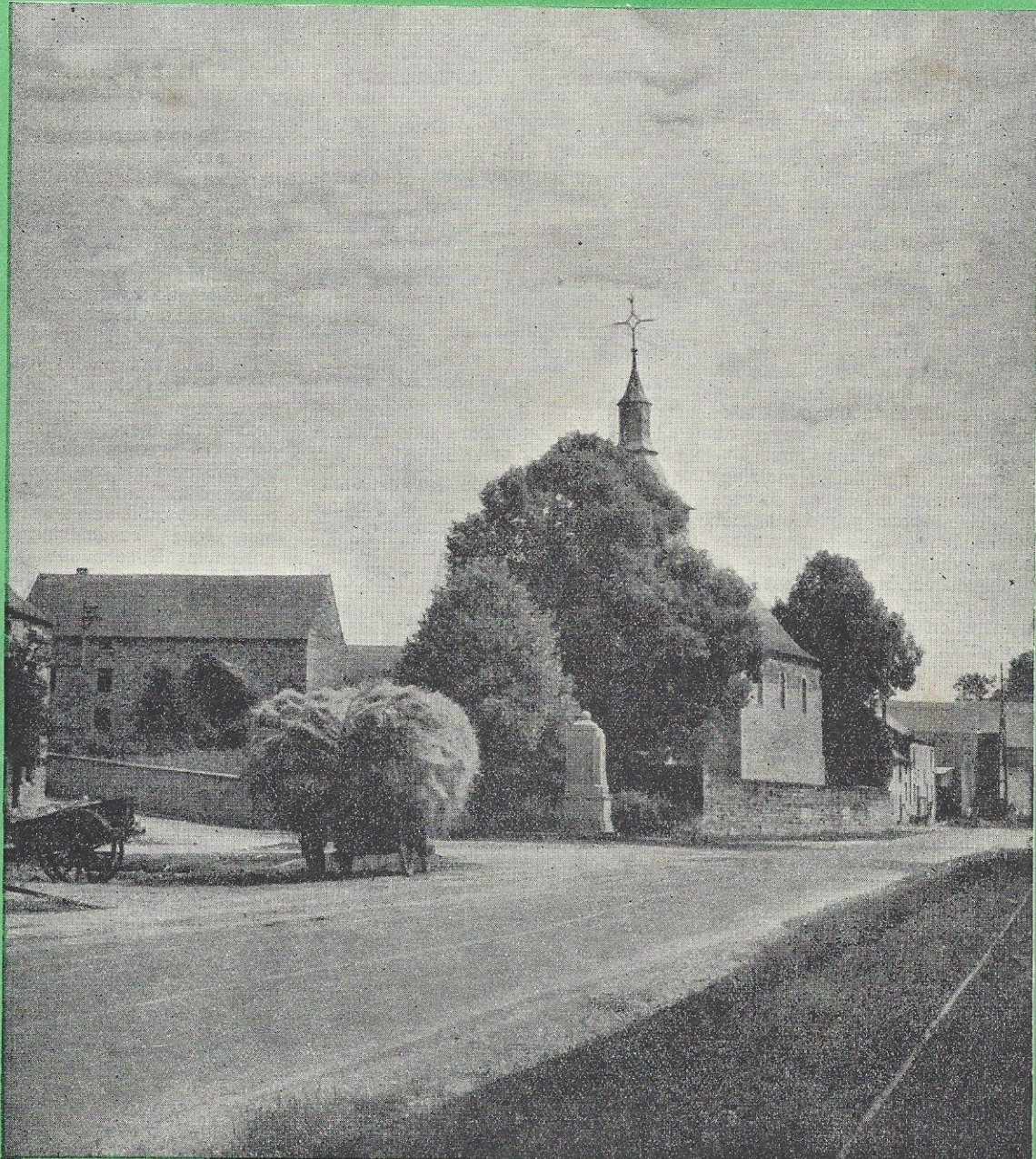


Nos VICINAUX

4^e ANNEE - N° 20

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

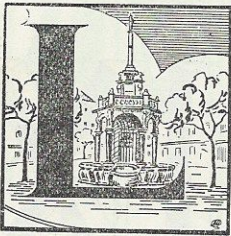
JUILLET 1949



Le village de Ave sur la ligne Rochefort-Wellin.

(Cliché C. G. T.).

Vacances !



AN dernier, dans le numéro de juillet de « Nos Vicinaux », nous n'avions pu consacrer que deux pages au tourisme par vicinal.

Cette année, nous avons fait mieux et à cette occasion nous rappelons au personnel que les renseignements touristiques que nous avons rassemblés dans le présent numéro ont été réunis non seulement pour eux-mêmes mais aussi à l'intention de la clientèle-voyageur qui ne connaît pas suffisamment les lignes touristiques du réseau des chemins de fer secondaires de notre pays.

TOURISME SOCIAL.

Nos lecteurs conviendront que s'il reste beaucoup à faire pour faciliter la pratique du tourisme SOUS TOUTES SES FORMES par notre personnel, UN PREMIER PAS a été réalisé à l'initiative de « Nos Vicinaux » par l'envoi dans vingt dépôts d'un « colis touristique » contenant des cartes, des horaires, des dépliants, etc.

Dans cet ordre d'idées, signalons que le Cercle des Agents de l'Administration Centrale a monté une petite bibliothèque touristique déjà bien fournie grâce à des dons d'organismes officiels et à des achats effectués avec l'argent des cotisations.

Voilà ce que peut réaliser l'esprit coopératif !

Mais il y a encore tant à faire chez nous au point de vue « tourisme social ».

Allons, que ceux qui s'intéressent aux questions du tourisme social nous envoient leurs suggestions.

On demande des bonnes volontés !

LA REDACTION.

Les lignes vicinales de la côte

Il est une ligne vicinale qui a gagné une réputation internationale par l'excellence de ses services : c'est celle qui groupe les lignes électriques vicinales de La Panne à Ostende et de Ostende à Knokke jusqu'à Bruges, exploitées par la S. A. pour l'exploitation des lignes d'Ostende et des Plages belges (145 km. de lignes).

Assurément, cette ligne bénéficie de conditions d'exploitation idéales. Un terrain plat, une double voie le plus souvent située en siège spécial sur presque tout le parcours, des terminus avec boucles, un parc de voitures bien entretenues, tout concourt à faire de cette ligne le rêve d'un chef de service !

En saison balnéaire, ce réseau constitue la preuve évidente de la supériorité d'un service de tramway électrique exploité avec du matériel moderne, dès qu'il s'agit de transports massifs et réguliers.

Et cependant, ces belles motrices à bogies furent mises en service en 1930. N'essayons pas d'imaginer l'état dans lequel serait une flotte d'autobus ayant 19 ans d'âge !

Mais si ces voitures donnent toujours satisfaction, c'est que le service d'entretien est particulièrement soigné à la S. E. L. V. O. P.

QUELQUES PARTICULARITES D'EXPLOITATION.

Après la saison d'été, le personnel part en congé en deux équipes, puis entre octobre et la fin juin, la société se sépare des receveurs et wattmen temporaires. A l'atelier, on va se consacrer à l'entretien du matériel, à des travaux de peinture et les équipes des voies et travaux vont procéder à partir du printemps, aux renouvellements et à l'entretien de la voie.

A partir du 1^{er} juillet la plus grande partie du personnel atelier passe au roulant, soit comme wattman ou receveur. A part le nettoyage, plus aucun entretien n'est fait pendant les 3 mois de saison, on engage alors de nombreux « saisonniers ».

LES LIGNES DU RESEAU.

La ligne n° 1 va de Ostende à Knokke (Zoute).

La ligne n° 2 va de Ostende à La Panne.

La ligne n° 3 va de Ostende-Quai au Phare.

La ligne n° 4 va de Ostende-Quai à Breedene.

La ligne n° 6 et 7 va de Maria-kerke Village à Avenue Elisabeth.

La ligne n° 10 va de Knokke (Zoute) à Bruges.

La ligne n° 14 va de Knokke à Suis (L'Ecluse).

La ligne n° 20 va de Furnes à La Panne (Digue).

La ligne n° 21 va de La Panne à Adinkerke.

Les lignes de la côte sont connues pour leur régularité.

On peut dire que les estivants règlent leur temps sur le passage des trams. On va prendre son bain dès qu'on entend le tram d'onze heures et deux « trams » après, on va prendre l'apéritif !

Malgré cet excellent état de service, chaque année la presse se fait l'écho de griefs formulés par quelques voyageurs à propos de la question des « 5 f. de surtaxe » !



Le joyeux chasse-croisé des arrivants et des partants à Ostende-Quai.

(Ph. Eugène Jean).

SUIVEZ-MOI...

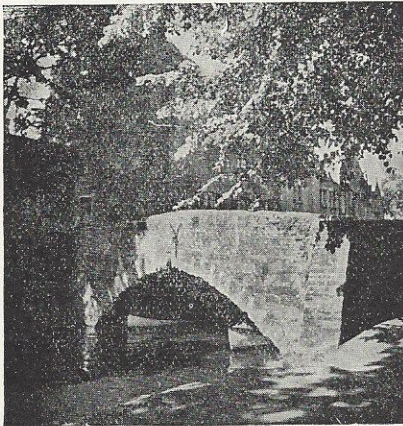
L'an dernier, en revenant du Home, un de nos collègues a passé une après-midi dans Bruges. Il nous a confié qu'il avait été enchanté de sa visite, mais que beaucoup de curiosités lui avaient échappé, faute d'un guide pratique.

C'est pour cette raison, que le Comité de Rédaction a demandé à M. Van Caillie, du service Mécanographie (Direction Générale), brugeois par excellence, de nous donner un itinéraire commenté d'une visite à travers sa ville. La place nous a manqué pour donner l'article en son entier, mais en suivant ce guide vous serez certain d'avoir vu l'essentiel.

...dans Bruges

La plupart des estivants, qui en été se dirigent de l'intérieur du pays vers la mer, ne jettent qu'un regard furtif sur la bonne ville de Bruges qu'ils traversent en coup de vent. Ce dédain serait-il provoqué par l'extrême vieillesse de la ville ? Et pourtant cette cité enchante malgré son âge et ses rides ; elle mérite plus qu'une visite rapide, car elle étale quantité de richesses et de monuments fameux. Si vous n'avez pas le loisir ou le temps de faire à Bruges un long séjour, je vous invite à me suivre pour effectuer une promenade d'une durée de 2 h. 30 à 3 h.

Débarquant à la nouvelle gare, inaugurée en 1939, nous montons dans un tram vicinal, un 0 ou un 4, jusqu'au centre de la ville, à la Grand'Place.



Cliché : Commis. Tourisme.

Celle-ci à la forme d'un trapèze ayant une superficie d'un hectare environ. Devant nous s'élève le vieux Beffroi dans toute sa majesté et sa grandeur. Primitivement construit en bois il fut rebâti en matériaux durables et son achèvement complet date de 1482. La tour était naguère couronnée d'une flèche : celle-ci fut à maintes reprises incendiée et reconstruite ; enfin en 1741, elle fut anéantie par la foudre et ne fut plus réédifiée.

Le Beffroi, dont la hauteur s'élève à 88 mètres, contient un carillon célèbre composé de 49 cloches. (Visite et ascension : 5 francs). Les Halles qui s'étendent sous forme de quadrilatère au pied de la tour du Beffroi furent plusieurs fois restaurées, agrandies et transformées : l'aile qui borde la Grand'Place est la seule partie de l'édifice qui a su mainte-

nir tant bien que mal son aspect primitif et date de 1240.

Au centre de la Grand'place s'élève la statue de Jan Bredel et de Pieter de Coninck, les deux communiards brugeois qui s'illustrèrent à la Bataille des Eperons d'or. Le monument fut réalisé en 1887 et les bas-reliefs relatent des épisodes de la lutte des métiers contre le pouvoir souverain.

Regardant le Beffroi de face, à notre gauche, se trouvent d'abord l'Hôtel des Postes, puis le Palais gouvernemental, tous deux construits à la fin du 19^{me} siècle. Admirez l'harmonie dans les lignes, leur allure et leurs dimensions cadrent admirablement avec l'ensemble de la place.

Fixons un regard admiratif sur les jolies façades qui bordent la Grand'Place à notre droite : l'ancien hôtel de Bouchoute et le Craenenburg (maisons formant les angles de la Sint Amandstraat) constituent deux vestiges de la période bourguignonne : ce fut des fenêtres de ces immeubles que les invités des ducs de Bourgogne assistèrent aux fêtes et jeux qui se déroulèrent avec faste sur la Grand'Place. Le Craenenburg eut en plus le privilège (?) d'avoir enfermé entre ses murs de ses caves Maximilien d'Autriche en personne : les Brugeois l'y retinrent prisonnier pendant deux semaines.

Dirigeons-nous vers le coin de l'Hôtel des Postes et quittons la Grand'place en prenant la Bredelstraat : nous débouchons ainsi à la Place du Bourg.

Nous sommes ici au berceau de la cité et c'est en cet endroit que le comte de Flandre Baudouin Bras de Fer construisit en 865 une forteresse ; celle-ci disparut bientôt de la place ainsi que l'ancienne cathédrale St-Donatien, qui occupait jadis le terre-plein planté aujourd'hui de grands platanes et maronniers.

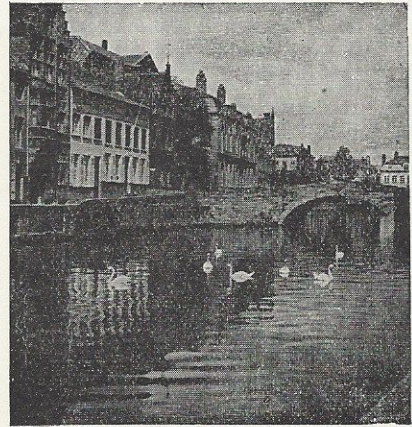
Tournant le dos aux arbres, admirons devant nous l'impressionnante série de monuments : de droite à gauche se trouvent la Chapelle du Saint-Sang, l'Hôtel de Ville et ses statuettes, l'ancien Greffe du Franc tout doré et enfin, faisant un angle droit avec celui-ci, le Palais de Justice.

La Chapelle de Saint-Basile, sur laquelle est construite la Chapelle du Saint-Sang, constitue un des derniers vestiges du complexe féodal construit en ces lieux par Baudouin Bras de Fer : ici tout est roman, massif, lourd et sombre. Heureusement au-dessus d'elle s'élève une chapelle toute rayonnante et luxueuse, une chapelle qui plaît au regard par la diversité de ses styles. Avec

sa double tourelle d'allure orientale on se croirait en terre syrienne ou au pays du roi Salomon : il ne manque au décor que les cèdres majestueux ou les sombres cyprès... La Chapelle du Saint-Sang (15^{me} siècle) a la garde de la précieuse relique du Saint-Sang ainsi que la châsse qui constitue une pure merveille d'orfèvrerie. Celles-ci parcourent une fois l'an, au début de mai, les rues tortueuses de la ville à l'occasion de la fameuse Procession du Saint-Sang (Visite de la chapelle et du musée : 3 francs).

L'Hôtel de Ville, dont l'édification fut entamée à la fin du 14^{me} siècle, est considéré comme la plus ancienne maison municipale de Belgique ; à l'étage se situe une des curiosités les plus visitées de la ville : la salle gothique où la voûte, les sculptures ainsi que les peintures murales ravissent l'œil du touriste (visite : 2 francs).

À côté de l'Hôtel de Ville s'élève l'Ancien Greffe du Franc, en style renaissance : sa décoration dorée, la courbe de ses guirlandes et festons, ses superbes boiseries intérieures composent un édifice d'une rare beauté (**Le Franc de Bruges** (Het Vrije) magistrature qui avait sous sa juridiction une centaine de villages des environs entre la mer, l'Escaut et l'Yser).



Cliché : Commis. Tourisme.

Enfin, le Palais de Justice, construit au début du 18^{me} siècle sur les ruines de l'ancien Palais du Franc, contient la fameuse **Cheminée du Franc** toute sculptée en marbre et en bois et qui fut composée à la gloire de Charles-Quint. (Visite : 3 fr.).

Face à la Chapelle du Saint-Sang se dresse la Prévoté, dernier monument de la place : remarquons l'admirable style renaissance du bâtiment, achevé en 1664 et qui est orné de quantité de statues, colonnes, cariatides et moulures.

Quittons maintenant le Bourg en passant sous la voûte située entre l'Hôtel de Ville et l'Ancien Greffe du Franc : nous entrons ainsi dans la Blinkel Ezelstraat ; puis, après avoir traversé le pont de l'Ane Aveugle, tournons à gauche pour entamer d'abord le Steenhoudersdijk et plus loin le fameux Quai Vert ou Groene Rei.

Nous longeons pour l'instant un des nombreux canaux qui sillonnent la ville et à notre droite se dresse le Marché aux Poissons, construction banale (1821), qui mérite une visite le vendredi matin, jour où le tou-

riste pourra se rendre compte de toute la saveur du dialecte local ! A notre gauche, admirons la façade postérieure de l'Ancien Palais du Franc. Continuant notre promenade le long du quai, nous passons successivement devant deux admirables vieux ponts en dos d'âne que d'innombrables peintres fixèrent sur la toile : le pont de l'Hydromel et celui du Cheval. Après avoir admiré, plus loin à notre droite la façade de l'antique maison - dieu « De Pelicaen », revenons sur nos pas en contemplant une dernière fois encore ce lieu baigné de poésie où, avec assiduité, se donnent rendez-vous de nombreux chevaliers de la palette.

Repassant devant le pont de l'Âne Aveugle, nous remarquons à notre droite un des six embarcadères où l'excursionniste peut, sans se fatiguer, découvrir les beautés de la ville tout en restant confortablement assis dans une barquette à moteur (Tarif : barquettes à moteurs : fr. 75 par barquette de 1 à 3 personnes; fr. 25, par personne, quand le nombre de personnes dépasse 3.)

Quittons le quai et entrons dans la petite place, Huidevetterplaats, au milieu de laquelle est placée une colonne surmontée d'un lion. A notre droite s'élève un type intéressant de l'architecture brugeoise : l'ancien local de la « Gilde des Tanneurs ».

Au sortir de la place, nous atteignons le Rozenhoedkaai que nous longeons en admirant le site environnant aux perspectives inoubliables. C'est la Reie qui coule à nos pieds, la rivière qui naguère se jeta dans le Zwiijn, ensablé depuis des siècles. Au loin se dresse la tour grise du Beffroi ; plus près de nous des façades à pignons se font remarquer et déjà devant nous, au-dessus d'une masse de verdure, le clocher de l'Eglise Notre-Dame apparaît.

Après avoir dépassé le pont Saint-Jean-Népomucène, nous avons l'heureuse aubaine d'atteindre un endroit ombragé, sous les vénérables branches des vieux arbres du Dyver.

Arrivés au pied du pont Notre-Dame, nos regards s'arrêtent sur la tour dont la hauteur mesure cent vingt-deux mètres. Cette église se distingue par l'ampleur et la robustesse de ses contreforts. Sa construction fut entamée en 1280 et dura plusieurs siècles. La visite de l'église permet d'admirer les fameux tombeaux en cuivre ciselé de Charles Le Téméraire et de Marie de Bourgogne, la statue en marbre de la Madone attribuée à Michel-Ange, ainsi que plusieurs beaux tableaux de l'ancienne école brugeoise. (Visite des mausolées : 3 francs).

Situé en partie sur le pont Notre-Dame, le Musée Brangwijn abrite une remarquable collection des œuvres du peintre anglais Frank Brangwijn.

A côté est situé le Palais Gruuthuise qui, comme musée, renferme entre-autres de riches collections de dentelles, de meubles anciens, d'armes, de porcelaines (Visite : 5 fr.).

Quitte le pied du pont Notre-Dame et, après avoir traversé la rue, franchissons ensuite une porte pour entrer dans un délicieux petit jardin fort poétique où nous pouvons, à notre droite, admirer sous différents angles le splendide Palais de Gruuthuise ainsi que l'Eglise Notre-Dame. A notre gauche nous

apercevons l'entrée du Musée Communal, construction moderne (1930) où se trouvent réunis quelques chefs-d'œuvre célèbres des primitifs flamands (Visite : fr. 10.).

Tout en flânant nous atteignons le charmant petit pont Saint-Boniface qui enjambe la rivière la Reye. Après l'avoir passé obliques vers la gauche et quittant le jardin à regret déjà se profile devant nous la silhouette sombre et austère de l'Hôpital Saint-Jean.

Arrêtons-nous un instant devant ce monument dont la construction débuta au 12^{me} siècle. C'est dans une salle de ce lieu qu'est concentrée une partie des chefs-d'œuvre du célèbre primitif flamand Hans Memling ; la Châsse de Ste-Ursule surtout attire une foule de visiteurs ; de leur côté la Pharmacie médiévale et l'église de l'hôpital constituent également deux curiosités à admirer (Visite de l'hôpital : 10 frs.)

Etant face à l'hôpital, tournons à gauche vers le pont de l'Hôpital sous lequel passe la Reye. Déambulant ensuite par la Sinte Katelijnestraat prenons à droite la Wijngaardstraat, qui nous mène au Béguinage : celui-ci est atteint après avoir enjambé le pont que nous découvrons à notre droite.

L'enclos du Béguinage frappe par le calme et la paix qui y règnent. La petite église gothique (13^{me} siècle) est remarquable pour ses superbes boiseries intérieures et mérite l'attention du touriste.

Quittons ce lieu reposant par où nous sommes entrés et obliques à droite pour atteindre la « Maison Eclusière » sise à cheval sur le Lac d'Amour. Du pont situé vis-à-vis de l'écluse nous pouvons admirer d'une part le pont du Béguinage ainsi que l'Eglise Notre-Dame au lointain, et, d'autre part le Lac d'Amour. Ah ! quel site enchanteur ! Des légions de peintres, de poètes et d'amoureux ont vibré intensément à la vue de la douce splendeur du paysage.

Délaissions le pont et tournons à gauche pour longer la berge du lac jusqu'à la passerelle qui s'étend au-dessus d'une vaste nappe d'eau et d'où un panorama impressionnant s'offre à nos regards. Le lac s'étend à nos pieds dans toute sa poésie et sa beauté. Sur l'onde frissonnante, discrètement parsemée de fleurs de nénuphars, voguent majestueuse-

ment quelques couples de cygnes éclatant de blancheur et d'une suprême élégance, tandis que les arbres environnants décorent l'ensemble de toute la gamme des tons verts.

A l'une des extrémités de la passerelle se dresse la « Poudrière » (1398) qui servit naguère de magasin de poudre et qui constitue un des derniers vestiges des anciens remparts de la ville. Le dos tourné à la « Maison Eclusière » nous remarquons le canal de Bruges à Gand ainsi qu'à l'horizon les bâtiments de « La Brugeoise », l'usine métallurgique bien connue.

Revenons sur nos pas en songeant que ce lac, aujourd'hui si attirant, n'était autrefois qu'un simple bassin de commerce inférieur, et, en repassant par la Wijngaardstraat, prenons à notre gauche la Walplaats où quelques vieilles demeures sont à observer.

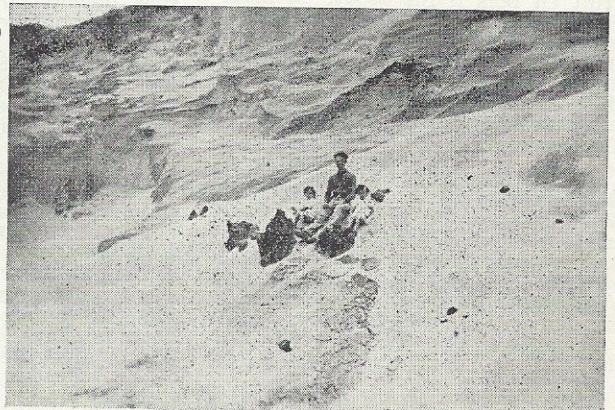
Ensuite dirigeons-nous, à droite, vers la Walstraat pour aboutir à la Sinte Katelijnestraat. Déambulons vers l'Hôpital Saint-Jean et le portail de l'Eglise Notre-Dame et prenons en oblique à notre gauche la Hellig Geeststraat. Nous avons ainsi l'occasion de passer devant le Palais de l'Evêché (1549) pour atteindre la **Cathédrale Saint-Sauveur**. Contournons la presque entièrement par la gauche, pour atteindre finalement la Steenstraat. Avant de nous y engager en direction du Beffroi, contemplons un instant la cathédrale qui constitue un ensemble d'une majesté incontestable et où nous trouvons quelques beaux morceaux d'architecture romane et gothique. Déjà en 961 s'éleva en cet emplacement une église qui, de par les siècles, fut successivement agrandie, reconstruite, incendiée, remaniée. Le haut de la tour fut édifié en 1846 et la flèche, enfin fut achevée en 1871. De magnifiques vitraux, une riche collection de tapisseries de Bruxelles, plusieurs tableaux de maîtres flamands ainsi que des mausolées anciens sont visibles à l'intérieur du sanctuaire (Visite du musée de l'église : 5 francs).

Reprenant notre promenade suivons donc la Steenstraat en direction de la Grand-place. Nous voilà déjà arrivés à notre point de départ, après avoir effectué ce premier circuit en deux ou trois heures environ. (à suivre) R. Van Caillie.

OU SOMMES-NOUS ?

A y regarder bien, nos dunes à la mer ne sont pas aussi hautes et leur sable n'est pas aussi blanc. Si ce papa et ses enfants portaient un burnous on se croi-

rait volontiers chez les chleuhs, au pays de Mohammed. En réalité, au pied de cette dune passe la ligne vicinale de Chastre à Sart-Risbart et nous sommes à Chaumont-Champlaine.

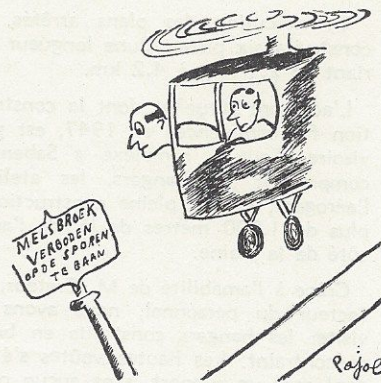


A Hollywood on trouve tous les paysages du monde, mais en Brabant également.

Une Jonction... Terminée!

EN opérant la jonction d'une ligne vicinale électrique partant de Bruxelles et d'une ligne électrique de la banlieue malinoise, la S.N.C.V. vient de créer une nouvelle ligne exceptionnellement longue qui va bénéficier, au point de vue trafic, de l'appoint conjugué de deux centres d'intérêt. En effet, les sapinières de Keerbergen seront désormais accessibles aux Bruxellois, de plus, le voyage

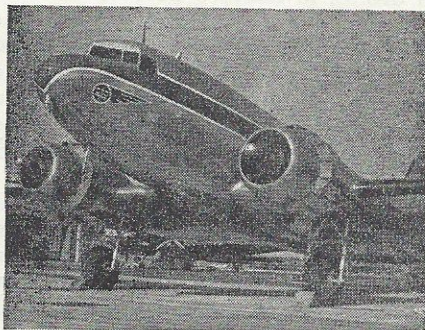
La ligne de Bruxelles-Haacht a toujours été considérée comme « bonne ». Mais sous l'impulsion du chef de service M. Borremans, nous pouvons ajouter que c'est aussi une ligne de tramway modèle. Les voitures, les stations et les haltes sont propres et bien entretenues et l'horaire sur Bruxelles-Haacht a successivement pu être réduit de 1 h. 20 à 1 h. 10 et actuellement à 1 heure; lorsque le détournement de



Bruxelles - Haacht - Keerbergen - Malines en 110 minutes!

se fera plus rapidement qu'en empruntant le chemin de fer et le tram, à meilleur compte et sans changer de voiture.

Ensuite, la ligne de Bruxelles-Haacht a l'avantage de desservir un petit village brabançon que personne ne connaissait en Belgique avant guerre, mais



Un D. C. 3 de la Sabena.

Photo « Notre Sabena ».

qui, depuis 1945, est connu dans le monde entier. On a deviné qu'il s'agit de Melsbroeck notre nouvel aéroport national pour l'agrandissement duquel des crédits considérables ont été votés. Si l'on songe que le programme de premier établissement comporte des travaux pour un montant de 240 millions et qu'une somme considérable sera consacrée aux expropriations et aux achats de terrains, on se rend compte que Melsbroeck est appelé à connaître un développement extraordinaire auquel peut contribuer notre ligne électrique, équipée d'un matériel impeccable.

Si les lignes de tramway de La Panne à Knokke et de Charleroi-Mons par La Louvière sont vraisemblablement les plus longues de Belgique, la nouvelle ligne Bruxelles - Haacht - Keerbergen - Malines doit venir en bonne position avec ses 42 km. qui seront effectués en 110 minutes!

Un certain battement a été prévu à Malines pour récupération des éventuels retards, notamment les jours de marché à Malines. Le trajet de Bruxelles à Keerbergen revient à 18 fr. en semaine et à 21 fr. le dimanche.

Diegem sera opéré avec établissement de la double voie de Bruxelles à Diegem-Loo, on prévoit que l'on pourra réaliser Bruxelles-Haacht en 50 minutes.

BUTS DE PROMENADE.

Pour des raisons de sécurité, c'est la motrice seule qui vient assurer le départ au coin de la rue Royale Sainte-Marie. Après avoir pris sa remorque, derrière l'église du même nom, les voitures à bogies filent par Schaerbeek-Haeren et Diegem.

C'est à Diegem-Broeckstraat (rue du Marais) que doivent descendre ceux qui désirent aller visiter le **château de Beaulieu** récemment aménagé par la Province du Brabant, suivre la rue tout droit après 10 minutes de marche on arrive au château.

L'AÉROPORT NATIONAL.

L'arrêt situé après la sous-station de Diegem-Loo se dénomme « Batavia », une partie du personnel « Sabena » y descend, mais **l'arrêt suivant**, qui est **facultatif**, permet aux accortes air-hôtes et aux nombreux visiteurs, de descendre en face de l'aérogare où se dresse la tour de contrôle aux vitres ver-

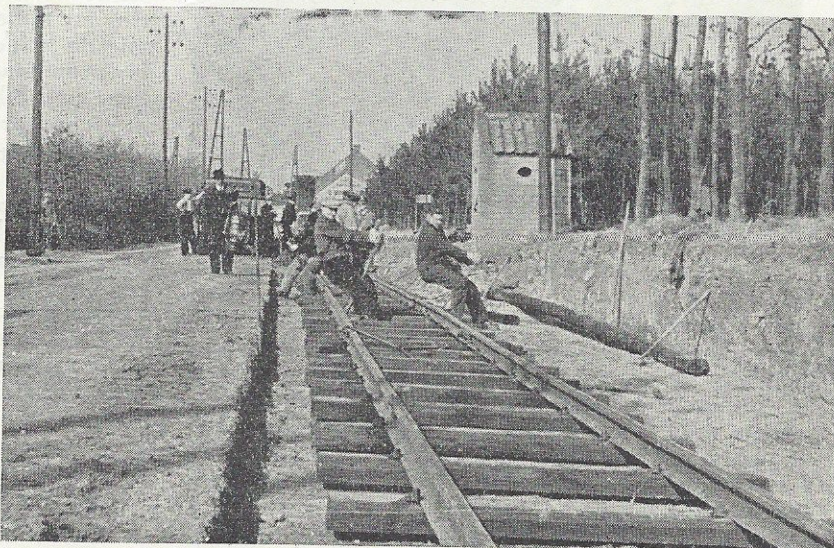
dâtres de la Régie des Voies aériennes.

Nous transportons de plus en plus des visiteurs, des curieux, des parents et amis qui viennent accueillir ou accompagner des voyageurs aériens à l'aéroport.

Les installations sont accessibles au public et en se rafraîchissant à la buvette, on peut voir atterrir les D.C.4, les D.C.3, les Constellations et les dernières acquisitions, les puissants Convois. Voici une « réceptionniste » Sabena qui se dirige vers cet avion arrivant de Londres. Le sourire aux lèvres, elle va inviter un Indou enturbanné suivi de graves businessmen, à sa rendre vers les bureaux officiels de la douane et de la Sûreté. Aux vombrissements des moteurs se mêlent les appels par haut-parleurs faits en trois langues, pour annoncer la venue ou le départ des croiseurs de l'air.

Il est compréhensible que ce spectacle toujours varié exerce un attrait considérable sur le public et surtout auprès de la jeunesse qui se passionne pour les choses de l'air.

Notre aéroport national occupe actuellement une superficie de 600 hectares et les projets définitifs la porteront à 960 hectares.



La jonction entre Haacht et Keerbergen a été entièrement construite par les services du groupe de Louvain. Nous avons ainsi pu maintenir au travail, pendant un certain temps, un bon nombre d'ouvriers qui devaient être licenciés.

En exécution des plans arrêtés, on construira six pistes d'une longueur variant de 2,4 km. à 4,2 km.

L'aérogare actuelle, dont la construction fut commencée en 1947, est provisoire. Tout le complexe « Sabena » comprenant les hangars, les ateliers, l'aérogare, est en pleine construction à plus de 1.000 mètres de là, de l'autre côté de la plaine.

Grâce à l'amabilité de M. Creteur, directeur du personnel, nous avons pu visiter les hangars construits en béton précontraint. Les hautes voûtes s'étendent sans un support, sans aucun pilier de soutènement sur 115 m. On courbe le dos instinctivement, tant il semble invraisemblable qu'une pareille masse de béton puisse se maintenir à 60 mètres

de hauteur sans soutien apparent. Dans les sous-sols qui ont chacun près de 150 m. de longueur, seront logés les magasins (pièces de rechange). Il paraît d'ailleurs que de nombreuses délégations de tous les pays sont venues admirer cette audacieuse réalisation; en Amérique, ce mode d'utilisation du béton est peu connu, car on y utilise surtout la poutrelle, ce qui revient beaucoup plus cher. Mais nous nous proposons de vous décrire en détail ces nouvelles installations lorsque les 2.500 ouvriers et employés y seront transférés et que se posera le gros problème du transport **journalier** de cette importante main-d'œuvre.

Cette mission incombera vraisemblablement aux Vicinaux et cette question

a déjà fait l'objet de contacts entre les deux directions.

A l'heure actuelle, notre ligne de Haacht délivre déjà un nombre considérable d'abonnements au personnel de la Sabena. Cette société va faire construire une cité-jardin « Germinal » destinée à son personnel sur une partie de la plaine de Haeren désaffectée. On compte y loger près de 2.000 personnes dont les chefs de famille seront tributaires de notre ligne vicinale pour se rendre au travail à Melsbroeck. Comme on le voit, la ligne Buxelles-Haacht sera encore appelée dans l'avenir à coopérer au développement prévisible de cette grande société nationale de transport aérien. Nous allons peut être ainsi jeter les bases d'une coordination d'un genre nouveau : le tram... et l'avion !

Le circuit de la Citadelle de Namur

TOUTS ceux qui, au cours de l'été, auront l'occasion d'emprunter le tram touristique de la Citadelle de Namur, en garderont toujours un excellent souvenir.

Car on peut bien l'appeler « touristique » ce tram qui ne circule que pendant la bonne saison, soit de *Mai à Septembre*, et à condition que... le temps soit beau.

Donc, s'il ne pleut pas, abordons un tram de la ligne n° 7, qui vient de se ranger le long du quai, à droite en sortant de la gare de Namur. Ce convoi est formé d'une motrice à bogies, ou à 2 essieux, tirant une ou 2 remorques d'été à flancs ouverts. Les excursionnistes préfèrent ces voitures d'été aux motrices modernes, mais fermées.

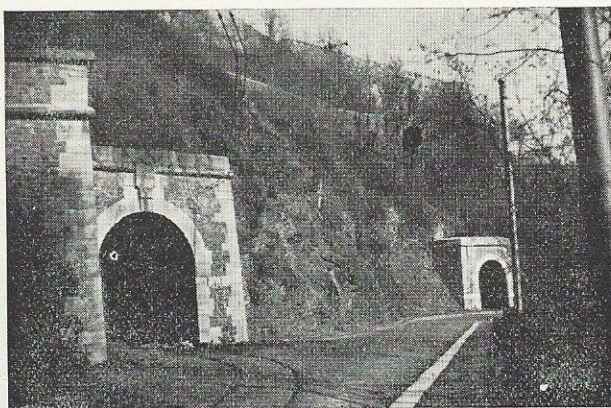


Photo Clessens.

A l'heure 18 minutes, notre tramway s'ébranle avec charge complète et par de larges artères, nous longeons le parc Louise-Marie, passons la Sambre et atteignons le faubourg de Salzinnes. A une bifurcation, nous laissons continuer la voie vers Malonne, et obliquons à gauche. Aussitôt, le tram gravit une forte rampe qui passe par « Les Hayettes », point terminus de la ligne régulière n° 5, suivie jusque là. La route en corniche continue à monter sur le versant de la vallée de la Sambre. A un certain endroit, la vue s'élargit sur notre droite et le panorama qui apparaît est vraiment superbe.

Au fond de la vallée, la route vers Malonne et Floreffe s'étire au pied du versant, tel un mince ruban blanc. A sa droite, la Sambre déroule ses méandres à perte de vue, et plus à droite encore, c'est l'autre versant de la vallée, où semblent être accrochées les localités de Saint-Servais, Belgrade, Ronet et Flawinne. Enfin, par temps très clair, nous pouvons même apercevoir les premières fumées et les « terrils » du lointain Pays Noir, formant fond de décor à la vallée.

Le tram vire fortement à gauche et tout ceci disparaît à nos yeux. A présent, nous nous enfonçons dans les bois, et la ligne est jalonnée de clairs bungalows et de riantes villas. Nouveau virage à gauche et bientôt nous pénétrons dans le vaste Parc de la Citadelle. Au hasard des nombreuses courbes et détours qui suivent, voici tantôt à droite, tantôt à gauche de la voie, des constructions et monuments divers, dont : le magnifique Château de Namur, le Palais Forestier, le Théâtre d'été en plein air et son grand amphithéâtre, et le Stade sous les tribunes duquel le tram passe en tunnel. Pour être complets, signalons aussi que le Parc de la Citadelle est sillonné de nombreuses promenades menant entre autres au fameux Fort d'Orange et au beau point de vue de la Tour Carrée, le passager peut faire toutes les promenades qu'il lui plaît s'il demande au receveur un « billet scindé », ce qui lui permet de reprendre à son gré, un autre tram pour le retour.

En sortant du tunnel du Stade, nous virons à gauche et voici qu'au détour du chemin apparaît à notre droite le splendide panorama de la vallée de la Meuse. La ligne descend en pente douce longeant à gauche les murs d'enceinte de la Citadelle, tandis qu'à droite, le versant abrupt dévale vers la Meuse. Laissons encore à notre gauche la forteresse dénommée « Terra Nova » — Terre Neuve — dont les bastions renferment des bâtiments militaires inaccessibles aux visiteurs. Notre tram franchit le pont étroit jeté sur un ancien fossé, et, passant ensuite entre les sommets de 2 tours trapues, il pénètre au centre même de ce château qui fut jadis le nid d'aigle des Comtes de Namur.

Ici, il y a une halte de 10 minutes pour permettre aux passagers de descendre de voiture et de jouir à l'aise du spectacle. Nous montons les 3 ou 4 marches de l'escalier en pierre donnant accès au bel-

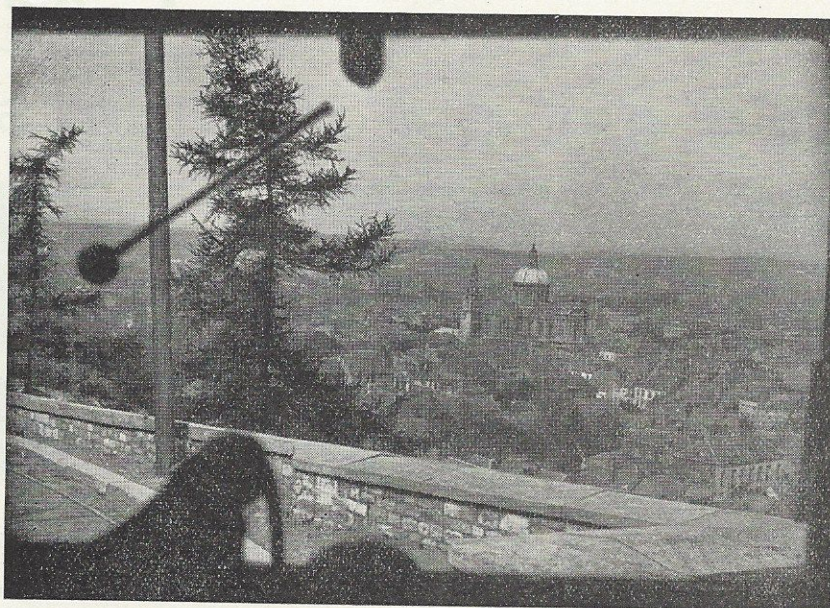


Photo Pennard.

védère situé au sommet de la Tour de l'Oubliette. A mesure que nous approchons du parapet distant de 5 m. à peine du tram, apparaît un panorama impressionnant et prestigieux. De notre promontoire à pic, c'est toute la vallée de la Meuse que nous découvrons. En face de nous, voici le vieux et pittoresque Pont de Jambes, donnant accès à la coquette commune du même nom.

Vers la droite, la vallée se resserre et nous pouvons apercevoir au loin les fameux rochers de Néviaux et de Lustin. Nous reconnaissons Wépion et Dave, tandis que la vallée disparaît à nos regards, vers Profondeville et Dinant.

Au pied même du rocher que nous surplombons, l'étroite bande de terre qui nous sépare de la Meuse, est occupée par d'anciennes bâtisses du vieux Namur. A notre gauche, vers l'aval apparaît le confluent de Sambre et Meuse, et notre regard se reportant plus loin, voici Bouge, Beez et Marche-les-Dames, au pied des rochers rendus trop célèbres.

Nous suivons le parapet vers la gauche et à environ 40 m. du belvédère, nous trouvons la Tour des Guetteurs située à l'extrême pointe du massif de partage de Meuse et Sambre. A sa gauche, c'est la Sambre et tout Namur que nous dominons. Voici, émergeant de la mer des toits de la ville, plusieurs églises et monuments dont : le dôme de la Cathédrale, les clochers de Saint-Jean et Saint-Loup, le Beffroi, l'Hôtel de Ville, le Théâtre Royal et la Gare. Plus à gauche encore, les frondaisons du parc Louise-Marie et le nouveau pont de la Libération sur la Sambre. Au loin, les hauteurs de Saint-Marc, Vedrin et Flawinne.

Longtemps on reste en admiration devant ce panorama, mais voilà que quelques coups de timbre avertisseur donnés par le wattman du tram, viennent nous tirer de notre contemplation et nous inviter à reprendre place en voitures.

Par une courbe en spirale, nous passons sous le pont en pierre que nous avons franchi peu avant. Cependant après avoir admiré tant de belles choses, notre étonnement n'est pas encore à sa fin. En effet, la route, qui de ces hauteurs abruptes conduit au bord de la Meuse, est une suite de zig-zags serrés sur eux-mêmes, dont les angles aigus sont malaisés à contourner, même avec une voiture-auto ordinaire. Ce chemin s'appelle la Route Merveilleuse, mais

sont plutôt merveilleux les ouvrages d'art qui vont permettre au tramway de sortir de cette passe difficile pour tout véhicule. Afin d'aborder les virages successifs de la voie ferrée, 3 tunnels ont été taillés dans le roc. Ainsi, à chaque extrémité d'un tronçon en ligne droite, on pénètre dans un tunnel et, après y avoir effectué les 3/4 d'un tour en courbe serrée, on en ressort, en roulant dans un sens tout inverse à celui de l'entrée.

A présent nous voici arrivés en bas et après un large virage à gauche nous rejoignons la ligne Profondeville-Namur longeant la Meuse. A notre gauche nous remarquons une belle construction. C'est le luxueux Casino de Namur. Nous dépassons à notre droite, le Pont de Jambes, puis peu après, nous traversons le Pont de France sur la Sambre, près du confluent.

Dernier regard à gauche vers la Citadelle qui semble maintenant nous écraser, et puis c'est l'entrée en ville et enfin la Gare que nous abordons de face. C'est le terme de notre promenade qui a duré exactement une heure.

Enchantés de notre excursion et presque à regret nous quittons le tram qui va se diriger vers le quai d'embarquement où l'attend un autre contingent de touristes.

En regardant repartir ce tramway touristique emportant sa cargaison optimiste, notre pensée va vers ceux-là, qui ne sont plus, et qui jadis ont contribué par leur esprit ou par leurs bras à la réalisation de cette ligne de... plaisir au service du tourisme.

Oui, merci à vous tous ingénieurs et ouvriers qui, sans bulldozers, ni pics pneumatiques, avez creusé le roc des tunnels de la Route Merveilleuse, pour notre seul agrément. Sans votre volonté et votre travail opiniâtre, l'accès de la Citadelle de Namur resterait malaisé, hasardeux et dangereux.

Pour notre part, nous engageons vivement tous nos agents et leur famille, à aller un jour faire cette belle promenade en tram, au cours de leurs congés payés.

Ainsi, non seulement nous leur aurons mieux fait connaître les beautés naturelles de notre pays, mais encore, nous aurons fait la meilleure publicité pour cette ligne elle-même, car quiconque revient enchanté d'une excursion, en parle de meilleure façon, que le meilleur des prospectus.

LOUCLESS.

LES BELLES CARRIÈRES



M. Duys, chef de station à Oostmalle a été admis à prendre sa pension après 42 ans de service.



M. Frankenne, ajusteur à Liège St Gilles a été admis à prendre sa pension après 49 ans de service.



M. Barette, contrôleur du réseau de Jodoigne a été admis à prendre sa pension après 44 ans de service.

REMISE DE DÉCORATIONS

dans le groupe Namur-Luxembourg

Le 26 mai, M. l'ingénieur en chef Kennes, convia tous les décorés des régions de Namur et du Luxembourg à se rendre par autobus spéciaux dans la basse Semois Namuroise. Partis très tôt de Namur nous rejoignîmes à Dinant un « Chausson » venu d'Andenne et transportant notamment les membres de la nouvelle fanfare des Vicinaux de Seilles, conduite par son chef M. Matis. Malheureusement à partir de Vonèche, la pluie fit son apparition et en fait d'Ascension ce fut plutôt une... descente... des eaux !

Nous aurions dû inaugurer la reconstitution d'un camp de maquisards, une messe devait être dite en pleine forêt avec intermède de cors de chasse, cela certes eût été grandiose, hélas le programme soigneusement élaboré fut complètement bouleversé. Mais il fallait

tenir nos engagements et à Vresse, c'est sous une pluie diluvienne et glacée que nos tramwaymen, trempés mais stoïques, défilèrent sous les yeux étonnés des Vressois, au son de l'éclatante marche des Chasseurs Ardennais.

Après la messe, la fanfare vicinale fit encore apprécier l'excellence de son ensemble et de ses attaques. Puis, sous un véritable déluge, on s'embarqua pour Membre où devait avoir lieu la remise des décorations.

Plusieurs personnalités avaient été invitées à venir rehausser cette cérémonie de leur présence. Après que M. Kennes eut rappelé les conditions de travail existantes il y a une trentaine d'années et constaté leur amélioration, M. Higuët, commissaire d'arrondissement, fit ressortir en termes excellents la noblesse du travail et attesta sa compréhension du monde des travailleurs. Après lui, M. le député permanent

Chot, représentant M. le Gouverneur, apporta le salut du Gouvernement provincial, puis procéda avec M. Meunier, député, et M. Gilles, secrétaire communal de Membre, à la remise des décorations, parmi lesquelles deux croix civiques de première classe attribuées à MM. Ancelot et Gosseye.

Après le vin d'honneur, on s'installa, un peu tard, disons-le, pour dîner. Au dessert, M. Gemine montra l'exemple aux « jeunes » en interprétant de gail-lardes chansons reprises en chœur.

La place nous manque pour citer toutes les péripéties du retour, notamment la descente en barquette sur le Semois sous la drache et l'arbre déraciné par le vent en ce joli mois de mai et qui fit arrêter notre caravane.

Malgré ces avatars, cette journée laissera de bons souvenirs. Mais, M. Kennes ferait bien l'an prochain, de brûler quelques cierges à Saint-Médard !

BALLE-PELOTE

C'est en août 1946 (voir « Nos Vicinaux » N° 4) que fut mise en compétition une coupe challenge de balle-pelote offerte par le cercle des agents de l'Administration Centrale.

Enlevée de haute lutte, l'an dernier par l'équipe du groupe du Namur, la coupe se disputera donc cette année dans cette charmante ville. M. Brandt, qui est un parfait organisateur, a obtenu le concours du syndicat d'initiative de la ville et le *Championnat Vicinal de balle pelote* fera partie, cette année, du programme des fêtes. L'Administration communale a promis son appui et M. Huart, bourgmestre, a même offert une coupe supplémentaire.

Nous espérons donc qu'il y aura de nombreux tramwaymen le dimanche 28 août, à Namur, pour assister aux luttes palpitantes.

Pour les agents du Hainaut, le déplacement à Namur peut se faire à prix réduit en passant par Fleurus. De Fleurus, départ vers Onoz-Namur, à 8 h. 35 - 10 h. 35 - 12 h. 35. Pour le retour : départ de Namur à 18 h. 10 et 20 h. 10. « Nos Vicinaux » vous invite à retenir la date du 28 août et vous donne rendez-vous à Namur.



Les décorés du groupe Namur-Luxembourg réunis à Membre, le 26 mai 1949.

Vicinale



Voici le groupe des agents décorés de Namur-Luxembourg réunis l'an dernier au château de Namur.

REMISE DE DECORATIONS dans le groupe de Louvain

Le dimanche 15 mai avait été choisi pour cette cérémonie et à cette occasion, un hall de l'atelier de Kessel-Loo avait reçu une décoration de plantes vertes et de drapeaux qui égayaient le local. Une musique, recrutée parmi le personnel salua d'une vibrante Brabançonne l'arrivée de M. l'Ingénieur en chef Van Huffel entouré de M. Verschaeve, ingénieur et de MM. Timmermans et Gabriëls et de M. Van Espen et Van Hove.

Ce fut ce dernier qui ouvrit la série des décorés après que M. Van Huffel eut mis en valeur, dans les deux langues nationales, le sens de cette belle journée et les mérites de tous ces agents vraiment dévoués à la Société Nationale.

M. Van Hove actuellement chef de service à Jodoigne est entré comme receveur en 1912, nommé contrôleur

à Louvain en 1919, il y a connu les premières électrifications; nommé chef de dépôt en 1927 à Jodoigne, il fut successivement nommé chef de mouvement et chef de service.

Il lui est octroyé la croix civique de première classe pour 35 ans de service.

Après lui, défilèrent tour à tour 95 agents de tout grade. M. Van Huffel épingla le bijou sur leur poitrine, puis ils s'en furent faire emballer leurs diplômes et toucher les deux cigares traditionnels!

Après quelques airs bien enlevés par la fanfare on se sépara par petits groupes, car bien des anciens s'étaient retrouvés et le porto vicinal... avait donné soif.

Ainsi une tradition est renouée, espérons que l'an prochain on puisse faire mieux encore dans... les nouveaux bureaux!



L'agent Crasset de Alle-sur-Semois montre fièrement le beau brochet d'un poids de 9 kg. 500 qu'il a pris dans la Semois. Et cette fois ce ne sont pas des histoires. la preuve est là!

LES PROPOS DU



CONTROLEUR BOUDARD

Receveur. — Alors, contrôleur et ce congé ?

Boudard. — Eh bien cette année, j'ai fait à-peu-près comme le facteur de mon village qui ne sachant où aller pendant ses vacances, accompagnait chaque jour dans sa tournée, le collègue que l'Administration des Postes avait envoyé pour le remplacer!

R. — Je crois comprendre que vous avez fait un usage intensif de votre carte de famille; les voyages forment la jeunesse!

B. — Ne riez pas, j'ai appris et constaté des tas de choses. Ainsi, j'ai vu dans un groupe qu'à chaque arrêt une petite plaque en fer, peinte en rouge, était apposée à un poteau; l'horaire de la ligne était collé sur la plaque et recouvert d'une couche de vernis. L'encadrement rouge attirait le regard.

R. — Bonne idée, à la fois pour décourager les maniaques de la dégradation et pour protéger le papier des intempéries.

B. — Dans le Brabant, j'ai vu une ligne électrique où à chaque arrêt, on a installé un banc simple mais solide pour les voyageurs.

R. — Un «ban» pour le chef de service!

B. — J'ai vu sur une ligne vicinale affermée un nouveau «bus» avec un toit ouvrant.

R. — Pneu à pneu on y arrive!

B. — Je crois que vous êtes intoxiqué par la littérature du Tour de France.

R. — Ah Chef! C'est le rêve de ma vie, avoir trois semaines de congé avec triple pécule et pouvoir suivre le Tour!

B. — Avaler de la poussière derrière un camion publicitaire de Pernod Fils, merci bien! Mais je suis sûr que vous connaissez par cœur la hauteur du Galibier et le nombre de tournants du Tourmalet?

R. — Bien sûr, voilà quinze ans que je suis le «Tour» je le prépare Guide Michelin en main, je connais tous les contrôles et les ravitaillements.

B. — Je me demande si vous connaissez aussi bien les ressources touristiques des lignes vicinales de votre région?

R. — Bien sûr, on m'a déjà posé des colles, on sait vous en demander...

B. — Croyez-moi, dans ce cas, faites un effort pour vous documenter, il faut que vous sachiez dire au voyageur où il doit descendre pour faire telle promenade classique

R. — Et lui dire où il y a un bon verre à boire?

B. Pourquoi pas? Mais le temps est passée où l'on allait boire un verre pendant les manœuvres de la machine à vapeur!

R. — Hélas! Car c'est sûrement aux Vicinaux, il y a trente ans, que l'on a inventé... les minutes de bonification!

Chronique Sociale

Régime des vacances annuelles légales 1949.

Nous exposons brièvement ci-dessous comment la durée du congé et le montant du pécule de vacances des agents salariés sont calculés.

I. — Durée des vacances.

La durée des vacances annuelles légales d'un agent salarié est calculée au prorata des jours de travail qu'il a prestés durant le cours de l'année civile antérieure. En d'autres termes, les journées de travail de 1948 déterminent la durée du congé qui devra être accordé en 1949. De plus, certains jours d'absence sont à considérer comme journées de travail en vue du calcul du nombre de jours de vacances à savoir :

a) les journées d'absence due à une incapacité de travail temporaire totale résultant d'un accident de travail et, ce, jusqu'au moment de la reprise du travail ou de la consolidation définitive de l'accident;

b) les journées d'absence due à la maladie, et, ce, à concurrence des 300 premiers jours ouvrables de chaque maladie;

c) les journées d'absence due à un rappel normal sous les armes, sauf les cas où celui-ci serait d'ordre disciplinaire et, ce, à concurrence de 42 jours par an.

La durée des vacances d'un agent âgé de plus de 21 ans au 1^{er} janvier de l'année de prise du congé s'élève à :

6 jours pour plus de 275 jours de travail et assimilés en 1948;

5 jours pour 226 à 275 jours de travail et assimilés en 1948;

4 jours pour 176 à 225 jours de travail et assimilés en 1948;

3 jours pour 126 à 175 jours de travail et assimilés en 1948;

2 jours pour 76 à 125 jours de travail et assimilés en 1948;

1 jour pour 26 à 75 jours de travail et assimilés en 1948;

1/2 jour pour 15 à 25 jours de travail et assimilés en 1948.

Les durées déterminées ci-dessus sont respectivement doublées et triplées pour les travailleurs âgés de 18 ans à moins de 21 ans et de moins de 18 ans, à la date du 1^{er} janvier 1949.

II. — Montant du pécule de vacances.

Le pécule de vacances est égal à 4 % des salaires bruts; ce taux est porté à 6 % pour les travailleurs âgés de moins de 21 ans au 1^{er} janvier et à 8 % pour ceux âgés de moins de 18 ans à la même date.

Les journées de maladie et autres journées assimilées intervenant pour la détermination de la durée du congé, et aucune rémunération n'étant légalement due par l'employeur pour ces jours, il s'ensuivrait un déséquilibre entre le nombre de jours de congé et le pécule de vacances alloué.

En effet, un agent malade durant 200 jours ouvrables au cours de l'année 1948, et n'ayant presté que 75 jours, ne se verrait allouer pour 6 jours de vacances qu'un pécule égal à 4 % du salaire afférent à 75 jours de travail.

Pour remédier à cet inconvénient, un taux forfaitaire de salaire journalier a été déterminé pour les jours assimilés. Ce taux est variable d'après le sexe et l'âge, il se chiffre à :

150 francs pour les travailleurs masculins adultes;

120 francs pour les travailleurs féminins adultes;

110 fr., pour les travailleurs de 18 à 21 ans;

75 francs pour les travailleurs de moins de 18 ans.

Chaque journée d'absence au travail assimilable à une journée de travail effectif majore le salaire prouvé du montant forfaitaire déterminé ci-dessus.

Le pourcentage de 4, 6 ou 8 % sera calculé sur la somme des salaires réellement gagnés et du montant des salaires forfaitaires pour journées assimilées.

Le montant ainsi obtenu ne sera toutefois pas payé intégralement au travailleur, car une retenue de 6 % de ce montant sera opérée afin de couvrir les frais occasionnés par l'attribution d'un pécule de congé pour les jours assimilés (maladie, accident et rappel sous les armes), jours pour lesquels aucune cotisation n'a été versée par l'employeur.

III. — Liquidation.

Le pécule de vacances sera liquidé lors de la prise du premier jour de congé, contre acquit donné sur la carte de congé.

Pour ceux qui utilisent le chemin de fer pendant leurs vacances.

Prolongation de la durée de validité des billets aller et retour sur le réseau de la S. N. C. B.

La durée de validité des billets aller et retour (3^{me} classe) peut être prolongée jusqu'à concurrence de 15 jours au maximum pour les bénéficiaires de la loi sur les vacances annuelles.

Les billets à durée de validité prolongée sont délivrés, dans toutes les gares, sur présentations d'un certificat de congé délivré par la direction du groupe indiquant la composition de famille et la date des vacances. Cette attestation devra être signée par un agent responsable et pourvue du sceau de la S. N. C. V.

La faveur est également consentie à l'épouse et aux enfants mineurs pour autant qu'ils accompagnent le bénéficiaire.

Cette mesure cesse ses effets le 30 septembre 1949.

Statistiques à méditer

Taux de fréquence des accidents de travail pour les appointés et les salariés, NON COMPRIS les accidents survenus sur le chemin du travail et ceux où la responsabilité des tiers étrangers à la S. N. C. V. est engagée.

Année	Anvers	Flandres	Hainaut	Namur Luxemb.	Liège	Louvain	Bruxelles	Lim- bourg	Réseau
1948	26,9	28,6	55,5	39,7	36,6	23,8	40	50,8	37,6
1 ^{er} trim. 1949	28,5	23,1	46,5	33,5	19,7	19,65	32,3	34,9	31,1

N. B. — Par taux de fréquence on entend le nombre d'accidents (ayant entraîné au moins 1 jour de chômage) - par 1.000.000 d'heures d'exposition au risque.

Taux de Fréquence

Nous avons eu l'occasion d'examiner un graphique QUI S'ETEND SUR ONZE ANNEES du taux de fréquence des accidents de travail d'un grand trust chimique belge (U.C.B.).

En 1937, leur taux de fréquence était encore de 80. Alarmée par cet état de choses qui durait déjà depuis quelque temps, la direction entreprit une vigoureuse campagne de prévention, menée sans défaillance et avec enthousiasme. Après dix ans d'efforts, le taux de fréquence général est tombé à... 19,3 avec un rythme de production au moins égal à celui d'avant-guerre.

Grâce à nos statistiques mécanographiques, nous allons pouvoir comparer régulièrement les taux de nos groupes et dans ceux-ci, les taux de leurs divisions, créer ainsi de l'émulation et agir plus efficacement.

Nous sommes sur la bonne voie.

Le feu est vert.

Vert, symbole de la sécurité et... de l'esérance !

UN EFFORT SERIEUX POUR AMELIORER LES ACCIDENTS DE TRAVAIL N'EST JAMAIS FAIT INUTILEMENT.

Appel aux Dessinateurs !

La revue « PACT » (Prévention des Accidents et Contrôles techniques), organe des Associations des Industriels de Belgique et de France, organise pour la troisième fois :

UN CONCOURS INTERNATIONAL

doté de 10.000 fr. de prix afin de répandre l'esprit de sécurité par la propagande sous toutes ses formes :

Il est attribué :

1.500 fr.	aux deux meilleurs	PROJETS DE CARICATURES,	représentant en 4 épisodes humoristiques les aventures d'un ouvrier commettant des imprudences pouvant donner lieu à des accidents ou capables d'altérer sa santé.
1.000 fr.	» » »	PROJETS D'AFFICHES,	de Sécurité et d'Hygiène industrielles préconisant l'application d'une mesure précise.
500 fr.	» » »	PROJETS DE MOTS CROISES,	(relatifs à la Sécurité ou à l'Hygiène)
250 fr.	» » »	REBUS ILLUSTRES,	
250 fr.	» » »	SLOGANS,	
250 fr.	» » »	DEVINETTES,	
250 fr.	» » »	REPONSES A LA QUESTION :	« Que voudriez-vous trouver dans un almanach de Sécurité ? »

REGLEMENT DU CONCOURS.

Pour faciliter le triage et le classement, les projets d'affiches seront exécutés autant que possible au format 40 x 60 cm. et les projets de caricatures sur feuilles au format 21 x 27 cm. pour chacune des quatre caricatures, ou sur feuilles 40 x 60 cm. divisées en quatre parties égales par les médianes.

Les envois seront adressés au « Service Général de la Sécurité S. N. C. V. », 14, rue de la Science, Bruxelles, jusqu'au 25 juillet au plus tard. Le « Service Général » groupera les envois et transmettra. Les projets ne seront pas signés, mais porteront une marque (devise), cette marque sera reproduite avec le nom et l'adresse de l'auteur et ceux de la firme (S. N. C. V.) sur un feuillet placé sous enveloppe fermée qui sera envoyée à la même adresse. Cette enveloppe ne sera ouverte qu'après décision du jury.

Les envois doivent porter la mention « Concours P. A. C. T. ». L'enveloppe renfermant la marque et l'adresse du concurrent portera en outre la mention « Auteur ».

Les agents des Vicinaux dont les envois seront primés recevront un prix complémentaire de la S. N. C. V.



CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE 1949

Devant le succès remporté, l'an dernier, par notre concours photographique, nous n'avons pas hésité à organiser un troisième tournoi cet été.

Le concours 1949 est ouvert à tous les agents et aux abonnés de « Nos Vicinaux ».

Les photographies sélectionnées devront être, de préférence, tirées en noir sur papier blanc et ne pas être plus petites que le format 9 x 12.

Chaque épreuve devra comporter au dos, à l'encre, l'indication exacte du sujet photographié, la catégorie choisie, le nom du concurrent, son adresse et son dépôt d'attache.

Les envois devront être adressés à « Nos Vicinaux », 14, rue de la Science, Bruxelles, jusqu'au 15 octobre 1949.

Les épreuves qui seront reçues jusqu'au 15 octobre 1949 seront soumises à un jury.

Il y aura deux catégories :

Catégorie I : sujet ferroviaire ou ayant trait au transport par autobus.

1^{er} prix : 200 fr. + 150 fr. en bon Gevaert

2^o prix : 150 fr. + 100 fr. en bon Gevaert

3^o prix : 100 fr. + 100 fr. en bon Gevaert

4^o prix : une photo-torche « Philips »

5^o prix : un livre sur la photographie (prix de la Rédaction).

Catégorie II : sujet touristique pris en Belgique ou à l'étranger, et « scènes de la rue ».

1^{er} prix : 150 francs.

2^o prix : une photo-torche.

3^o prix : 100 fr. en bon Gevaert

4^o prix : 50 fr. en bon Gevaert.

Nous remercions vivement la firme des produits Gevaert qui, pour la deuxième fois, a bien voulu mettre à notre disposition des bons d'achats pour une valeur de 500 fr. ainsi que la firme Philips qui nous a fait cadeau de deux photos-torches.

SÉCURITÉ

DU 9 au 20 mai se sont déroulées, un peu partout dans le pays, des manifestations à l'occasion de la Quinzaine de Propagande pour la Sécurité, l'Hygiène et l'Embellissement des lieux de travail.

Annoncée par de nombreuses affiches cette vaste action ne vous aura certainement pas échappé.

Depuis l'instauration des Comités de sécurité, l'attention a été, plus que jamais, attirée sur la nécessité de combattre par tous les moyens les accidents et leurs causes.

Régulièrement tous ceux qui s'intéressent à ce problème humain se réunissent pour étudier en commun ce qui a été fait et ce qui reste à faire dans ce vaste domaine.

C'est ainsi qu'à Anvers une journée d'étude fut consacrée à la sécurité dans les transports.

M. Borgerhoff, adjoint au chef du Service général de la sécurité à la S. N. C. V., y parla en flamand, et nous avons jugé utile de vous donner ici la traduction des principaux extraits de son exposé :

« On nous a demandé de parler de la Sécurité dans les entreprises de transport.

Le sujet est digne d'intérêt surtout si l'on veut bien se rappeler que les transports occupent une place « d'honneur » en ce qui concerne les accidents de travail. Honneur peu enviable me direz-vous, et ayant de tristes conséquences. Nous savons, en effet, que les suites en sont toujours pénibles. Mais je voudrais aussi vous montrer le caractère moral de la prévention des accidents.

L'imagination de chacun est en éveil lorsqu'on évoque un accident ou une catastrophe. Chez l'un c'est un fait qui l'a atteint dans sa chair, pour les autres, c'est une histoire vécue, mais tous, nous avons compati en songeant aux malheureuses victimes qui étaient tombées, l'outil à la main.

Coup de grisou... Incendies... Accidents d'autos... Tous les jours les journaux en parlent, et nous restons passifs et résignés. Et cependant, nous ne pouvons pas rester passifs, nous devons réagir, nous devons prévenir et diminuer les accidents. Il s'agit de sauver des vies humaines. »

Ayant plongé l'auditoire dans l'atmosphère qui doit nécessairement entourer cette lutte contre les accidents, l'orateur aborda le problème de la prévention des accidents aux Vicinaux.

« La période d'après guerre a également influencé les Vicinaux, en ce qui concerne la modernisation et l'organisation.

On avait compris que seule l'efficace pouvait sauver la situation, ce qui, à première vue, n'a guère de rapport avec la Sécurité.

On examina le problème de plus près et l'on vint, à la lumière de l'expérience, à reconnaître qu'il fallait que l'organisation, le rendement et la Sécurité marchent de pair.

Grâce aux statistiques on constata que dans notre Société plus de 75 % des accidents étaient imputables au facteur humain. Il était donc indiqué, avant toute chose, de consacrer son attention à l'homme et à ses déficiences. Mais tout cela devait avoir lieu tout en activant la production et le rendement. Pour

cette raison il fallait reconsidérer le problème avant d'entreprendre un nouveau programme.

Vous connaissez tous les critiques que l'on a faites sur la rationalisation et le succès que celle-ci a néanmoins remporté

On s'est, en effet, rapidement rendu compte qu'il était inutile de s'opposer au progrès et on a essayé de s'adapter, avec d'heureux résultats, ce qui amena une collaboration étroite entre employeurs et employés.

La chasse aux accidents fut une des phases les plus importantes de cette adaptation.

La santé et un bon esprit sont les facteurs de satisfaction au travail et de rendement.

La maladie, le mécontentement entraînent la misère et des pertes pour la communauté. On pourrait encore souligner pour les non-convaincus, que l'homme est à la fois l'instrument le plus précieux et le plus coûteux et qui exige donc le plus de soins.

Nous pouvons dire avec feu le docteur Carard : « que l'homme doit être particulièrement stupide pour s'oublier lui-même si souvent dans ce travail de réorganisation générale. »

Particularités de l'organisation de la Sécurité aux Vicinaux.

Si nous avons voulu mettre l'accent sur le facteur humain, c'est pour mieux vous faire comprendre pourquoi aux Vicinaux nous étions particulièrement convaincus de son importance.

D'abord il fallut créer l'atmosphère favorable. Le moindre collaborateur devait être touché à son lieu de travail par les nouvelles idées. Dans ce but nous avons créé « Nos Vicinaux ». C'est un magazine, abondamment illustré, agréable à lire, où les nouvelles idées trouvent leur place entre des articles distrayants. Il est distribué gratuitement à près de 12.000 agents. Ses colonnes sont ouvertes à tous, c'est le périodique de et pour le personnel.

Créer l'atmosphère est une bonne chose, mais une élite capable de propager les idées nouvelles est nécessaire à chaque échelon de la hiérarchie.

Pour cela une section d'enseignement professionnel fut mise sur pied. Elle s'adresse à ceux qui ont le désir de se perfectionner et qui ont le courage, dans ce but, de produire l'effort nécessaire.

Cet enseignement est destiné à prendre plus d'extension, sous la forme d'un train-école, mais celui-ci n'a pas encore pu être réalisé.

La sécurité exige surtout l'aptitude de l'homme. Afin de vérifier la nature de ces aptitudes, nous avons créé un service psychotechnique qui fut complété peu de temps après par un service médical. Dès la mise en route de ce service, la lutte contre les accidents fut entreprise. Par après, son action fut étendue à la surveillance de l'état sanitaire du personnel en général, qui actuellement est suivi de près par un système de fiches.

STATISTIQUES

Grâce aux statistiques, nous avons appris qu'en 1948 il s'est produit un accident aux Vicinaux par 10 ouvriers.

Exprimé en pourcentage de fréquence conformément aux définitions réglementaires, c'est-à-dire nombre d'accidents par millier d'heures de travail, cela revient à 40.

L'analyse de ce chiffre de fréquence montre que le personnel des ateliers compte le plus d'accident (fréquence 68) ensuite vient le personnel Voies et travaux avec 60. Le personnel Exploitation vient en dernier lieu avec un taux de 25.

En possession de ces renseignements, il faut interpréter ces statistiques afin d'en tirer les conclusions nécessaires en vue de prendre les mesures qui s'imposaient pour éviter que certains accidents puissent se renouveler.

Mais il ne suffit pas de donner des ordres pour atteindre un but. Nous, Belges, nous savons trop combien il nous est tentant de se soustraire à une réglementation ou de tourner les lois, y compris les lois fiscales, et nous comprenons que dans le domaine de la Sécurité il faut un contrôle sérieux mais humain.

Ce contrôle nous l'avons aussi organisé avec la mission de faire accepter et de faire appliquer partout et toujours le mot d'ordre : « Chasse aux dangers ».

CONCLUSIONS :

La conclusion de tout ceci, c'est que nous pouvons entamer la lutte contre les accidents avec l'espoir de réussir. Le succès sera assuré pour autant que les dirigeants soient imprégnés de cet idéalisme qui est nécessaire pour faire de grandes choses.

Ce sont eux qu'il faut soutenir parce qu'il s'agit de sauver des vies humaines et aussi parce que la sécurité et le rendement vont de pair.

Pour cette raison, les Vicinaux ont entrepris cette campagne sous le slogan : « Chasse aux dangers partout et toujours. »

PRÉVENTION INCENDIE

Nous terminerons aujourd'hui l'étude sur les extincteurs d'incendie par l'examen de l'appareil portatif au tétrachlorure de carbone généralement connu sous le nom de « Pyrene ».

Cet article fait suite à ceux parus sous cette rubrique dans les numéros 18 et 19 et traitant des appareils à mousse et à neige carbonique.

DESCRIPTION :

Ce genre d'extincteur est composé d'un corps cylindrique en laiton muni à une extrémité d'une poignée de pompe et à l'autre d'un ajutage destiné à la projection du liquide.

La pompe incorporée au corps cylindrique de l'extincteur et située dans son axe, est manœuvrée par la poignée. Cette pompe est à double effet, c'est-à-dire qu'elle produit un jet, aussi bien en tirant sur la poignée qu'en la poussant.

L'espace compris entre le corps de pompe et l'enveloppe extérieure visible constitue le réservoir à liquide.

Ce liquide est le plus souvent du tétrachlorure de carbone (C. Cl 4) conditionné, c'est-à-dire spécialement préparé pour le rendre rigoureusement neutre et anhydre; ceci pour garantir ses propriétés diélectriques et pour ne pas attaquer les joints de l'appareil et maintenir leur étanchéité parfaite.

Il est prévu près de la poignée un bouchon à six pans que l'on dévisse pour le remplissage de l'appareil. Normalement ce bouchon est relié à la poignée de l'extincteur par un fil plombé que l'on casse au moment de l'emploi.

Un appareil non plombé est donc toujours suspect et doit être vérifié sans quoi l'on risque, en cas de danger d'incendie, de n'avoir sous la main qu'un appareil vide.

Au repos, la poignée de la pompe est verrouillée pour éviter des fuites de liquide lors des chocs auxquels les appareils sont exposés s'ils sont montés sur des véhicules.

Il suffit pour libérer la pompe de tourner la poignée d'un quart de tour à gauche.

FONCTIONNEMENT DU « PYRENE »

Lorsqu'un incendie se déclare l'on ôte le « Pyrene » de son support en l'attirant vers soi pour le détacher des griffes supérieures qui le retiennent, puis on le soulève pour dégager l'ajutage inférieur.

Tenant le corps de l'appareil dans la main gauche, l'on saisit la poignée de la pompe de la main droite et après l'avoir tournée d'un quart de tour à gauche pour la libérer, l'on manœuvre la pompe en tirant sur la poignée, le fil plombé se casse et le liquide est projeté par l'ajutage.

Il n'y a plus qu'à pomper régulièrement et à fond pour avoir un jet à peu près continu et d'autant plus puissant que l'on pompe plus fort, ce qui ne veut pas dire plus vite.

La puissance du jet peut atteindre huit mètres, il est donc possible d'approcher un foyer malgré la chaleur qu'il dégage.

En principe, le jet sera dirigé à la base des flammes en progressant au fur et à mesure de l'extinction.

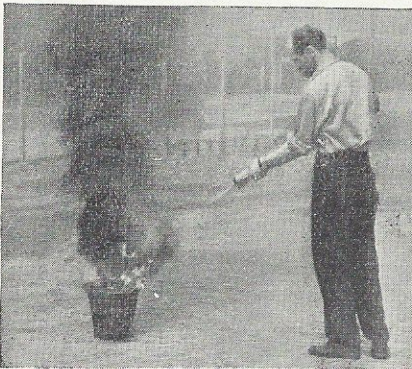


Photo « Nieuwpsoor ».

Il est en général vain de projeter du liquide un peu partout sur le foyer. Il vaut mieux éteindre progressivement en partant du bord inférieur du foyer par exemple.

Un appareil à moitié vide doit être rempli au plus tôt.

SON EMPLOI :

Le « Pyrene » spécialement conçu pour les commencements d'incendie d'hydrocarbures : huile, gasoil, essence etc., convient également pour l'extinction de l'acétylène, des feux de bois, papiers, tissus, chiffons, etc.

Le « Pyrene » éteint à merveille les incendies d'origine électrique sans qu'il faille prendre la moindre précaution pour s'isoler.

Mais ici attention ! Il est strictement défendu d'utiliser pour le remplissage des extincteurs du tétrachlorure de carbone du commerce comme nous l'avons précisé plus haut.

Le liquide employé sera fourni par une firme connue en bidons plombés; c'est à cette condition que le liquide est parfaitement diélectrique jusqu'à 11.000 volts.

Il est recommandé de ne pas utiliser le tétrachlorure de carbone dans les locaux exigus et fermés, car les gaz dégagés peuvent provoquer une toux désagréable, sans être cependant franchement toxiques.

Dans ces cas on lui préfère les appareils à CO₂.

Ici, il y a lieu de dire un mot des appareils au Bromure de méthyle (CH₃ Br) que nous déconseillons nettement à cause de la toxicité des gaz dégagés.

Le service de la santé publique aux U. S. A. mentionne en effet plusieurs cas d'empoisonnements mortels caractérisés par un œdème pulmonaire, des troubles de la circulation et une dépression nerveuse, ayant entraîné la mort dans dix cas d'utilisation d'extincteur au Bromure de méthyle, les gaz étant inodores en sont d'autant plus dangereux.

PERSONNE NE GAGNE A UN ACCIDENT ; NI VOUS, NI LA S. N. C. V. QUI PERD VOS BONS SERVICES.

PYRENE

*Protection
contre
L'INCENDIE*



ETS PHILLIPS & PAIN

23, AVENUE LOUISE - BRUXELLES

Anvers a commencé à prendre de l'importance comme port de mer vers 1450, après la décadence de Bruges. Sa prospérité fut extraordinaire jusqu'en 1648 (fermeture de l'Escaut) et elle s'accompagna d'une belle floraison des arts.

De nos jours, Anvers offre au touriste le spectacle sans cesse varié de son port, sa plage de Sainte-Anne à laquelle on accède par les bateaux à fond plat, partant du Steen, son jardin zoologique qui recrève de jour en jour, ses hôtes exotiques, ses musées comprenant notamment le Steen, le Veeschuis (arts appliqués), situé en face du Steen, le musée Plantin sur le Vrijdagmarkt, la fastueuse maison de Rubens dans une rue qui donne dans la grande artère du Meir, sans oublier sa cathédrale de style gothique, une des plus célèbres d'Europe.

Mais les Vicinaux sont là aussi pour vous emmener, par exemple par les poëders fertiles, au bord de l'Escaut à Lillo.

Prenez, place Roosevelt, le tram 75 ou 77. De Lillo, où l'Escaut est dans sa plus grande largeur, on peut traverser le fleuve jusqu'à Doel. Pour revenir prendre la ligne autobus Doel - Kalloo - Beveren - Antwerpen.

Nous conseillons également de revenir à Anvers par le service de bateau « Flandria » qui vous ramène au Steen. Unique départ à Doel à 18 heures. Prix 20 francs, durée 1 h. 30. Il est possible de partir du Steen en bateau à 9 h. du matin

Les lignes d'intérêt touristique de la Province d'Anvers

jusqu'à Doel, de revenir de Doel à Lillo en bateau également et de là en tram vicinal.

Toujours de la place Roosevelt, une autre ligne (n° 42) conduit à Lierre par Brochem (visite de St Gommaire, style gothique brabançon du 14 et 15^{me} siècle, de la tour

Zimmer et de l'ensemble pittoresque du ravissant Béguinage).

Les trams de la ligne 41, Anvers-Turnhout, traversent les sapinières de Schilde, passent par la Trappe à Westmalle, ainsi qu'à Oostmalle. Si vous descendez à cet endroit, et si vous prenez l'autorail en direction d'Herenthals vous traverserez un joli coin peu connu de la Campine Anversoise « Wechelderzand » entouré de nombreux hectares de bois de sapins.

(Pour la correspondance à Oostmalle départ d'Anvers à 8 h. 45, 12 h. 45 et 14 h. 45). Si le touriste a continué de Oostmalle vers Turnhout, il pourra y visiter le musée Taxandria, le château et le béguinage. De là nous préconisons une visite à Kasterlee (sur la ligne Turnhout-Geel).

Kasterlee est un coin de la Campine anversoise resté très sauvage, les dunes y sont fort belles et de nombreuses promenades s'offrent au touriste à travers les bruyères et les forêts de sapins où l'on respire un air vivifiant. (Hôtels et restaurants). Nous conseillons néanmoins aux agents d'emporter de quoi manger.

De Kasterlee, en reprenant un tram on arrivera à Westerloo, le cœur de la Campine Anversoise (Hartje van de Kempen). Westerloo est un endroit recherché par les vilégiateurs pour son air pur et ses promenades ombragées, le long de la Nèthe. Au lieu dit « Kipdorp » la tour d'observation du V. T. B. permet de découvrir un grand nombre de clochers.

On peut accéder à Westerloo :

- 1) par les lignes vicinales Anvers-Oostmalle-Westerloo ou Anvers-Turnhout-Westerloo.
- 2) par la ligne Aarschot-Westerloo, par exemple à 11 h. 25 et 14 h. 45. (train Etat Bruxelles-Louvain-Aarschot).

De Westerloo, la ligne vicinale **Westerloo-Herenthals** facilite la visite de l'Abbaye des Prémontrés à Tongerlo. Celle du même ordre religieux à Averbode, est accessible par les lignes Westerloo-Oosterloosichem. La gare de Westerloo est située au lieu-dit « Marly » près du Château des Princes de Mérode.

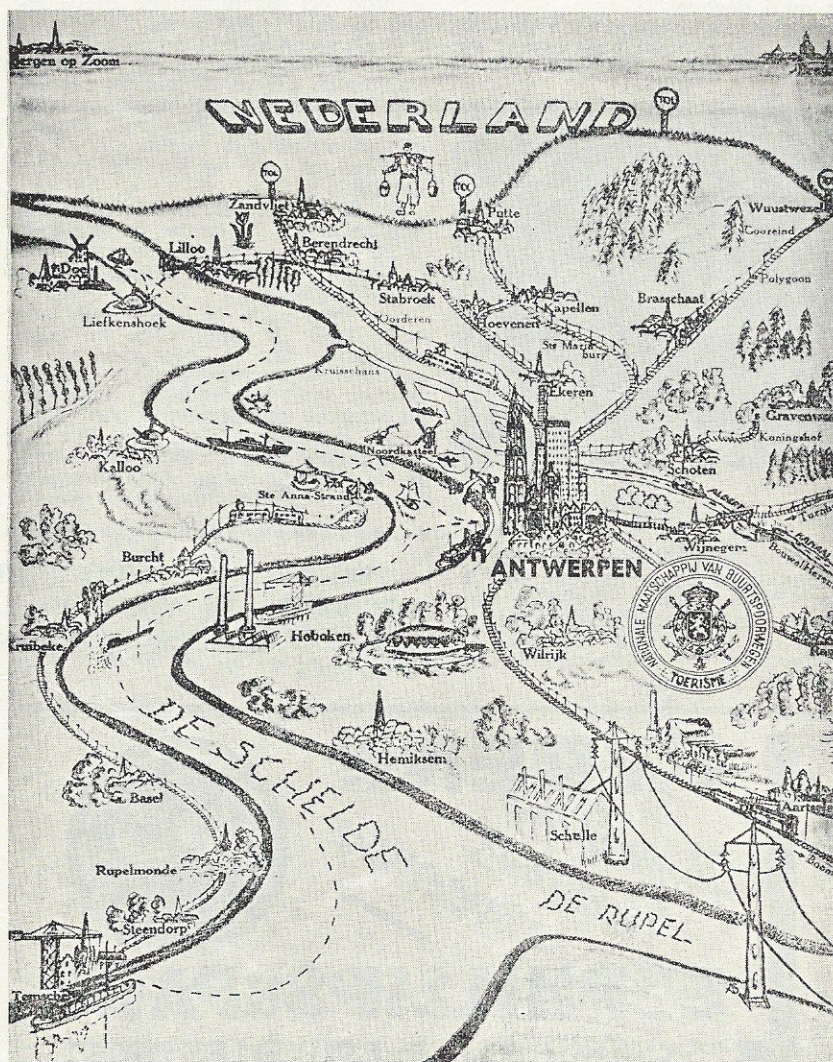
Attirons l'attention des voyageurs qui désirent revenir vers Bruxelles, que le dernier autorail quitte Westerloo à 18 heures 10 en semaine et à 20 heures 10 le dimanche.

ENTRE TURNHOUT ET MOL

En partant de Turnhout on peut accéder à un endroit peu connu dans la province d'Anvers, c'est l'abbaye des Prémontrés à Postel ; son église romane datant de 1190, contient des stalles de 1621. Postel est situé à 8 km. à pied de **Retie** sur la ligne **Turnhout-Mol**.

On y accède par une route agréable et ombragée. A mi-chemin entre Retie et Postel se trouve sur le canal de Turnhout, un solarium avec bains, restaurants et cafés champêtres.

Signalons toujours sur la ligne Turnhout-Mol, à Desschel, la plage dite « Campinastrand » (nage, canotage et camping).



Dessin de M. Schotanus.

DE MALINES

Un tram électrique part de Malines à Bruxelles en passant par Bonheiden-Rijmenam et Keerbergen Haacht.

Keerbergen avec ses bois de sapins, ses espaces de dunes et de bruyère, est un endroit idéal pour des excursions pédestres.

Nous conseillons vivement au personnel en congé de se renseigner auprès de leurs collègues sur la ligne, afin d'éviter des surprises, car certains cafés-restaurants s'adressent à une catégorie de clientèle assez exigeante mais ne regardant pas à la dépense!

HOFSTADE

Le Ministère de la Santé Publique a réalisé à Hofstade une œuvre remarquable. Un lac artificiel de 80 ha. une plage de sable fin et tout récemment un terrain de camping avec tentes en location, de vastes dégagements, des restaurants économiques et bien organisés; des vestiaires nombreux et pratiques, tout concourt à donner satisfaction aux plus difficiles.

On peut y accéder très rapidement grâce au service d'autobus vicinal affermé Vilvorde-Malines dont les départs se font toutes les heures à l'heure juste. Hofstade-Bains est situé au milieu de la ligne. L'autobus régulier s'arrête devant l'entrée principale et les services spéciaux pénètrent dans l'enceinte du solarium.

Adresses des directions locales :

Merksem, Oude Bareellei, 9, Tél. : 584.38.

Antwerpen, Zurenborg, Tramplaaits, 1. Tél. : 908 57.

Turnhout, de Merodelei, Tél. : 12.

Mechelen, Electriciteitsstraat, Tél. : 128 97.

LE BRABANT

aux cent visages.

Un séjour aux « Eaux Douces »

Les Eaux Douces sont une chaîne de sept étangs situés dans la forêt de Merdael (canotage, pêche, restaurant, guinguettes, Luna Park varié et amusant).

Camions - Tracteurs - Autobus - Automotrices

BROSSEL

Fournisseur de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

.. ..

AUTOMOBILES INDUSTRIELS

BROSSEL Frères BOVY-PIPE, S. A.

14-20, avenue de la Pède — ANDERLECHT

TEL. : 21.00.50 - 21.00.57 - 21.00.58 - 21.00.59

Prendre à Bruxelles, Place Saint-Josse, le tram pour Louvain à 9 h. 25 ou 9 h. 55, descendre Porte de Namur à Louvain, pour prendre à 11 h. 10 l'autorail vers Beauvechain.

A Blanden, à la descente du tram, prendre à droite la drève à travers la forêt de Meerdaal, (splendide promenade d'une bonne heure de marche à travers bois).

Séjour aux Eaux Douces.

Le soir, rejoindre par la route la station vicinale de Weert-St-Georges (25 min. environ) passage de l'automotrice pour Vossem à 18 h. 13 ou 20 h. 03, Vossem-Bruxelles en tram électrique.

Le Domaine de Huizingen.

Nous rappelons à tous les agents habitant le Brabant que le domaine provincial de Huizingen est à leur disposition.

Nous conseillons spécialement aux parents d'y mener leur famille, c'est l'endroit rêvé pour les enfants de tout âge. Au moment où paraîtront ces lignes, le bassin de natation (de dimensions olympiques) sera ouvert au public. Creusé au sommet d'une petite colline, ce bassin étonne par la hardiesse de sa conception et les heureux clients du solarium adjacent jouiront d'un admirable panorama.

L'entrée du domaine coûte 5 fr. — On y accède soit par l'autobus vicinal partant d'Uccle-Calevoet, coût : 8 fr., voyage simple (demander chemin d'Huyzingen) ou par le tram de Hal (départ place Rouppe), descendre à la chaussée d'Alsemberg.

De là, il y a une demi-heure de marche, le dimanche un autobus fait la navette.

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

La quinzaine de la Sécurité



et de l'ambelissement a été comprise de différande façon

mon petit copin es abonné au vicinal



il es osi prudent. Tout les samedi je doi coupé du bois pour Maman

cette semaine la, j'avais refusé, je voulais une paire de lunette de sécurité.

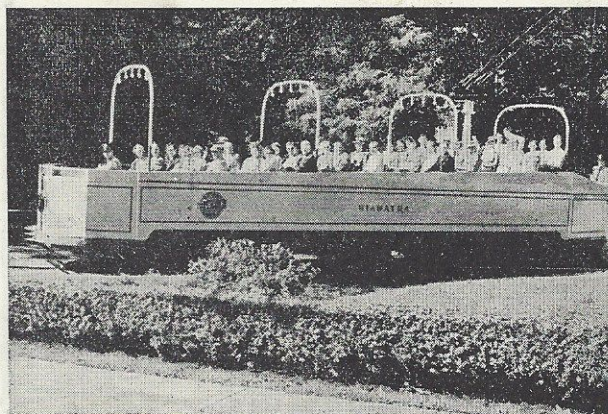


j'ai reçu une paire... de claques. Ya plus de parents.

Papa a vu un ouvrier de l'atelier qui dansait le Be-bop



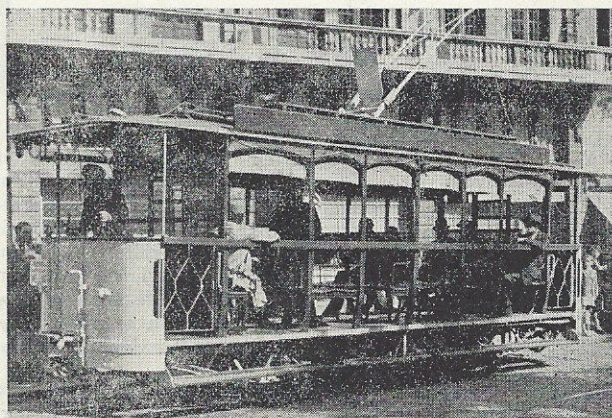
se faut veiller au bon état des conducteurs de courant.



La photo du dessus, montre un tram à bogies de Cincinnati, à sens unique de marche. Notez les sièges disposés en gradins et les arcades en tubes illuminées le soir.

Cette société possède deux motrices de ce genre qui portent chacune un nom. Celle-ci s'appelle Hiawatha.

La photo à droite représente un tram touristique des tramways de Bâle. Les photos sont dûes à l'obligeance de M. Loucless.



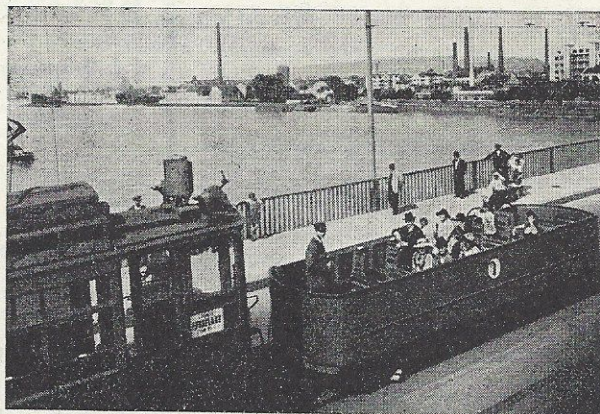
La photo ci-dessus a été prise, à Ostende, en 1947, par un abonné néerlandais M. Voerman.

Remarquez qu'il ne s'agit pas d'une remorque ouverte, mais bien d'une motrice.

Notre correspondant Loucless en terminant sa vivante description du circuit de la Merveilleuse (voir pages 6 et 7) nous a fait la suggestion d'utiliser sur ce parcours des voitures sans montants ni toit, afin de permettre aux passagers de jouir sans entrave du spectacle qui s'offre de part et d'autre de la voie, vu que ce tram ne circule que par beau temps. Il nous signale que plusieurs villes étrangères utilisent avec succès de tels trams, à des fins touristiques. Notamment Sunderland et Blackpool (Angl.), Prague, Bâle, Cincinnati (U. S. A.) et... Ostende (S. N. C. V.).

M. Loucless ajoute que de telles voitures font la publicité par elles-mêmes lors de leur passage dans les rues des villes, tandis qu'à Namur, le tram de la Citadelle, semblable à tous les autres, passe dans les rues sans susciter la curiosité, ni même l'attention des passants. Avec des voitures « à ciel ouvert », il en serait tout autrement, et gageons que bien des Namurois eux-mêmes, se laisseraient plus volontiers tenter, à refaire le « tour » de leur Citadelle.

Malheureusement, l'exploitation du groupe de Namur se ressent toujours d'un manque de motrices à bogies dû à l'incendie du dépôt de Salzinne. Il faudra encore longtemps avant que l'on puisse songer à « transformer » de tels véhicules.



ENGLEBERT



LE PNEU VELO DE QUALITE.

RAIL... ...LERIES

LE REGLEMENT

A l'intérieur voyant quelqu'un fumer sa pipe,
Un receveur, rigide en ses principes,
S'avança tout droit vers le type :
« Au règlement dit-il, veuillez vous conformer ;
Regardez l'écriteau : défense de fumer ! »
L'autre obéit de bonne grâce :
Mais lorsque le moment vint de payer sa place :
« Ne comptez pas sur moi, fit-il, pour les lâcher ;
Regardez l'écriteau : défense de cracher ! »

EXCEPTION A LA REGLE

Parce qu'il ne plut pas à ce monsieur d'attendre
Qu'à l'arrêt, le wattman eut bloqué tous ses freins
En sautant d'un tramway il arriva qu'un gendre
(Funeste résultat des règlements enfreints)
Chut sur sa belle-mère et lui cassa les reins.
Il est bon, parfois de descendre
Avant l'arrêt complet des trains.

R. Buzelin.