience professionnelle et pour leur courageuse intervention.

Le personnel qui, chaque année, assure durant la période de Carnaval le service des lignes passant par Binche, a l'habitude d'être à ces moments, houspillé, bousculé et blagué.

La foule surexcitée par le rythme des tambours et par cette extraordinaire ambiance, ne lui ménage ni les coups de vessie de porc ni les lazzis. Tout cela, nos agents l'acceptent avec bonne humeur, car étant eux-mêmes enfants du terroir, ils ont la répartie facile. Mais cette lâche et brutale agression, que rien ne pouvait justifier, est un acte inqualifiable.

Nous sommes heureux de pouvoir signaler à tout le personnel l'attitude digne d'éloges de ces agents du groupe du Hainaut, qui ont fait preuve en ces circonstances d'un remarquable esprit de corps. Leur conduite est un exemple pour tous.

Par suite de l'absolue obligation de faire paraître des articles écrits depuis décembre, nous avons momentanément arrêté notre chronique : « La voie vicinale et ses abords ». Dans le numéro de juillet nous donnerons un intéressant article illustré sur « Le créosotage des traverses », puis nous poursuivrons la chronique interrompue.

Parmi les nouveaux venus dans la presse d'entreprise, saluons le journal des Postiers (Belgique) qui est bimestriel comme le nôtre et la revue du personnel de Kodak-Pathé (France) édité sur 18 pages en papier glacé.

Bonne chance et ad multos annos !



Charles Lepoivre.



Henri Dupont.



Maurice Dufeignies.

# Surveillance du Trafic

## des Entreprises de Transport

par la



## Radio Télécommunication

**D**ARMI les nombreux développements et perfectionnements de la radio qui ont surgi pendant la guerre, il en est un qui est d'une importance toute particulière pour le grand public : c'est la radio-téléphonie mobile en ondes ultra courtes. Jusqu'à présent la radiotéléphonie mobile n'était utilisable que pour les bateaux et les avions. Elle vient d'envahir le domaine des véhicules terrestres : automobiles, camions, locomotives, etc.

Nous savions, par la lecture des revues spécialisées, que des villes comme Boston, Baltimore et Pittsburgh, utilisent les ondes courtes non seulement à bord des voitures de police ou de pompiers, mais

aussi pour réduire au minimum les interruptions de trafic sur leurs lignes de tramways ou de trolleybus.

Mais nous sommes persuadés que beaucoup de Belges ignorent que les Transports Urbains de l'Agglomération Bruxelloise utilisent journellement depuis près de deux ans, un poste à ondes courtes qui fonctionne de pair avec un « Dispatching » téléphonique ordinaire existant depuis de nombreuses années.

Nous nous proposons de réserver un article spécial dans un prochain numéro au fonctionnement du « Dispatching » des T. U. B. nous limitant, cette fois, à vous exposer la façon dont est utilisée la radio-téléphonie mobile.

### UN PEU DE TECHNIQUE.

Les ondes très courtes permettent l'utilisation d'antennes très petites qui possèdent un excellent rendement. Elles présentent de plus la propriété de se propager presque comme la lumière. Elles ne suivent pas la courbure de la terre et arrivées à l'horizon, elles se perdent dans l'espace. Il s'en suit qu'un émetteur installé à Anvers, par exemple, ne serait plus entendu à Liège, et que dans ces deux villes la même longueur d'onde pourrait être utilisée sans qu'il y ait brouillage mutuel.

Une autre propriété des ondes très courtes est la facilité avec laquelle elles sont réfléchies. Les façades des maisons constituent autant de miroirs qui réfléchissent les ondes dans toutes les directions, éliminant ainsi les points morts. Une voiture peut donc rester constamment en communication avec un poste central.

Diverses sociétés dont notamment la Société Bell Téléphone d'Anvers, ont mis au point un émetteur-récepteur de dimension suffisamment réduite pour être placé dans le coffre à bagages d'une auto.

L'appareil est entièrement commandé à distance au moyen d'une petite boîte de contrôle placée devant le conducteur (V. Photo).

Le mouvement de l'appareil est aussi simple que celui du téléphone.

Chaque organisme utilisant un poste d'ondes courtes (police, douane, taxis, etc...) ou chaque particulier (docteur, batelier, etc...) possède une longueur d'onde propre. Mais si un organisme uti-

lise plusieurs voitures utilisant toutes la même longueur d'onde, les communications adressées à l'une d'entre elles, sont reçues par toutes les autres. On peut, à l'heure actuelle, placer un sélecteur qui ne laisse passer la communication qu'après qu'un numéro de code, différent pour chaque voiture, aura été donné.

Voilà brièvement où nous en sommes au point de vue des possibilités techniques.

On comprend aisément que la faculté d'emporter, pour ainsi dire, un téléphone sur route, sur rail ou sur l'eau, présente un vaste champ d'application.

En Belgique, la Régie des Télégraphes et Téléphones, devant nécessairement faire une répartition des ondes disponibles, accepte déjà les demandes et accorde des autorisations « temporairement permanentes ».

### La Télécommunication dans un réseau de Tramway.

Les T. U. B. emploient en moyenne 3.400 conducteurs et receveurs par jour et aux heures de pointe 1.250 voitures sont sorties des divers dépôts. Ces quelques chiffres montrent que cette exploitation constitue un des réseaux urbains de tramways, les plus denses d'Europe. Nous connaissons tous, les attaques et les sarcasmes que les automobilistes et certains journalistes réservent au tramway urbain, alors qu'il est cent fois prouvé qu'en l'absence de métro, le tram constitue dans les grandes villes le seul moyen économique de transport massif.

Aussi faut-il éviter tout arrêt inter-

pestif sur le rail et une interruption de 5 minutes a une grande importance.

Dans ce but, depuis plusieurs années, les T. U. B. ont installé un bureau de « dispatching », centre téléphonique ayant pour but de recueillir les informations relatives au trafic des tramways et de donner pour exécution des consignes émanant de la Direction.

Le « dispatching » dont chaque agent connaît le numéro de téléphone est intervenu par le premier témoin d'un accident.

Ce poste est desservi jour et nuit par 2 employés spécialement choisis. Les « dispatchers » sont à même de déterminer les mesures à prendre et de les communiquer à des contrôleurs se trouvant en permanence à proximité d'un poste téléphonique à divers endroits du réseau.

Cette organisation comprend également des inspecteurs de trafics, éléments sélectionnés, sortis du cadre des employés. Auparavant, ces inspecteurs, en tournée sur le réseau, étaient prévenus d'une interruption, lors d'un passage à un poste fixe de contrôle.

Ils devaient se rendre au point névralgique parfois en auto, souvent en tram ou même à pied. Dans la plupart des cas, ils arrivaient trop tard pour remédier à des mesures déjà prises par des contrôleurs.

Le moyen idéal pour toucher, sans retard, un inspecteur itinérant sur le réseau, est la radio.

Le « dispatching » des T. U. B. possède depuis 2 ans, un poste émetteur-

récepteur en relation permanente avec l'inspecteur circulant sur le réseau à bord d'une automobile munie d'un poste émetteur-récepteur, travaillant sur la même longueur d'onde que le poste du dispatching

L'inspecteur alerté peut alors se diriger directement et immédiatement vers l'endroit de la perturbation signalé par le dispatching. Pendant le trajet, ce dernier reste en relation avec l'inspecteur pour lui donner des renseignements complets au sujet de la mission qu'il doit accomplir et lui communiquer au fur et à mesure tout ce qui vient à sa connaissance au sujet des mesures qui ont déjà été prises sur place par le personnel qui s'y trouvait.

Au moment où l'inspecteur arrive à destination, il est en possession de tous les éléments qui lui permettront d'agir avec célérité et initiative.

La dépense, pour une installation de radio, dépasse à peine le traitement annuel d'un employé.

Afin d'utiliser au maximum les possibilités offertes par cette voiture, un outillage sommaire de dépannage pour tramways y a été adjoint : fusibles, pinces isolées, gants caoutchoucs, clé pour aiguillage, etc...

### Exemples pratiques d'application.

Un dimanche de juin, une chute de tension suivie de déclenchement par suite d'accumulation de voitures, est signalée au Dispatching, sur le réseau traversant la forêt de Soignes entre Auderghem (Forêt) et Tervueren (il s'agit là d'une ligne suburbaine comparable à une ligne vicinale).

La voiture radio est rapidement sur place, à un endroit où il n'y a pas de postes téléphoniques publics ou privés, rejointe peu après par la voiture de l'inspecteur du service électrique.

Une liaison s'établit alors rapidement entre celui-ci et les sous-stations pouvant alimenter le réseau en cause, comme suit :

a) par radio entre l'inspecteur du service électrique et le dispatching ;

b) dispatching et centre téléphonique du service électrique par téléphone direct ;

c) entre centre téléphonique du service électrique et les sous-stations par fil direct.

L'inspecteur du service électrique peut ainsi avec facilité donner des instructions aux agents des sous-stations, réduisant au minimum la durée de l'interruption. Pendant ce temps, le dispatching, averti des mesures prises au point de vue alimentation en courant, prenait les mesures d'exploitation qui s'imposaient.

Nous avons encore choisi le cas suivant, car il est typique :

A 14 h. 13, la voiture-radio en tournée est avisée d'un accident à la ligne aérienne, à un point situé à 3 km. de là. A 14 h. 30, le chauffeur de la voiture-radio monte sur le toit de la voiture et à l'aide de la pince du coffre, coupe le fil de garde qui était en contact et rétablit la circulation.

La voiture-échelle arriva après.

C'est aussi précisément entre les voitures-échelles de dépannage et le dispatching que le manque de liaison se fait sentir.

Il arrive que la voiture-échelle de secours ne rencontre pas de contrôleur en cours de route, son personnel devra rechercher par lui-même la nature du court-circuit tout le long de la ligne signalée.

De plus, aux T. U. B., on garde au garage deux voitures-échelles comme secours, les autres voitures-échelles sont journellement en route pour l'entretien et les réparations courantes.

Si l'une des deux voitures est appelée, l'autre ne sortira que pour un cas grave. Quel avantage de pouvoir aviser par radio, la première voiture-échelle ayant fini son travail, qu'on la réclame à un autre endroit du réseau ! Ainsi le dispatching pourrait tenir le personnel voitures-échelles au courant des renseignements reçus. C'est ce que les T. U. B. espèrent réaliser dans l'avenir.

Aux Vicinaux, nos réseaux urbains ne sont guère très denses, mais par exemple si nous songeons que nombre de nos voitures électriques pénètrent, à Anvers comme à Liège, au centre de la ville et empruntent, sur de longs parcours, les installations des Sociétés de tramways urbains, on aperçoit immédiatement l'intérêt d'un tel système de dispatch, même combiné entre deux sociétés, d'autant plus que dans le cas des villes précitées, les dépôts et garages de voitures-secours vicinales se trouvent très éloignés du centre de la ville.

Il s'agit ici d'une simple opinion, mais nous sommes convaincus que dans quelques années les prix de ces appareils pourront être tellement abaissés qu'ils seront d'un usage courant dans les entreprises de transport.

La Belgique a toujours été en tête du

progrès dans le domaine des télécommunications et il nous est agréable de constater que c'est une entreprise de tramway belge qui depuis fin 1948 est une des premières, si pas la première en Europe, à utiliser cette nouvelle technique.

### Applications récentes à la S. N. C. B.

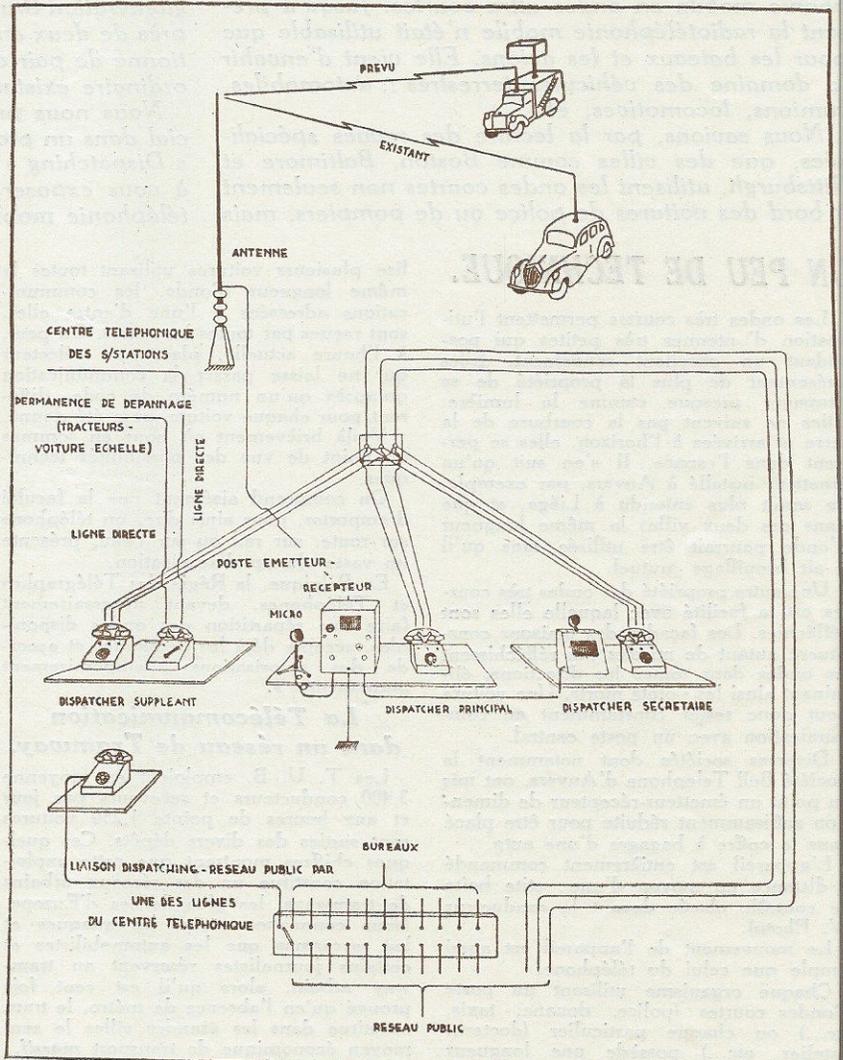
Nous croyons savoir que c'est la S. N. C. B., qui dès la fin de la guerre, fit la première des essais de radio-téléphonie en automobile.

Ce n'est cependant que tout récemment après avoir effectué de nombreux essais, que la S. N. C. B. a effectué l'achat d'un poste anglais émetteur-récepteur et d'un poste semblable américain plus robuste et conçu spécialement pour être utilisé sur les locomotives.

Le poste anglais est identique à celui qui est en service aux T. U. B., tandis que le poste américain doit être alimenté par un turbo-générateur placé à bord de la locomotive.

Ce poste trouvera son application dans les gares de triage et de formation, pour arrêter la « loco » sur la bosse de triage, remplaçant ainsi les signaux donnés jusqu'ici par feux vert ou rouge et par sirène. On augmentera de cette façon le rendement de la machine et la sûreté des manœuvres.

Le poste automobile fut employé pour protéger les équipes qui travaillaient à la suspension caténaire entre certaines sta-



tions de la ligne Bruxelles-Charleroi. Le chef de gare avertissait le chantier que la ligne allait être coupée et qu'il y avait lieu d'enlever les échelles mobiles et les wagonnets.

Dans ce domaine de la sécurité, les appareils employés par l'armée américaine, et que l'on peut se procurer à l'O. M. A. à bas prix, auraient rendu de grands services, par exemple en temps de brouillard pour la protection des chantiers. Malheureusement, la longueur utilisable a été refusée par la Régie des Télégraphes et Téléphone et la question n'a pas encore été tranchée. Comme on le constate, et la S. N. C. B. la période des études et des essais est déjà dépassée, et les applications possibles sont multiples.

### Aux Taxis verts.

Nous avons appris également que la plus importante Compagnie de taxis de Bruxelles, Les Taxis Verts, est fermement décidée à assurer le placement d'appareils semblables sur ses voitures. Le Directeur de cette compagnie, Monsieur Souchotinsky, qui fit, il y a deux ans, un voyage d'étude en Amérique, a bien voulu nous décrire succinctement la façon dont ce procédé est utilisé aux U. S. A. Là-bas, si les transports par taxis dans une certaine ville, sont exploités, par exemple, par 5 compagnies, les cinq sociétés possèdent des appareils dits « two-ways talkies » sur chaque voiture.

Supposons qu'un particulier téléphone au bureau central pour avoir un taxi. La ville étant divisée en secteurs, le dispatch appelle tel ou tel numéro codifié du chauffeur de taxi susceptible de se trouver dans cette zone. Parmi ceux qui répondent, l'un est choisi et envoyé sur place. On devine le gain considérable de temps et de matériel qui peut être réalisé.

Tout cela pourrait se faire à Bruxelles, mais la Régie des T. T. accorde très difficilement une longueur d'onde.

M. Souchotinsky nous a raconté le plaisant incident dont il avait été personnellement témoin à Washington :

En Amérique, n'importe qui peut s'embarquer dans le taxi que vous occupez... à condition qu'il aille dans la même direction que vous. Une homme hèle donc le taxi déjà occupé par notre interlocuteur, au bout d'un moment le nouveau voyageur dit au chauffeur qu'il devrait téléphoner à son bureau. Le taximan arrête sa voiture le long du trottoir, décroche l'appareil et donne le numéro du bureau à son poste central, le dispatcher lui dit : « continuez à rouler nous vous appellerons ». Trois minutes après, le haut parleur de la voiture appelle le nom du chauffeur, celui-ci décroche, va se mettre à l'arrêt et passe le cornet au client, qui parle du taxi à son bureau. Le plus amusant, c'est que après avoir obtenu la communication, le voyageur donna un bon pourboire au chauffeur et... descendit de voiture, et le Directeur des taxis Verts put enfin continuer son voyage !

Citons encore pour mémoire l'utilisation d'un émetteur-récepteur par les pompiers d'Anderlecht, dont la presse a parlé récemment.

### Et voici le « Trolley Phone ».

Toujours dans le domaine du tramway, la revue « Modern Tramway » dans son numéro de février 1949, nous apprend que la ville de Pittsburgh (U. S. A.), vient de recevoir une nouvelle fourniture de 100 P. C. C.

Lorsque la commande sera terminée, elle en possédera 666.

Les voitures P. C. C. des lignes interurbaines vont être équipées du nouveau « Trolley Phone » système qui permettra au conducteur-wattman de rester en contact permanent avec le poste central de contrôle du trafic sans quitter son siège de conduite. De cette façon, des instructions pourront être données en cas d'urgence

et appliquées en quelques secondes et l'on pense que cette innovation donnera encore plus d'efficacité à l'exploitation des tramways. On voit immédiatement qu'il s'agit là d'un perfectionnement qui nous intéresse spécialement vu le grand nombre de lignes électrifiées interurbaines que nous possédons.

Le « Trolley-phone » fonctionne en utilisant des ondes porteuses modulées à haute fréquence circulant sur les fils de contact de l'équipement aérien. On voit que ce n'est plus de la radio téléphonie proprement dite, somme toute c'est comme si l'on réussissait à envoyer plusieurs communications téléphoniques simultanées sans les brouiller, sur un seul fil ce qui est courant en simple téléphonie.

L'appareil en question a subi de nombreux essais, pèse 20 kilos et donne entière satisfaction. Plusieurs sociétés de tramways sont venues assister aux essais.

Enfin, last but not least (le dernier, mais pas le moindre) nous avons lu dans le « Daily Mirror » du 17 janvier 1949 l'extraordinaire fait divers suivant :

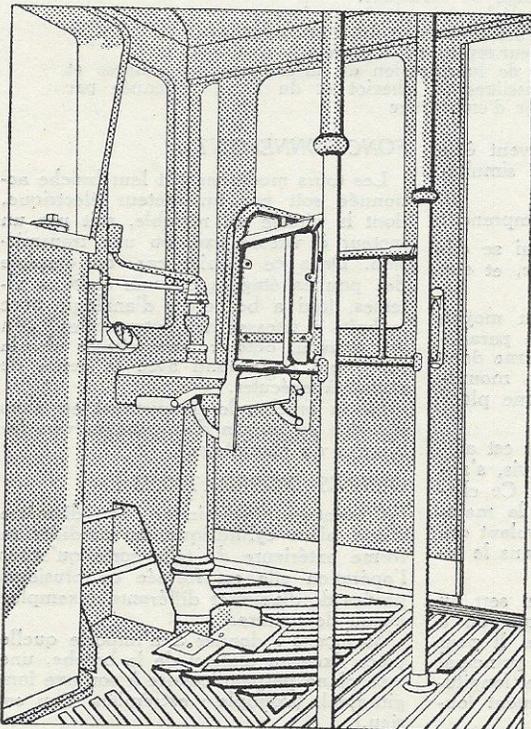
### Tombé du Ciel.

Du métal en fusion brûle quatre ouvriers dans une usine du Yorkshire, aucune ambulance n'est disponible à l'hôpital située à 5 km, de là. L'hôpital lance un appel par radio à une de ses ambulances dans les environs. Or, au moment où le chauffeur perçoit l'appel, il roule devant l'usine.

Résultat : L'AMBULANCE ARRIVA TROIS MINUTES APRES L'APPEL TELEPHONIQUE ! à l'usine, on demanda au conducteur si l'ambulance était « tombée du ciel » !

Tout cela n'est-il pas merveilleux ?

## AMÉLIORATION DES CONDITIONS



D  
E  
T  
R  
A  
V  
A  
I  
L

L A S. N. C. V. a mis à la disposition du personnel roulant, préposé à la conduite des trains électriques, un nouveau type de siège amovible, spécialement étudié pour donner le plus de confort possible.

L'agent pourra ainsi, à son choix, travailler assis ou debout.

Dans certains groupes, on avait installé, auparavant, des sièges fixes devant les postes de conduite, mais des wattmen s'étaient plaints d'être obligés de rester constamment assis, surtout durant les fortes chaleurs.

Le siège proprement dit est bien large, élastique sans être échauffant, on est loin du genre « selle de vélo » et en cas de danger il se replie en un tournemain, c'est le cas de le dire.

Nous espérons que cette agréable sensation de détente ne provoquera pas, chez certains, une euphorie (impression de bien-être physique) qui pourrait amener une dangereuse somnolence !

D'ailleurs, la plupart des wattmen des lignes suburbaines se tiennent assis pendant le parcours « extra muros » mais ils préfèrent rester debout lorsqu'ils mènent leur voiture par les rues encombrées de la ville.

Cette amélioration des conditions de travail a été visiblement bien accueillie par le personnel.

# Un métier de chez nous...

## LE TOURNEUR

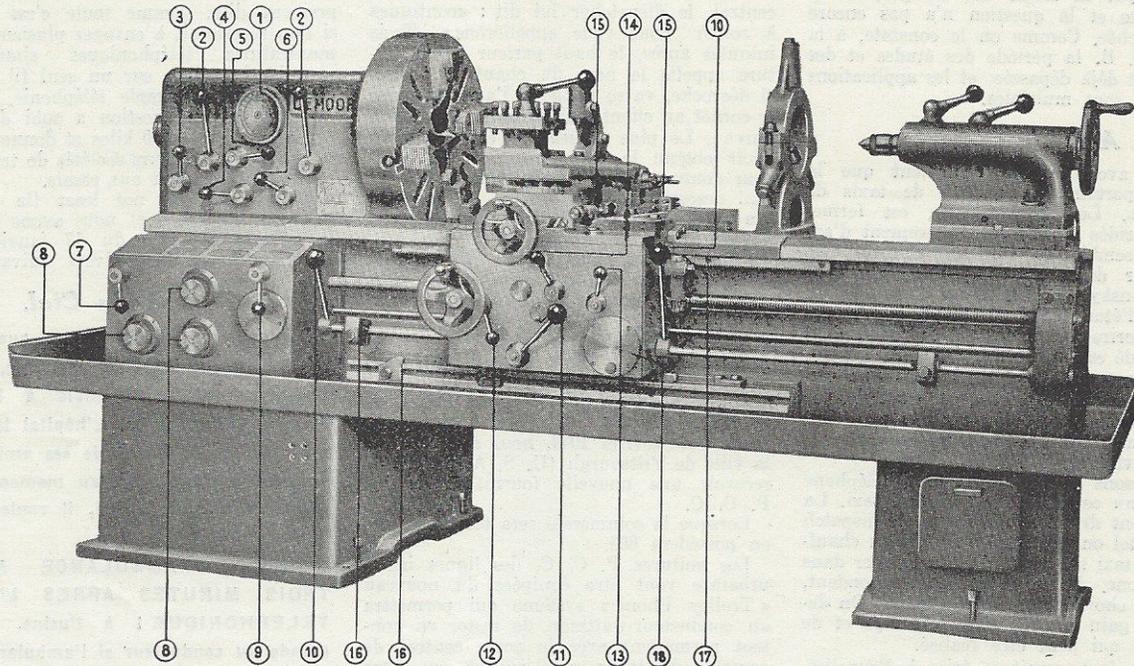
Le tour est une machine-outil. Il est utilisé pour former des solides de révolution, d'une pièce quelconque, fixée entre deux pointes, appelées centres, ou par des griffes.

sur le banc. Elle porte un axe, muni à une extrémité d'une pointe au centre, qui se loge dans un trou foré dans l'extrémité de la pièce à tourner et supportera cette dernière au cours du travail.

Le mouvement transversal lui est donné, soit par une commande automatique du même genre que celle utilisée pour le chariotage, soit à la main.

Le mouvement longitudinal est uniquement manuel.

c) La tourelle porte-outils, est une pièce qui peut avoir des formes diverses, sur laquelle est fixé l'outil. Cette pièce peut pivoter sur un axe vertical, muni d'un écrou pour l'immobiliser dans la position désirée.



Cliché At. Demoor.

1. « Œil magique » permettant à la poupée motrice d'engager sa vitesse de broche dès la lecture, en fonction du diamètre à tourner et de la vitesse de coupe, sans aucun déplacement ultérieur des leviers de commande.
2. Leviers contrôlant tout à la fois les cadrans gradués de l'« œil magique » et les baladeurs de la poupée motrice.
3. Fines avances pour hautes vitesses ; Diametral-Pitch ou module.
4. Vitesses directes accélérées au retour rapide de la broche.
5. Pas à droite ou pas à gauche
6. Pas normaux ou pas rapides.
7. Pas métriques ou pas Withworth.
8. Changement de pas ou avances.
9. Chariotage ou filetage.
10. Embrayage de la friction à disques multiples.
11. Déclanchement de l'avance ; protection contre surcharges.
12. Changement de sens de l'avance.
13. Fermeture de l'écrou de la vis-mère.
14. Chariotage ou surfacage.
15. Butées déclanchement du surfacage
16. Butées déclanchement du chariotage.
17. Indicateur-repère de filetage
18. Pompe de lubrification du mécanisme des avances et des glissières du chariot et du banc, actionnée par le levier d'embrayage

La transformation de la forme se fait, en enlevant de la matière aux endroits désirés, au moyen d'outils en matière spéciale très dure.

### Description :

Le tour est constitué essentiellement par un banc, une poupée fixe, une poupée mobile et d'un ou plusieurs chariots porte-outils.

1°) *Le banc*, aussi appelé bâti, sert de support à toutes les autres parties de la machine ; il est pourvu de glissières parfaitement ajustées, sur lesquelles glissent la poupée mobile et le chariot.

2°) *Poupée fixe*, contient les mécanismes d'entraînement de la broche, ainsi que ceux qui commandent les mouvements des chariots porte-outils.

La broche qui est portée par deux paliers, porte à une de ses extrémités une partie filetée sur laquelle se visse un mandrin de serrage, ou un plateau, qui fixera la pièce à tourner, par une de ses extrémités.

3°) *Poupée mobile*, comme son nom l'indique, elle peut se déplacer le long des glissières prévues à cet effet sur le

Le chariot et la pointe peuvent être déplacés soit séparément, soit simultanément.

4°) *Chariot, porte-outils*, comprend :

a) *Le chariot longitudinal*, qui se déplace sur les glissières du banc, et sert au cylindrage.

Il est mis en mouvement au moyen d'une longue tige filetée placée parallèlement à l'axe du bâti et qui tourne dans un écrou. Cette tige reçoit son mouvement de rotation d'un mécanisme placé à la poupée fixe.

Le mouvement dont le chariot est animé par suite de l'action de la vis, s'appelle le chariotage automatique. Ce chariot peut aussi être déplacé à la main, au moyen d'une manivelle ou volant qui actionne un mécanisme placé dans le tablier du chariot.

b) *Le chariot transversal*, qui sert au surfacage de pièces en rotation, ou à rapprocher l'outil vers la pièce. Il peut être animé d'un mouvement principal qui est perpendiculaire à l'axe longitudinal du tour, et d'un mouvement longitudinal limité.

### FONCTIONNEMENT :

Les tours modernes ont leur broche actionnée soit par un moteur électrique, dont la vitesse est réglable, soit par un moteur à vitesse fixe, ou une transmission. Dans ce dernier cas, on emploie des poulies étagées ou une boîte à vitesses, (qui a beaucoup d'analogie avec la boîte à vitesses des automobiles.) afin de pouvoir obtenir une vitesse de la pièce qui correspond avec le genre de travail à exécuter.

De la broche, le mouvement est alors transmis au moyen d'engrenage, vers les tringles de chariotage.

### GENRES D'OPERATIONS :

*Chariotage* : diminuer le diamètre d'une pièce cylindrique, ou modifier sa forme extérieure de telle sorte qu'après l'opération elle est formée de plusieurs parties de diamètres différents, (exemple : essieu de voiture.)

*Surfacage* : donner à n'importe quelle pièce fixée au plateau de la broche, une face plane perpendiculaire à son axe longitudinal, (exemple : extrémités d'un essieu.)

**Filetage :** faire dans une pièce cylindrique, une rainure continue, de profondeur et de forme bien régulières, et sur laquelle on vissera un écrou. Cette rainure est appelée filet. (Exemples : boulons, vis de frein de locomotives.)

**Tournage conique :** tourner une pièce primitivement cylindrique de telle façon qu'après l'opération le diamètre à une de ses extrémités soit plus grand ou plus petit qu'à l'autre. (Exemple : goupilles coniques employées pour le mécanisme de certaines locomotives, tampons utilisés pour rendre étanches les tubes à fumée des chaudières.)

**TYPES SPECIAUX DE TOURS :**

**Tour parallèle :** comme décrit ci-dessus.

**Tour revolver :** dans ce type de tour on a remplacé la poupée mobile par une autre munie d'une tourelle qui peut tourner autour d'un axe vertical, et appelée « tourelle revolver ».

Cette tourelle est équipée d'une série d'outils dont on se sert à tour de rôle, sans que cela nécessite d'autres manœuvres que le déplacement d'un levier.

Ce tour est de plus muni d'un mandrin spécial, permettant la fixation et le démontage très rapide des pièces usinées.

Avant de commencer le tournage des pièces sur le tour, tous les outils sont mis à une place bien déterminée et réglés de telle sorte que le tourneur n'intervient plus que pour alimenter le tour, et soigner par la suite aux opérations successives.

Ce tour a le grand avantage de permet-

tre un travail rapide et relativement précis, sans nécessiter une main-d'œuvre spécialement qualifiée.

**Tour automatique :** il n'est autre qu'un tour revolver automatique.

Après la mise en place et le réglage des différents outils, des mécanismes spéciaux font avancer, travailler et reculer l'outil, présentent ensuite un ou plusieurs autres outils qui parachèvent la première opération, suivant un cycle préétabli.

Une fois la pièce terminée, une nouvelle pièce à usiner se présente automatiquement, de sorte que l'intervention du tourneur est quasi nulle, et se résume à une surveillance.

Un homme peut desservir plusieurs machines.

**Tour à surfacer :** ce tour est utilisé uniquement pour le surfacage. Il consiste en une poupée fixe, munie d'un grand plateau de serrage et d'un chariot porte outil.

**Tour à roues :** est un tour spécial utilisé dans les ateliers de chemins de fer.

Il permet l'usinage des bandages des trains de roues des voitures.

Le profil des bandages est obtenu en guidant le déplacement de l'outil, non le long d'une glissière parallèle comme pour le tour ordinaire, mais le long d'un calibre d'une forme spéciale.

**LES QUALITES d'un bon TOURNEUR**

Un bon tourneur doit être calme et attentif.

Au cours de travaux compliqués et précis, un faux mouvement dû à la nervosité ou à l'inattention peut provoquer la

détérioration de la pièce ou même du tour.

Le tourneur doit être à même de lire un plan de façon à pouvoir effectuer un travail sans l'intervention du contremaître.

Il doit avoir soin des instruments de mesure et de taille, ainsi que du chariot, entre autres, les graisser pour qu'ils ne se rouillent pas et ne pas déposer des objets de poids sur les glissières.

Un tourneur doit pouvoir mesurer au micromètre afin d'exécuter son travail avec la plus grande précision possible.

Faut-il ajouter que ce genre de travail exige un soin constant pour obtenir un bon résultat ? Le vrai tourneur est réellement maître de sa machine. Elle obéit à ses ordres.

Le moindre mouvement de son conducteur se traduit sur la pièce et la matière informe se modifie vraiment sous les mains de l'homme qui la travaille. Lorsqu'enfin l'outil est au terme de sa course, lorsque la pièce du plan ou du croquis s'est matérialisée et qu'après un contrôle sérieux elle est reconnue conforme aux exigences, le bon tourneur est fier d'avoir exécuté avec succès un travail difficile.

L'ouvrier tourneur peut ressentir certains jours la vraie joie de l'artiste devant l'œuvre qu'il a conçue, lorsqu'il aura, de lui-même, forgé de toutes pièces un petit chef-d'œuvre.

Le légitime orgueil du travail bien fait, c'est la récompense de ce spécialiste, de ce fignoleur : le tourneur.

A. VAN STEENBERGHE,  
dessinateur, atelier de Destelbergen.

**Chauffeurs savez-vous que ...**

Dans les six premiers mois de 1948, 18.385 accidents de la circulation ont été relevés, en Belgique, sur la voie publique.

**NOMBRE DE VICTIMES :**

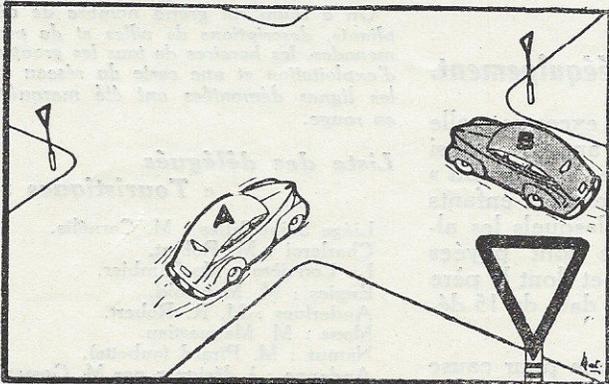
Tuées sur place : 314 ; blessées gravement : 1.199 ; légèrement blessées : 4.995 ; au total : 6.508 victimes.

**PRINCIPALES CAUSES DES ACCIDENTS.**

Excès de vitesse . . . . .	1.887
Dépassement d'un véhicule en marche ou à l'arrêt . . . . .	3.145
Conduite sur le côté interdit . . . . .	1.031
Non-observation du droit de priorité . . . . .	5.260

Vous remarquez que la grosse majorité des accidents ont pour cause la non-observation du droit de priorité.

Aussi, examinez attentivement ce croquis :

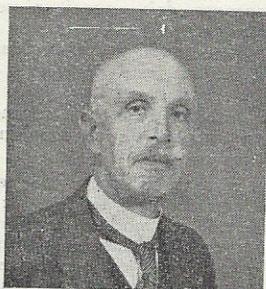


La voie que suit « B » est pourvue d'un triangle renversé — elle est secondaire — « A » a la priorité sur « B ».

Pour tous lessivages

**VIXIL**  
Poudre de savon parfaite pour tous lessivages  
C'est un produit Persil  
Fabrique à Verviers, Belgique  
**Persil**  
c'est un produit

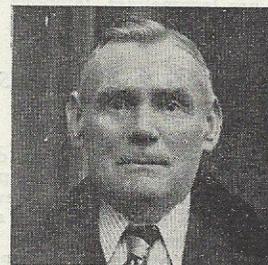
## LES BELLES CARRIERES



M. Dosogne,  
Chef de Station de 1<sup>re</sup> classe à Ohey,  
pensionné  
après plus de 40 ans de service.



P. Van Menxel,  
machiniste à Westerloo,  
pensionné après 42 ans de service.



M. K. Versmissen,  
wattman à Zurenborg,  
pensionné après 41 ans de service.

### A CUREGHEM.

Les agents de l'atelier de Cureghem ont fêté, le 1<sup>er</sup> avril, leur collègue, le magasinier bien connu, R. Hennaux, à l'occasion de sa retraite. Ce fut une belle fête.



On lui remit deux fauteuils et une pipe splendide. Tous les anciens étaient présents. Hennaux, très ému, remercia ses amis et la partie récréative commença avec le concours du chanteur Anatole et de l'orchestre de l'A. N. A. V. Le boute-en train Limpach fut très apprécié et la fête se termina très tard.

### NAMUR.

Nous sommes heureux de vous faire connaître le Cercle Récréatif des Tramwaymen de la province de Namur dont le président est M. Praile.

Il est assisté dans sa tâche par un Vice-président René Dufour, d'un Secrétaire Trésorier, Jean Varis, de dix commissaires et de sectionnaires, ceux-ci représentent toutes les branches du personnel roulant, voies et atelier, les anciens y étant aussi nombreux que les jeunes.

La dramatique fondée il y a deux ans et dirigée par le camarade Louis Michaux a rendu cette année, avec succès « L'Ania », comédie, et « El T. S. F. Zidore », vaudeville wallon. Ces pièces ont été représentées avec succès à Lustin, des bals furent organisés durant cette saison d'hiver à la Bourse du Commerce de Namur, à Belgrade, à Bouge, à Aiche en Refail. La saison se terminera par un

« C'est un moindre mal de se tromper en agissant que de laisser tout s'effondrer en ne faisant rien. Les batailles ne sont pas gagnées par ceux qui critiquent, mais par ceux qui luttent. »

souper au Boudin, suivi de Bal offert gratuitement aux membres (Mmm !)

Le Cercle prépare un voyage en France qui aurait lieu le 7 août par l'itinéraire suivant :

Namur, Dinant, Beauraing, Bouillon, Sedan, visite du cimetière de 1870. Les Mazurs, Fumay, la vallée de la Meuse, Givet, Dinant, Namur.

Pour le mois de juin un bal champêtre à Wépion.

Comme on le voit le tableau est bien rempli et fait honneur à l'activité du Comité.

Nous espérons que dorénavant le Cercle récréatif des Tramwaymen nous tiendra au courant de ses activités, notamment par l'envoi de photos et de communiqués.

### Allocation de rééquipement.

Une allocation exceptionnelle de rééquipement appelée aussi « prime de première Communion » a été payée pour tous les enfants nés en 1937, pour lesquels les allocations familiales sont payées par la S. N. C. V., et dont le père était en service à la date du 15 décembre 1948.

Les jours d'absence pour cause de maladie ou d'accident, les jours de repos et les jours de va-

cances annuelles ont été considérés comme jours de service.

Le montant de la prime a été fixé à 1.000 fr. par enfant.

### Documentation Touristique.

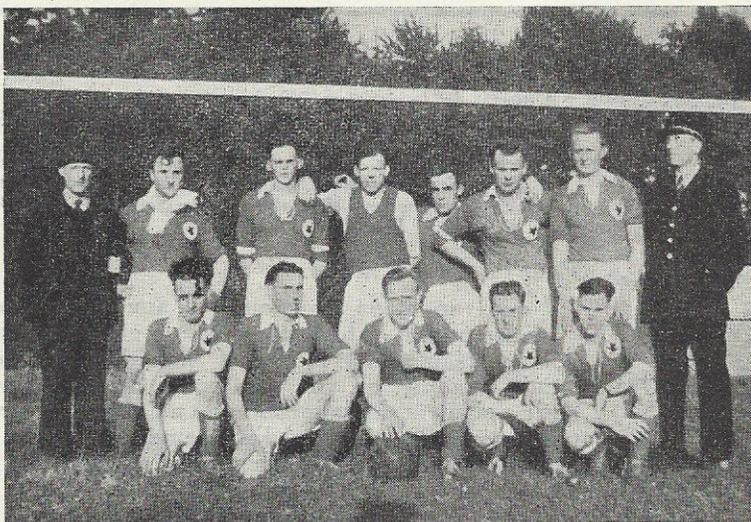
A l'initiative de « Nos Vicinaux » et avec l'approbation de la Direction du Personnel, il a été décidé de réunir dans chaque grand centre du réseau une documentation destinée à faciliter le déplacement des agents durant leur période de vacances. Il s'agit d'un essai forcément limité, le plus souvent, la documentation a été confiée à un agent en contact permanent avec ses collègues.

On a réuni un grand nombre de dépliants, descriptions de villes et de promenades, les horaires de tous les groupes d'exploitation et une carte du réseau où les lignes démontées ont été marquées en rouge.

### Liste des délégués

« Touristiques ».

Liège Saint-Gilles : M. Cornélis.  
Charleroi : M. Robert.  
La Louvière : M. Cambier.  
Eugies : M. Manfroid.  
Anderlues : M. R. Robert.  
Mons : M. Maquestiau.  
Namur : M. Pirard (aubette).  
Andenne : à désigner par M. Gosseye.  
Tournai : M. Turpin.  
Cureghem Mt : M. Thollebeek.



Dans le numéro de juillet nous passerons en revue les résultats acquis, cette saison, par les tramwaymen footballeurs. La vie de la plupart des clubs a été rendue plus difficile par les licenciements qui ont touché surtout les jeunes éléments.

Dans le numéro de septembre une page sera consacrée au basket-ball, sport qui nous convient particulièrement, car il n'exige qu'un terrain réduit et un petit nombre de joueurs. Comme on le voit, les sports ne sont pas oubliés.

## LES PROPOS DU CONTROLEUR BOUDARD



Rec. — Bonjour contrôleur, alors vous venez voir notre nouvel autobus ?

B. — Il faut s'adapter. Je suppose d'ailleurs, que vous ne regrettez pas le temps où vous passiez d'une voiture vapeur à l'autre, en poussant du pied des portelles ?

Rec. — Sous la pluie ou la poussière de cendrée de la loco ? — ah ! non, Dieu merci. Le seul ennui, c'est qu'en autobus le barème est un peu plus compliqué.

B. — Oui mais pour moi, qui contrôle des lignes du groupe et des lignes affermées, c'est encore pis. C'est la bouteille à encre, il y a des lignes qui roulent à 0,50 fr., à 0,70 fr. et à 1 fr. au km. et certaines réductions changent suivant la loi par laquelle la ligne a été autorisée.

Rec. — Et les chiens ? Sur cette ligne l'a propriétaire paie le prix plein pour Azor.

B. — Et sur la ligne voisine, autorisée en vertu de l'A. R. du 30-12-46, le petit chien est admis gratuitement pour autant qu'il tienne sur les genoux de sa maîtresse.

Rec. — Seriez-vous jaloux ?

B. — A propos de réduction, il faut que je vous raconte ce cas authentique : Un voyageur en civil qui avait payé le prix plein, m'interpelle au cours d'un contrôle d'autobus. Il m'explique qu'il est gendarme et qu'il va jouer au football pour son unité, il se déclare en « service » et désire obtenir 50% de réduction !

Rec. — Bien essayé ! Pandore a voulu vous endormir.

B. — Tiens ? Qu'est-ce que c'est que ça ?

Rec. — Un colis pour un hôtel, on paiera à l'arrivée.

B. — Ça ne doit pas vous empêcher d'y coller le billet spécial à souche. Vous en avez au moins ?

Rec. — Euh non, mais vous savez il y a 8 jours j'étais encore sur le vapeur.

B. — Eh bien vous réclamerez au dépôt des billets à souche par colis et maintenant donnez le signal du départ.

Rec. — Justement c'est ça le pire, pendant 20 ans j'ai soufflé dans ma trompette et maintenant...

B. — Vous souffrez d'un excès de souffle inemployé ?

Rec. — En tous cas, ça me manque, je crois que je vais me faire membre de l'harmonie Sainte-Cécile de Fouilly-les-bois.

B. — Ils ont besoin d'une trompette ?

Rec. — Non, d'un joueur d'hélicon et de tuba !

## Un Champion de Billard

Nous vous avons déjà parlé d'un international de Basket-ball et d'un tennisman de grande classe, qui tous deux font partie du personnel, nous avons le plaisir cette fois de vous présenter M. Snoeys, employé dans les bureaux du dépôt de Merxem, qui vient de remporter brillamment le championnat de Belgique de billard au cadre 38/2.

Le billard n'est pas un sport spectaculaire, mais sa pratique exige de grandes qualités de sang-froid et de calme, et la participation à un championnat suppose un entraînement régulier ainsi qu'une connaissance approfondie de la technique des coups classiques.

Il ne s'agit pas seulement d'accumuler des points, mais de tenir les billes rassemblées, pour y parvenir il faut savoir improviser.

Les éliminatoires, en vue du championnat sont jouées parmi une trentaine de joueurs dans diverses régions du pays, le champion de chaque province va disputer la finale nationale pour le titre. Pour participer à ces luttes il faut être classé en première catégorie petit billard, il y a cinq catégories, qui ont chacune leur champion.

Ces matches se jouent au cadre 38/2 « intégral », ce qui signifie que la surface du billard est divisée en 9 cases, 3 carrés de 38 cm. à chaque extrémité et 3 rectangles centraux.

Dans chaque case on ne peut faire que 2 caramboles, étant entendu qu'au deuxième coup une des billes doit quitter la case.

On se rend compte immédiatement des difficultés engendrées par cette règle du jeu puisqu'il faut ramener la bille sortante avec le maximum de précision.

Intégral signifie que cette règle s'applique également au cadre du milieu (nouveau règlement).

Le camarade Snoeys, déjà champion de la région anversoise, a réussi à battre en finale successivement les quatre autres champions régionaux. La dernière lutte l'opposait à M. Duys-



sens, de Liège, qui lui aussi avait battu les trois autres concurrents.

Voici les résultats techniques :

	Points	Reprises	Moyenne	Meilleure série
Snoeys	360	10	36	105
Duysens	309	10	30,90	112

Snoeys fut classé premier avec une moyenne générale de 30 et une plus haute série de 105.

La Fédération fonde de grands espoirs sur Snoeys.

Souhaitons en passant que c'est le sport qui a valu à la Belgique le plus de champions d'Europe et du monde.

Souhaitons à notre collègue de marcher sur les traces des Van Belle et des Moons...!

# CHRONIQUE SOCIALE

**A** cours des deux chroniques précédentes, nous avons exposé, dans leurs grandes lignes, les principes et les modalités de fonctionnement de la C. R. A.

Aujourd'hui, nous nous proposons de vous entretenir d'une autre institution sociale créée en faveur du personnel de la S. N. C. V., à savoir la *Caisse de Répartition aux Invalides* (C. R. I.).

## 1. — But de la C. R. I.

La C. R. I. est constituée en vue de l'attribution d'une allocation aux agents qui sont devenus définitivement ou partiellement inaptes au travail.

## 2. — Alimentation de la C. R. I.

La caisse est alimentée par les versements des agents effectifs et assimilés, en service actif, et par ceux de la S. N. C. V. Le versement de l'agent représente 1 % de son salaire ou traitement et celui de la S. N. C. V. 3 % de ce même salaire ou traitement.

## 3. — Détermination des affiliés.

Tous les agents effectifs et assimilés sont affiliés d'office; les agents temporaires ne sont pas affiliés à la C. R. I.

## 4. — Condition d'octroi.

— L'allocation C. R. I. peut être allouée aux conditions suivantes :

- a) l'agent doit être effectif ou assimilé, et compter au moins 10 ans de service;
- b) l'agent doit être reconnu invalide par le Comité de Gestion;

— L'allocation C. R. I. peut être refusée si l'invalidité est le résultat de circonstances ou de faits anormaux, dont l'appréciation est laissée au Comité de Gestion.

— L'allocation C. R. I. cessera d'être payée lorsque l'invalide aura atteint l'âge de 65 ans; à ce moment, il sera repris en charge par la C. R. A.

— L'allocation C. R. I. sera retirée si l'intéressé s'adonne à une activité professionnelle de quelque nature qu'elle soit, sans l'autorisation préalable du Comité de Gestion.

— L'allocation C. R. I. peut être éventuellement cumulée avec les indemnités qui reviennent, d'autre part, à l'agent invalide, du fait de son invalidité, sans que l'ensemble de ses ressources ainsi constituées dépasse les 85 % de son traitement ou salaire d'activité.

## 5. — Modalité de calcul de l'allocation C. R. I.

Le montant de l'allocation C. R. I. est calculée d'après le nombre d'années de service, à raison de 1 % du dernier salaire ou traitement d'activité, par année de service.

Lorsque, comme c'est habituellement le cas, l'allocation C. R. I. est accordée au terme d'une absence de deux années pour cause de maladie, cette période est assimilée au service actif pour la fixation du nombre d'années de service.

## 6. — Gestion de la C. R. I.

La Caisse de Répartition aux Invalides est gérée par le Comité de Gestion de la C. R. A.

## Prime d'encouragement à la formation technique.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1949, la prime d'encouragement à la formation technique ne sera plus liquidée aux nouveaux bénéficiaires, depuis le début de l'année scolaire ou depuis la date à laquelle l'enfant a commencé à suivre les cours d'enseignement professionnel, mais à partir du mois au cours duquel la demande de prime aura été introduite au Service Social, 14, rue de la Science, à Bruxelles.

## Pour les futures mères.

Nous rappelons de nouveau aux agents, dont l'épouse atteint le huitième mois de grossesse, qu'ils doivent réclamer à leur chef immédiat, les documents suivants, en vue de l'octroi du colis layette et du paiement de l'allocation de naissance, et, éventuellement, de la prime d'allaitement :

1. — Formulaire de demande d'allocation de naissance.
2. — Carnet d'allaitement.
3. — Instructions concernant la prime d'allaitement.

## Déclassement pour cause d'incapacité physique.

La Caisse de Répartition aux Invalides octroie également une allocation aux agents qui ayant au moins 55 ans d'âge, ou 25 années de service, sont placés dans un emploi de catégorie inférieure pour raison d'incapacité physique.

Le montant de l'allocation complètera le nouveau salaire de manière à conserver à l'intéressé sa rémunération antérieure à 100 %.

## Bibliothèque pratique.

Le département des « Publications Sociales » de la Société Nationale des Chemins de fer Français nous a fait parvenir son catalogue de la « Bibliothèque pratique » de la revue « Notre Métier ».

Les agents des Vicinaux ont été admis à bénéficier de cette remarquable réalisation sociale.

Nous ne pouvons songer à reproduire in-extenso ce catalogue, nous attirerons spécialement l'attention de nos lecteurs sur l'intérêt que présente notamment les brochures

## Loisirs et Bricolage.

LE FORGEAGE. Initiation aux travaux de forgeage.	Fr. Bel.
Première série de stages de débrouillage	15,00
LA REPARATION DES CHAUSSURES A LA PORTEE DE TOUS, par E.-H. LEMONON.	
Quantité de tours de main indispensables à connaître	17,00

## Plans de bricolage de « Notre Métier ».

1. Egouttoir à vaisselle . . . . .	10,00
2. Parc à Bébé . . . . .	10,00
3. Siège portatif pour Bébé (avec photos d'ensemble et de détail) . . . . .	10,00
4. Pour le bain de soleil (genre chaise-longue) . . . . .	10,00
5. Construisons un fer à souder électrique . . . . .	10,00
6. Pour les premiers pas de Bébé (genre Bébé-trotte) . . . . .	10,00
7. Remplaçons les toiles usagées de nos chaises-longues . . . . .	10,00
8. Le fauteuil de Bébé . . . . .	10,00
9. Tabouret pliant . . . . .	10,00
10. Table pliante . . . . .	10,00

L'agent désirant se procurer une brochure ou un plan de bricolage fait un versement en francs belges au C. C. P. 78.60.62 du Service Social de la S. N. C. V., 14, rue de la Science, Bruxelles. Ajouter 2,50 fr. belges pour le port.

Indiquer toujours sur le talon du versement, le titre du livre ou du plan demandé.

La rédaction de « Nos Vicinaux » se charge de l'expédition à domicile (délai 10 jours minimum).

# UNE RÉALISATION FRANÇAISE

## LE TRAIN

Il est fréquent, dans le sud de notre pays, d'entendre des gens qui disent : « Nous allons prendre la micheline ». Ce patronyme est devenu l'équivalent d'autorail rapide. C'est donc bien que ce nom est resté associé à la réalisation de l'idée que le fabricant de pneus « Michelin » eut en 1929.

La S. N. C. F. exploite elle aussi de nombreux autorails et ses ingénieurs continuent à effectuer des recherches pour trouver le véhicule idéal convenant à nos lignes ferrées non électrifiées.

Aussi, tout ce qui touche à l'amélioration du confort et du silence sur les véhicules automoteurs sur rails, doit nous intéresser.

Partant de l'idée du pneu-rail, dont vous allez lire l'histoire, les ingénieurs de la S. N. des Chemins de Fer Français viennent de réaliser « le train rapide sur pneus ! »

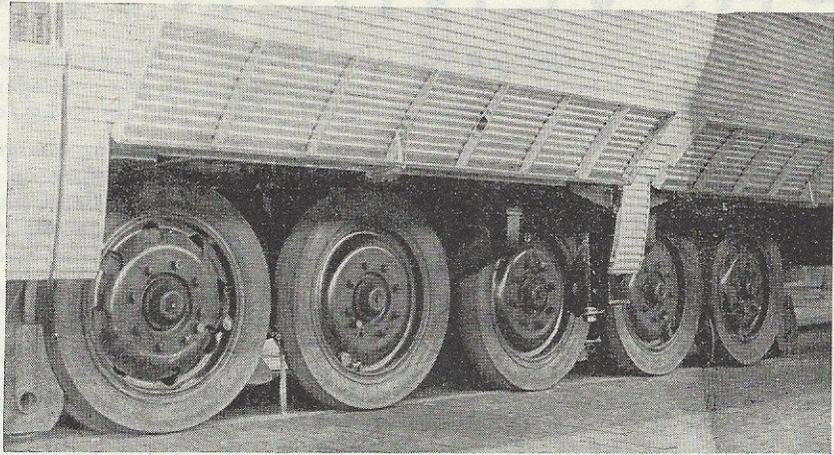


Photo S. N. C. F.  
Les premières et cinquièmes roues du châssis sont seules directrices; à gauche et à droite on distingue un roulage d'appoint ou de sécurité en cas de crevaison simultanée de plusieurs pneus. Le shuntage nécessaire au fonctionnement des signaux est assuré par froiteurs.

## RAPIDE SUR PNEUS

EN février 1929, l'industriel André Michelin prit le train de Paris-Cannes pour aller retrouver les mimosas en fleurs. Il avait pris une couchette mais le bruit et les secousses l'empêchèrent de dormir. C'est durant cette insomnie qu'est née l'idée du « train sur pneumatiques ».

A cette époque ce problème semblait insoluble et l'ingénieur, chargé de l'étude par les frères Michelin, s'écria : « Faire rouler un pneu chargé sur un rail, c'est prétendre marcher pieds nus sur une lame de couteau ». Néanmoins en octobre de la même année, une première « Michelin-Renault (4 roues) faisait des essais sur rails dans la cour de l'usine.

Le 10 septembre 1931, une « Michelin » au châssis de laquelle on avait adjoind un quatrième train de roues et qui avait déjà 6 baies vitrées, battit le record Paris-Deauville en réalisant les 220 kms en 2 h. 3' à 107 km. de moyenne, record qui n'a pas encore été battu.

Le 21 mars 1932 la première « Michelin » est mise en service régulier, elle a cinq trains de roues et 24 places. Dès lors, les constructions se suivirent. En 1933, une « Michelin » en service sur la ligne des Alpes offre 56 places, le moteur proéminent est abandonné et la ligne « autorail » que nous connaissons est adoptée. Finalement, en 1936, apparaît le prototype de la Michelin à 96 places. La S. N. C. F. en possédait 140 unités en 1939.

Cet historique succinct était nécessaire pour faire comprendre au lecteur que le stade d'expérience est depuis longtemps dépassé. C'est par des millions de voiture-kilomètres que le pneu sur rail a prouvé qu'il n'était pas une utopie.

La charge par pneu est montée de 150 kg. en 1932 à 1.200 kg. en 1937 et malgré cela la vie du pneu a doublé de longueur et dépasse 35.000 km.

L'utilisation du pneu rail a nécessité et rendu possible l'allègement du matériel, car l'étréoussure du rail limite singulièrement la charge que peut porter un pneu. Les châssis des voitures sur pneus sont tellement légers qu'ils ne peuvent être

utilisés qu'avec des roues pneumatiques, il serait impossible de les faire rouler sur roues d'acier.

Grâce au pneu, le véhicule roule sur un « chemin d'air » qui se trouve entre la roue et la voie, offrant ainsi au voyageur un confort et un silence inconnus jusqu'à ce jour. Le pouvoir adhésif du caoutchouc sur le rail est le triple de celui offert par une roue d'acier.

Le pneu-rail est gonflé comme un pneu d'auto ordinaire et monté sur la même sorte de jante utilisée par les camions poids lourds. La roue est pourvue d'un bourrelet d'acier.

Le poids réduit du matériel et le grand pouvoir adhésif du caoutchouc ont permis d'atteindre après mille mètres (départ arrêté) la vitesse de 80 km. à l'heure, à cette vitesse la distance de freinage n'est que de 120 m.

Si nous nous sommes un peu étendu sur cette question c'est que jusqu'en 1939 cette solution avait été appliquée avec le succès que l'on sait, à des lignes à trafic réduit de la S. N. C. F., qui s'apparentent à des lignes secondaires, ainsi qu'au réseau de l'Afrique du Nord.

Dans cet ordre d'idées, nous vous parlerons prochainement des autorails Floirat, véritables autobus qui peuvent quitter la route et emprunter le rail !

Mais si nous avons reparlé du pneu-rail, c'est que l'esprit inventif des ingénieurs français ne s'est pas arrêté là.

Jusqu'ici cette innovation n'avait reçu son application que sur des voitures indépendantes, qui emportaient leur propre force motrice.

Aujourd'hui la S. N. C. F. vient de construire des rames entières sur pneus. Dans ce but elle fait construire des voitures en acier inoxydable ce qui permet un léger poids mort et a conçu un bogie à cinq essieux (on voit le progrès depuis 1929 !) De la mise au point de ce bogie dépendait la réalisation du train sur pneus.

Le pneu-rail par sa souplesse propre, absorbe une partie des dénivellations de la voie, les essieux sont donc fixes et les

roues tournent sur les essieux par l'intermédiaire de roulements à rouleaux.

Les 5 essieux sont liés au châssis rigide du bogie par des dispositifs élastiques constitués par des blocs de caoutchouc.

Le châssis de bogie, les essieux et les roues forment ainsi un ensemble suffisamment rigide pour qu'en cas de dégonflement intempestif d'un pneu, l'ensemble de la charge se répartisse sur les neuf autres roues. Chaque voiture a 2 bogies et pèse 17 T. à vide. Trois rames ont été construites.

Une première en acier inoxydable, une deuxième en alliages légers, une troisième en acier ordinaire (1).

La mise en service simultanée de ces 3 rames permettra d'acquérir une expérience instructive sur la valeur relative des trois procédés.

La remorque est assurée par une locomotive à vapeur, plus tard par une machine Diesel.

Ces rames sont destinées à la liaison Paris-Strasbourg. Aux essais, qui eurent lieu en novembre dernier, la vitesse de 120 km. à l'heure fut tenue à diverses reprises.

Il n'entre pas dans notre intention d'émettre des appréciations techniques sur les avantages ou les dangers que présentent le train rapide sur pneus.

« Nos Vicinaux », organe de chemins de fer secondaires, se devait cependant de signaler à ses lecteurs, à quel degré la technique française avait poussé l'idée du pneu-rail Michelin.

Cette amélioration apportée à la technique ferroviaire fait honneur à la S. N. C. F. et ne manquera pas d'attirer de nombreux visiteurs étrangers.

(1) Comparaison de poids des éléments d'une voiture :

	voiture allégée ordinaire S. N. C. F.	voiture acier inoxydable
les deux bogies	10.000 k.	4.600 k.
ossature caisse	9.000 k.	4.000 k.
aménagement	14.500 k.	5.400 k.
Total	33.500 k.	14.000 k.

# PREVENTION INCENDIE

DANS le dernier numéro de « NOS VICINAUX », nous avons entrepris l'examen des appareils extincteurs d'incendies en commençant par la description de l'appareil à mousse.

Nous poursuivrons notre étude, en examinant aujourd'hui, un autre type d'appareil :

## L'EXTINCTEUR A NEIGE CARBONIQUE.

### DESCRIPTION :

L'appareil est constitué principalement d'une bonbonne en acier, timbrée à 250 kg., dans le genre de celles utilisées pour la soudure oxy-acétylénique. Cette bonbonne, généralement peinte en blanc, contient de l'anhydride carbonique ( $\text{CO}_2$ ) à l'état liquide, pur et anhydre.

Sur l'ogive de la bonbonne est vissée la vanne spéciale à levier, dont la manœuvre permet le dégagement instantané de  $\text{CO}_2$ .

Au repos, ce levier est immobilisé par une épingle en laiton de manière à éviter les fonctionnements intempestifs. Le levier est en outre plombé.

Un tromblon, sorte de cône diffuseur de couleur noire, est adapté directement sur la sortie de la vanne des appareils de petit modèle tel que le type « à main » capacité : 2 kg., poids : 5 à 9 kg.

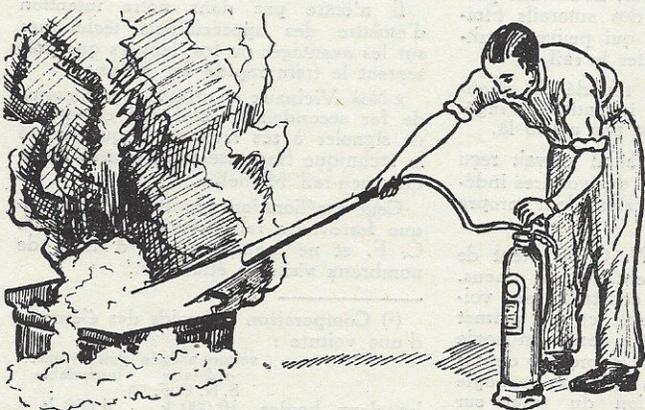
Dans le cas du type « portable » capacité : 5 à 6 kg. de  $\text{CO}_2$ , poids : 20 kg. et des modèles plus importants, il est monté sur la sortie de la vanne un tuyau flexible à haute résistance, portant à son extrémité le tromblon, ou lance isolante avec cône de diffusion.

Certains types d'appareils montés sur roues sont équipés de tromblons à gâchette ce qui permet, une fois le levier de vanne abaissé, de régler le débit de  $\text{CO}_2$  à volonté.

### COMMENT SE SERT-ON

#### DE CES APPAREILS ?

S'il s'agit du type « à main »; après avoir enlevé l'épingle de sûreté qui bloque le levier, l'on tient le corps de l'appareil dans la paume de la main gauche et l'on agit sur le levier de la valve avec la main droite.



Le  $\text{CO}_2$  liquide ainsi libéré arrive à l'ajustage conique du tromblon où il se transforme en neige et en gaz carbonique.

Ce résultat est dû à la détente, dans le tromblon, du gaz emmagasiné dans la bonbonne sous une pression de 50 kg./ $\text{cm}^2$  à 15°

Ce gaz chargé de neige, à 70° sous zéro, refroidit les matières en feu. De plus, non comburant et une fois et demi plus lourd que l'air, le  $\text{CO}_2$  se répand en nuage sur le foyer, empêchant l'air d'atteindre les flammes et d'alimenter la combustion.

Cependant, pour garder au procédé toute son efficacité, le jet de  $\text{CO}_2$  devra être lancé à moins d'un mètre du foyer, c'est-à-dire qu'il faut agir promptement. Tout en avançant rapidement, le tromblon dirigé vers les flammes, l'on manœuvre le levier de la vanne, protégé que l'on est de la chaleur intense, par la nappe de froid produit par la neige carbonique.

L'opération ne doit durer que quelques secondes, car au plus rapide est l'action, au plus de chance a-t-on de maîtriser le feu.

Il est recommandé de ne pas toucher le tromblon en action et surtout d'éviter les projections de  $\text{CO}_2$  ce qui occasionnerait des brûlures.

Si l'on utilise le type « portable », l'on manœuvre l'appareil de la même façon que précédemment, à ceci près, que l'on transporte la bonbonne en la tenant de la main gauche sur la poignée tout en agissant sur le levier avec le pouce gauche, de la main droite l'on dirige le tromblon.

Dans le cas d'appareils plus importants sur roues, avec tromblon à gâchette; les appareils sont remorqués jusqu'à quelques mètres du foyer, puis après avoir déroulé le tuyau généralement long de plusieurs mètres, et avoir manœuvré le levier de vanne, l'on s'empare du tromblon que l'on met en action en appuyant sur la gâchette.

### QUAND SE SERVIRA-T-ON

#### DE CES APPAREILS ?

1°) Chaque fois que l'on aura à faire à un feu de surface; en particulier les liquides tels que : essence, pétrole, gasoil, etc... brûlent toujours en surface.

2°) Chaque fois qu'il y a lieu d'éteindre un appareil électrique sous tension, car le  $\text{CO}_2$  est parfaitement isolant, et n'altère pas les installations.

D'une manière générale les extincteurs à neige carbonique seront utilisés chaque fois que l'incendie se déclare dans un endroit confiné, à l'abri de courants d'air. Il est en effet inutile de vouloir éteindre avec un appareil à  $\text{CO}_2$  le plancher d'une voiture électrique par exemple, ayant pris feu par les résistances de démarrage, car le courant d'air est tel à cet endroit que le gaz n'a pas le temps de remplir son rôle. Dans ce cas particulier, le « Pyrene » que nous examinerons en détail dans un article ultérieur trouvera son emploi.

Une dernière remarque concernant la sécurité : les bonbonnes de  $\text{CO}_2$  ne seront jamais exposées au soleil ni près d'aucune autre source de chaleur, car la pression interne qui est de 50 kg. à 15°, monte à 75 kg. à 30° et pourrait devenir dangereuse au delà de 40°, même si la bonbonne est presque vide.

# PRÉVENTION ACCIDENTS

## Le Service général de la Sécurité

Le 21 février dernier se sont réunis à Bruxelles, dans les nouveaux locaux de l'Administration Centrale, les chefs de sécurité et leurs adjoints des différents groupes :

Groupe d'Anvers : MM. Van Aelst et Peeters.  
Groupe du Hainaut : MM. Detaille et Abrassart.  
Groupe des Flandres : MM. Thibaut et Slabbinck.  
Groupe de Namur-Luxembourg : MM. D'Hoop et Wafflard.  
Groupe du Limbourg : MM. Haenen et Janssens.  
Groupe de Liège : MM. Lebrun et Winandy.  
Groupe de Louvain : MM. Ceyskens et Latour.  
Groupe de Bruxelles : M. De Smet.

En ouvrant la séance, M. Van Lul, Inspecteur Général, Chef du Service Général de la Sécurité dit les regrets de M. le Directeur Général, empêché au dernier moment, pour des raisons impérieuses de service, d'assister à l'installation du nouveau service. Il rappelle tout l'intérêt que M. le Directeur Général attache au nouveau Service et aux travaux et responsabilités qui attendent les membres dans l'accomplissement de leur mission. En retour ceux-ci pourront compter sur ses encouragements, toute sa sympathie étant acquise à la magnifique œuvre d'entraide sociale, à laquelle nous avons résolu d'apporter notre concours vigilant et persévérant.

M. Van Lul, s'adresse ensuite aux membres présents en ces termes :

« Nous sommes quelque 12.500 travailleurs à la S. N. C. V.

Avez-vous songé suffisamment au danger permanent que coudoie journellement cette masse d'hommes, que sont nos compagnons de travail ?

Quel idéal plus beau que de se pencher sur ces hommes, à l'atelier, le long de nos lignes, sur nos trains et de s'attaquer résolument à tous les aspects des problèmes posés par leur insécurité.

Vous avez été choisis par vos chefs et par vos pairs parmi ces 12.500, pour former cette élite, guidés uniquement par le souci de préserver la santé, la vie menacées de vos frères au travail et d'apporter à leurs foyers le sentiment de la sécurité.

Messieurs, vous saurez vous montrer dignes en toute circonstance de la confiance qui a été placée en vous. Votre mission, vous l'accomplirez sans défaillance. Nous savons que nous pouvons compter sur vous.

Sans doute, le chemin à parcourir sera long et tourmenté. Tous ensemble nous nous y consacrerons avec tout le zèle et le dévouement dont nous sommes capables, en parfaite communauté d'idées et d'idéal, sans autre préoccupation personnelle que de servir la plus noble des causes.

### Chasser le danger partout et toujours.

Telle sera désormais notre devise. »

M. Van Lul développe ensuite longuement les divers aspects des dangers et de leurs conséquences qui menacent le travailleur de nos jours, pour conclure que les accidents sont devenus un véritable fléau.

« Les pouvoirs publics, les industriels, grands et petits, les employeurs comme les travailleurs de tous les pays, ont fini par s'émouvoir. Des lois sociales de toutes espèces sont venues. Mais à quoi peut-il servir d'attribuer des pensions si le travailleur ne peut pas en jouir, s'il arrive estropié ou amputé à l'âge de la retraite ? A-t-on assez songé aux misères morales, pour ne viser que celles-ci, qui deviennent l'apanage des foyers jadis heureux, où le père de famille, le gagne-pain de la femme et des enfants, doit croupir lentement victime

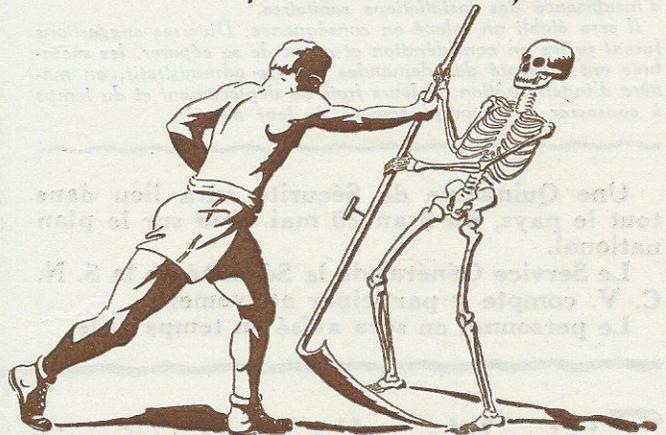
de l'accident, indemnisé, sans doute, mais incapable encore de créer le bonheur.

Ce n'est donc pas sans raison que la lutte s'est engagée implacablement contre l'ennemi du travailleur : le danger et ses conséquences. »

Et de parler de prévention en faisant appel à l'allocation de clôture de la récente Quinzaine de la Sécurité, prononcée par M. Hertsens, Inspecteur Général honn. « Mais en fait, dit-il, l'on aurait beau prendre toutes les mesures de prévention possibles en ce qui concerne le conditionnement des machines de l'outillage, du milieu où œuvre l'ouvrier, si celui-ci, en fin de compte doit devenir une victime de son comportement, de son insouciance. »

» Nous nous trouvons ainsi placés devant une tâche quasi illimitée, celle de tendre par nos efforts conjugués à diminuer le nombre des accidents de travail et des cas de maladie professionnelle, ainsi qu'à rendre le milieu du travail plus agréable et plus attrayant.

### Chasse au danger partout et toujours.



Dessin De Muelenaere.

### La prévention est entrée aux Vicinaux dans une phase active.

» Pour y parvenir nous avons d'abord pour nous toute une législation qui vient de voir le jour et à laquelle nous nous sommes accrochés en créant notre propre statut de la Sécurité. Cette législation a pour but d'assurer la Sécurité et la santé des travailleurs, et, à cette fin, elle fait appel à la collaboration des chefs et des travailleurs.

Nous n'avons pas besoin de vous dire que cette collaboration des chefs est largement acquise car ils savent que prendre soin de la sécurité et de la santé de l'ouvrier, c'est améliorer les rapports entre la direction et le personnel.

La collaboration des travailleurs, nous l'obtiendrons par une satisfaction plus grande ressentie par le personnel, qui comprendra, par tout ce qui l'entoure, le grand intérêt qu'on lui porte. Cette heureuse impression fera naître chez lui l'obligation de répondre à ces multiples attentions par un redoublement d'attention et de vigilance au travail, par un souci plus marqué de sa propre sécurité, comme aussi de celle de ses compagnons de travail. »

» Profitant de cet heureux concours de circonstances, les Comités de Sécurité et d'Hygiène, ont pour mission de faire connaître aux travailleurs les dangers, qui les entourent et les précautions qu'ils ont à prendre pour les éviter, de les engager d'une manière constante à se prémunir contre tout ce qui peut porter atteinte à leur santé et à leur sécurité.»

M. Van Lul conclut comme suit :

« Sans doute les Comités et leurs délégués au Service Général sont-ils les mieux placés pour connaître les faiblesses des moyens actuels de protection et pour les signaler à l'attention du Service Général.

Mais ce sera surtout l'homme au travail que votre influence et votre action, par l'exemple et la parole, seront les plus efficaces dans la lutte dans laquelle nous sommes engagés.

Dans cette lutte, nous nous trouverons toujours à vos côtés, pour vous aider et vous conseiller.

Notre journal « Nos Vicinaux » ouvre toutes larges ses colonnes à tout ce qui intéresse la santé, la sécurité, le bien-être de nos travailleurs. Apportez-lui le fruit de votre expérience, de votre collaboration en cette matière et vous aurez bien mérité de la Société, de vos chefs et de vos compagnons de travail.

A'ors, Messieurs, ou plutôt mes chers collaborateurs dans cette tâche humanitaire comptez sur nous, comme nous compterons sur vous.

Demain, nous nous mettrons à l'œuvre avec cette volonté inébranlable de bien servir la plus noble des causes ».

*Au cours de la discussion qui suivit, il a été reconnu que les chefs immédiats n'attachent pas toujours toute l'importance voulue à la détermination des causes d'où une tendance à exagérer les cas fortuits.*

*Certains membres du service ont soulevé certaines questions concernant notamment : l'usage et le type de lunettes — la protection des pieds et des mains — la formation de secouristes, la composition des boîtes de secours avec le mode d'emploi des médicaments.*

*Tous les membres signalent d'une façon générale des cas d'insuffisance des installations sanitaires.*

*Il sera établi un relevé en conséquence. Diverses suggestions furent prises en considération et avant de se séparer, les membres ont présenté des demandes d'ordre administratif, en matière d'indemnisation de leurs frais de déplacement et du temps à consacrer à l'accomplissement de leur mission.*

**Une Quinzaine de Sécurité aura lieu dans tout le pays, du 9 au 20 mai 1949 sur le plan national.**

**Le Service Général de la Sécurité de la S. N. C. V. compte y participer activement.**

**Le personnel en sera avisé en temps utile.**

## Prévention incendie.

Au cours de l'année 1948, nous n'avons eu aucun incendie de bâtiment à déplorer.

Il y eut 14 cas d'incendies provoqués chez les riverains, les plus nombreux ont eu lieu dans le groupe de Namur-Luxembourg. Ceci s'explique par la présence de forêts et justifie notre vigilance pour que les locomotives soient pourvues de chapeaux garde-flammèches et de cendriers. Le remplacement progressif de locomotives par des tracteurs Diesel contribuera à améliorer la situation.

Enfin on constate que 50 % des incendies (15 cas) atteignent le matériel roulant électrique, généralement imputables à des courts-circuits.

La question de sectionnement des batteries de nos motrices est mise à l'étude et l'obligation d'abaisser les pantographes et trolleys pendant le stationnement rappelée aux groupes.

## CONCLUSIONS GENERALES CONCERNANT LES ACCIDENTS DE TRAVAIL :

En rapportant les taux de fréquence et de gravité on obtient :

N°	Groupes	Taux de fréquence : sans employés	Taux de gravité
1	Anvers	30,1	3,06
2	Flandres	34,2	4,86
3	Hainaut	61,8	2,15
4	Namur-Luxembourg	47	6,17
5	Liège-Limbourg	42,75	4,1
6	Louvain	26	2,9
7	Bruxelles	46,1	2,31
Total - Moyennes du Réseau :		42,3	3,14

Le tableau suivant oppose les taux de fréquence et de gravité suivant la nature des travaux :

N° groupes	fréquence :		gravité :	
	1 <sup>er</sup> sem.	2 <sup>me</sup> sem.	1 <sup>er</sup> sem.	2 <sup>me</sup> sem.
1 Mouvement	25,6	26,2	2,65	2,55
2 Voies et travaux	58,9	62,3	0,90	10,10
3 Ateliers	78,7	58	3,34	4,58
Total : Moyen. du rés. 44'		40,2	2,49	4,40

Des conclusions utiles apparaissent en comparant les chiffres par rapport aux moyennes du réseau.

## Zizi, fils d'agent, écrit à "Nos Vicinaux" :

Papa devait faire un dessin sur la Sécurité mais il a

en marge, il voulait vite acheter une carte à son collègue de la motrice

il n'a pas attendu complés et voila!

Elle dit que c'est sa fête

qu'il va écrire un livre

maintenant il a mal dans un fauteuil

carre

qu'il a déjà pris!

Maman est furieuse

Donc : "Soillons toujours prudents"

Papa dit

pourvu qu'on lui fait pas un procès!

Zizi

# NOTRE Enseignement Professionnel

UN grand nombre d'entreprises, tant publiques que privées en Belgique et à l'étranger, ont, depuis plusieurs années déjà, instauré en leur sein un organisme chargé d'augmenter les connaissances pratiques et théoriques de leurs agents.

Nous citerons en premier lieu la S. N. C. B., où existent un enseignement très vaste donné par correspondance, des centres d'apprentissage admirablement organisés et un train-école composé d'une rame de trois voitures aménagées pour l'enseignement de la signalisation.

La S. T. C. R. P. (métro et autobus de Paris) améliore également sans cesse ses vastes installations destinées au perfectionnement de ses agents. Signalons, par exemple, la désaffectation d'une grande boucle souterraine du métro transformée en école ; là, où le bruit monotone des rames du métro se répercutait, se succèdent maintenant des salles de conférences avec appareils de projection, des classes, des bibliothèques, etc.

Les chemins de fer hollandais ne se laissent pas non plus distancer dans ce qui de nos jours est unanimement reconnu comme une nécessité, à savoir l'instruction complémentaire des agents dans l'entreprise même.

Mentionnons encore parmi les nombreux exemples typiques, l'école de la société des T. U. B. (tramways bruxellois).

L'utilité, la nécessité même de l'enseignement professionnel aux agents de grandes sociétés n'est plus mise en doute à l'heure actuelle. Les chefs d'entreprise sont autant convaincus de la vérité de cette thèse que de celle qui prescrit la modernisation des machines et des outils. Les deux choses vont de pair et l'une découle de l'autre.

Une société peut exiger de ses agents du dévouement et une certaine perfection dans la manière dont ils s'acquittent de leurs fonctions. Toutefois, elle doit dans son propre intérêt certes, mais aussi par esprit social, leur fournir à cet effet tous les éléments utiles de perfectionnement.

Il va de soi que l'organisation d'un service d'enseignement professionnel soulève des problèmes parfois très difficiles à résoudre.

Ainsi pour notre Société la répartition du personnel sur tout le territoire de la Belgique, l'emploi séparé ou simultané de deux langues nationales suivant la contrée, la précarité de la situation financière actuelle constituent autant de difficultés qui font obstacle à la mise au point d'un enseignement pratique complet.

Cependant, la S. N. C. V. a depuis bientôt deux ans posé les bases de l'enseignement professionnel par la distribution

de cours donnés par correspondance. Ce fut d'abord l'Inspection Générale qui fut chargée de ce travail et, lors de la création de la Direction du Personnel, l'Enseignement fut transféré au Service Social.

A ce jour, les agents de tous grades ont la faculté de suivre les cours ci-après :

cours 1-1 : Les chemins de fer vicinaux.

cours 1-2 : L'organisation scientifique du travail.

cours 1-7 : La comptabilité générale.

cours 3-3 : Lignes aériennes et équipements pour voies ferrées à traction électrique.

Disons un mot de ce dernier cours dû à M. l'Ingénieur Principal Thomas et dont l'impression définitive est en bonne voie.

Illustré d'un grand nombre de dessins, schémas, plans, etc., ce cours rencontrera certainement un vif succès auprès du personnel des services techniques et du mouvement. Les agents des bureaux trouveront également dans ce cours beaucoup de notions intéressantes.

Nous avons la satisfaction de constater que, comparé avec les autres organismes, le pourcentage des élèves ayant abandonné les cours avant la fin des leçons est minime. En outre, la majorité des travaux fournis témoignent des grands soins qui y sont apportés. Ceci est tout à l'honneur des élèves, car l'effort continu requiert plus de courage que de bonnes intentions sans lendemain. Par ailleurs, cet effort constant a nécessairement sa répercussion sur toutes les activités de l'individu.

Aussi, lors de divers examens organisés par la S. N. C. V. pour la collation d'emplois vacants, plusieurs de nos élèves se sont classés parmi les premiers.

Certes, l'organisation de l'Enseignement aux Vicinaux n'en est qu'à ses débuts. L'indispensable traduction en flamand ou en français retarde la sortie des cours ; la correction et la cotation hebdomadaires de plusieurs centaines de devoirs exigent également un temps considérable.

En terminant, nous rappelons à nos agents désireux de compléter leur instruction que tous, sans distinction, ont le droit de suivre gratuitement les cours par correspondance. Qu'ils adressent, à cette fin, leur demande au Service Social de la S. N. C. V., Enseignement Professionnel, 14, rue de la Science, à Bruxelles. Dans leur lettre ils mentionneront les cours qu'ils désirent suivre et notamment, deux au moins des quatre cours précités.

Comme suite à cette demande, ils recevront régulièrement à leur domicile une leçon de deux cours, ainsi que des questionnaires. Les élèves répondent aux questions posées sur une feuille spéciale qu'ils glissent ensuite dans une enveloppe, également jointe à l'envoi et portant l'adresse de M. le Directeur Général. Ils remettent alors le pli non affranchi à un bureau de poste.

Nous engageons particulièrement les jeunes agents à s'inscrire à ces cours ; ils n'en tireront que du profit.

## Le nouveau modèle d'abonnement ouvrier

L'abonnement « ouvrier » adopté depuis le premier avril, est d'un type uniforme pour tout le réseau vicinal, il comprend une carte d'identification de teinte grise, portant un numéro d'ordre imprimé et une carte quittance intitulée « Ticket d'abonnement » indiquant le prix perçu et la durée de la validité.

La carte d'identification est toujours établie par le bureau distributeur grâce aux indications du certificat de travail.

### ETABLISSEMENT DE LA CARTE D'IDENTIFICATION

Notons que dans le cas, où le titulaire est du sexe féminin, on aura soin d'indiquer clairement « Madame » ou « Mademoiselle » devant les noms et prénoms du titulaire.

Ceci est important pour éviter les abus, vu que l'on n'exige pas de photographie et que le contrôle ne peut se faire que sur production de la carte d'identité. L'établissement du ticket abonnement a été ramené à l'apposition de deux chiffres (le

numéro de la semaine de validité et le numéro de la carte).

A leur échéance, les tickets-abonnements seront renouvelés directement par le bureau distributeur contre remise d'un ancien ticket. Aucune exception ne sera tolérée à cette règle en cas de perte du ticket, la carte d'identification devra être renvoyée au bureau distributeur qui y portera une indication de perte du ticket-abonnement.

Ceci intéresse les receveurs :

### Confiscation des abonnements sur les trains.

Doit être retiré au porteur :

— tout abonnement utilisé dans des conditions non réglementaires, c'est-à-dire dont le ticket-abonnement est périmé ;

— tout abonnement dont la carte d'identification serait présentée sans ticket-abonnement régulier et inversement ;

— tout abonnement utilisé par une personne autre que le titulaire lui-même de l'abonnement ;

— tout abonnement qui serait utilisé sur un trajet autre que celui indiqué sur la carte d'identification, etc... (voir réglementation en la matière).

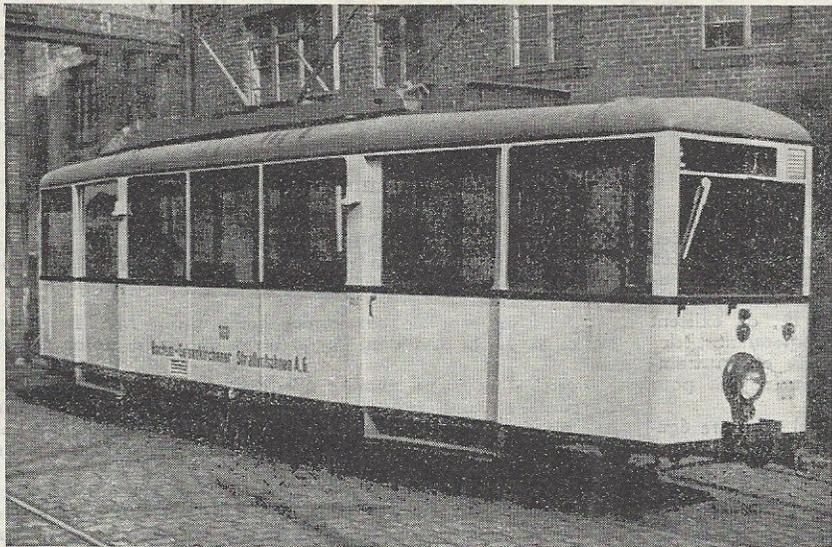
L'art. 42 du Fasc. A. prévoit que l'abonné non porteur de sa carte est tenu de se munir d'un billet régulier. Le prix perçu dans ces conditions n'est pas remboursé.

### MAIS ATTENTION !

Une prime de cinq francs sera allouée au receveur qui a retiré un abonnement ouvrier utilisé dans des conditions non réglementaires. Le receveur indiquera sur son rapport journalier le motif de la confiscation, le N° du billet voyageur ordinaire délivré et le N° du billet voyageur « surtaxe » appliqué.

La besogne du distributeur a été facilitée et l'abonné ouvrier sera servi dans un temps record.

Il s'agit d'éviter les abus, surtout en période de chômage partiel. Receveur, ouvrez l'œil !



N. B. — L'inscription anglaise que l'on aperçoit au-dessus du phare nous rappelle que la voiture circule en B. Z. (British Zone).

En 1938, l'exposition de matériel roulant de Dusseldorf avait provoqué la création d'une voiture motrice type, dont quelques exemplaires avaient été mis en service notamment à Bochum, Gelsenkirchen. Mais afin d'avoir des canons, les Allemands durent se priver de beurre... et de tramways ! Néanmoins, au printemps 1944 les plans de cette motrice furent remaniés et simplifiés et un certain nombre de véhicule « de guerre » furent construits.

La construction de cette voiture à deux essieux vient d'être reprise en Allemagne occidentale. Malgré les difficultés d'approvisionnement, peu de changements ont été apportés.

Caractéristiques principales : longueur du châssis : 10,400 m. - largeur : 2,200 m. - 16 places assises. - Tare : 10.400 kg. - 2 moteurs 60 C. V. - Place pour 81 voyageurs.

Nos lecteurs se rendront aisément compte de l'évidente supériorité de notre 10.336, conçue dans le même esprit de voiture unité, à grande capacité, et de poids réduit.

#### LA BONNE SOLUTION

**DEUX** dames, la voix haut perchée, se disputaient dans l'autobus. La première prétendait qu'elle allait suffoquer si elle n'avait pas plus d'air.

La seconde répliquait qu'elle allait mourir de froid si la fenêtre n'était pas fermée.

Le receveur était indécis. Un homme, dans un coin, lui suggéra la solution

— D'abord, fermez la fenêtre ; ce-la tuera, la première. Puis, ouvrez-la, et cela tuera la seconde. Ainsi, nous aurons la paix !

#### Voitures désaffectées.

Dès la distribution de notre dernier numéro dans lequel nous avons donné un prix de vente de voitures désaffectées, la rédaction fut assaillie de coups de téléphone à ce sujet. Un peu inquiets de cet engouement pour ce genre de maisons préfabriquées nous avons contrôlé nos renseignements.

En fait, le prix de 1.800 fr. n'avait été accordé que parce qu'il s'agissait d'une caisse absolument branlante, bonne tout au plus à être transformée en clapier ! Evidemment, les caisses en bon état valent en moyenne 3.000 fr., et avouons que pour ce prix, avoir un bungalow avec fumoir, c'est donné !

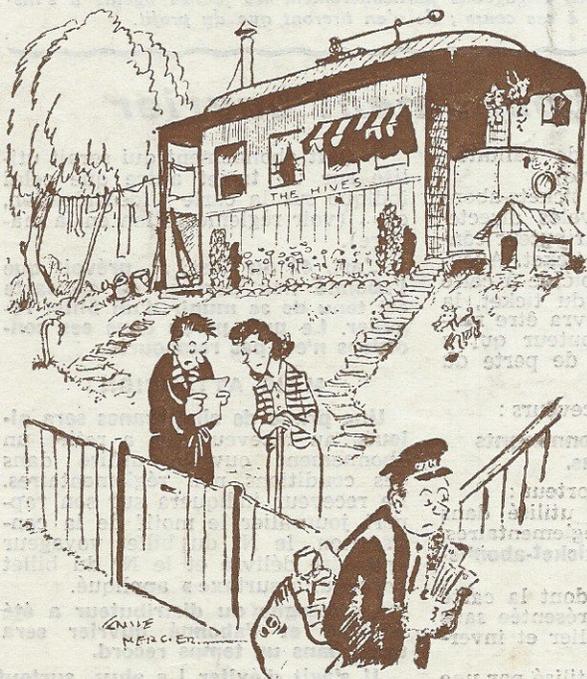
Ah ! soupire-t-elle  
Je préfère l'avion au tramway  
Cependant chérie,  
Nous sommes sur l'essieux !

« Prenez du fer  
Beaucoup de fer »  
— Mais docteur, je  
suis un homme du rail,

#### A peu près...

Cet homme de la voie est mal vu au village : C'est un poseur.

Le tram coûte cher pour le facteur en congé il ne veut prendre que des correspondances



— Je le pensais, ils nous ont augmenté de 0,50 fr. par section. (Tram Tracks - Australie).

Imprimerie HAVAUX - Nivelles.

# ENGLEBERT



LE PNEU VELO DE QUALITE.