

Nos VICINAUX

4^e ANNEE - N° 22

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

NOVEMBRE 1949



La gare des Palais à Liège, point de départ de plusieurs lignes d'autobus vicinales.

Photo Roels.

Une série de nouvelles motrices sortent des Usines de Braine-le-Comte



Photo Léonard.

NOS lecteurs ont été tenus au courant des transformations opérées sur certaines de nos motrices Standard, par la suppression des cloisons intérieures et du poste de conduite à l'arrière, et par l'adjonction de portes automatiques.

Deux rames prototypes semblables furent mises au point dans les ateliers S.N.C.V. Nos services techniques poursuivaient en même temps l'étude de motrices allégées, destinées au service urbain et de banlieue, à sens unique de marche et sens unique de circulation interne.

Toutes ces expériences ont permis de mettre au point la construction d'une série de 21 motrices à bogies, confiée depuis un certain temps aux Usines de Braine-le-Comte.

Les premiers modèles sont sortis au mois d'août et après quelques essais ont été mis en service sur la ligne n° 68 de Charleroi-Ransart.

Les six premières voitures ont été réalisées à titre d'expérience avec moteur suspendu à la carrosserie et transmission de l'effort moteur aux essieux par des axes à cardans et ponts à vis. L'avenir nous dira si cette disposition doit être adoptée. Les 15 autres voitures auront la disposition classique du moteur sur les bogies. Ajoutons qu'un maximum de précautions a été pris pour soustraire les 4 moteurs de 65 C.V. aux désastreux effets de la neige et de l'eau, en munissant les roues de garde-boues enveloppants.

Pour les 6 premiers modèles, la distance d'axe en axe des bogies est de 6.60 m. La caisse a une longueur de 13 m. 240 soit 14 m. 190 hors buttoir. La largeur est de 2,200 m.

L'allègement a été particulièrement réussi puisque la tare de ces véhicules ne dépasse par 17.200 T. contre 21 T. environ pour nos motrices Standard.

L'aération a été spécialement étudiée, notamment au poste de conduite, un châssis basculant lance un courant d'air *au-dessus* de la tête du conducteur et des passagers.

Toutes les vitres des 12 baises peuvent s'entrouvrir à leur partie supérieure et le voyageur peut aisément opérer la manœuvre lui-même.

Les stores et rideaux ont été remplacés par des glaces de sécurité « Acalor » qui ont la propriété d'éliminer les radiations calorifiques et éblouissantes de la lumière solaire, et qui sont disposées sur la partie supérieure des fenêtres.

L'accès de la plate-forme est rendu plus aisé, puisque son niveau a été abaissé de 8 cms.

Comme nous l'avons dit, un gain de près de 4 tonnes a été réalisé pour une capacité accrue, évaluée à 100 voyageurs et comprenant 34 places assises.

Le voyageur est agréablement surpris par l'éclat métallique des panneaux intérieurs en aluminium, auquel s'ajoute le soir, la parfaite luminosité de six tubes fluorescents, diffusée à travers la transparence laiteuse d'une gaine opaline. La consommation d'électricité en éclairage a pu être réduite de moitié, pour un rendement double.

Le voyageur assis aura vraiment du regret à devoir se lever de son siège, le garnissage intérieur étant constitué de caoutchouc alvéolé spongieux à base de latex ; le client du tram jouira ainsi d'un confort égal à celui offert par le plus luxueux des taxis !

Toutes ces voitures sont pourvues de chaufferettes électriques. La toiture a été complètement dégagée ; à part le pantographe on n'y a placé que le parafoudre et l'avertisseur au son bien connu ! Notons encore que la corde de commande du pantographe est accessible de l'intérieur du poste de conduite.

Faut-il dire que dès les premiers jours la voiture connut un gros succès de curiosité, qui se traduisit par des recettes de 1.800 fr. par receveur !

La rédaction de Nos Vicinaux peut encore vous confier avec regret, que la couleur verte de la carrosserie qui était cependant bien jolie, ne sera pas conservée ! Quant à l'attribution des voitures suivantes, c'est quelque chose de comparable au secret atomique !

Les motrices type « N », à Bruxelles

On se rappelle que dans nos précédents numéros nous avons parlé à diverses reprises de la motrice, dite type « N », construite dans les ateliers de Cureghem à Bruxelles (voir numéro 18 de « Nos Vicinaux » mars 1949).

Il s'agissait d'un modèle allégé, à deux moteurs, destiné à desservir la grande banlieue bruxelloise.

Les voitures furent numérotées de 10.330 à 10.339.

En sa séance du 5 avril 1949, le Conseil d'Administration a autorisé le groupe de Bruxelles à construire dans ses ateliers, 6 voitures motrices semblables qui seront numérotées de 10.420 à 10.425. Il y a tout lieu de croire que la construction de 24 motrices identiques supplémentaires (10.426 à 10.449) sera autorisée. Ces motrices sont destinées aux lignes de Wemmel - Strombeek - Moortebeek - Zuun - Basilique - Vivier d'Oie - Anderlecht etc... pour y remplacer les voitures à 2 essieux.

Signalons que la largeur de la caisse a été portée de 2.200 mètres (normal) à 2.320 m. ce qui doit assurer plus de confort. Au rythme prévu d'une motrice tous les 2 ou 3 mois, on peut espérer que d'ici quelques années, une quarantaine de belles voitures aux lignes modernes circuleront journalièrement sur les lignes vicinales aboutissant dans la capitale et nous pensons qu'elles ne passeront pas inaperçues !

ORGANISER C'EST SIMPLIFIER

La Feuille de Route

DANS le dernier numéro nous avons présenté l'unification intervenue en matière de cartes d'abonnement ordinaire et d'abonnement ouvrier.

Chronologiquement, ce n'était pas la première réalisation en l'espèce, mais nous avons attendu que la nouvelle feuille de route fut « rodée » pour la présenter à son tour. Il s'agit de la feuille qui accompagne obligatoirement tous transports de marchandises à

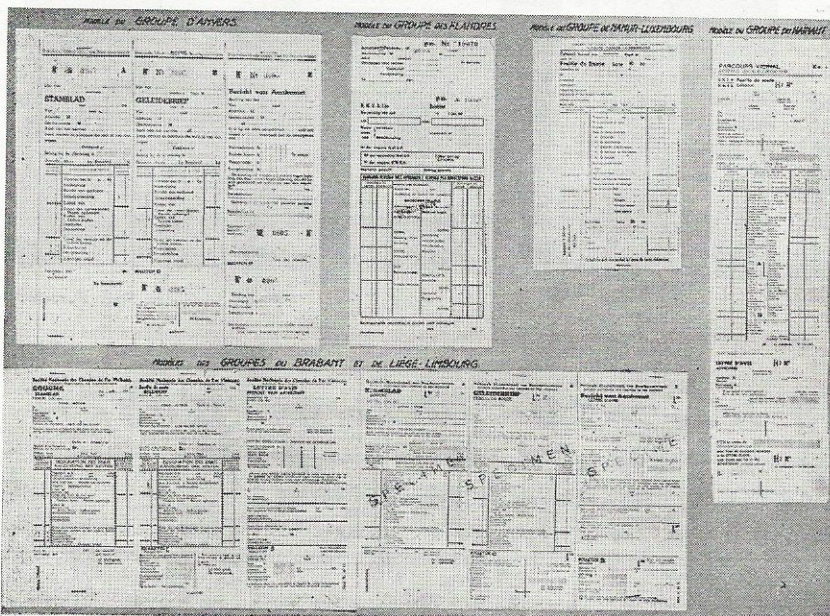
charge complète et incomplète.

Comme le montre le tableau à gauche, les groupes d'Anvers, du Brabant et de Liège-Limbourg avaient adopté un formulaire à 3 volets : souche - feuille de route - avis d'arrivée qui devaient être remplis séparément. Par contre, les groupes des Flandres, de Namur-Luxembourg et du Hainaut utilisaient une feuille à deux volets avec inscription unique à l'aide de carbone.

L'unification de ces divers documents ne pouvait qu'être souhaitable à tous points de vue.

Il nous plaît à signaler que bon accueil fut réservé partout à la nouvelle venue !

Echantillons des divers modèles de feuilles de route utilisées dans les groupes d'exploitation.



Le nouveau modèle de feuille de route à double volet et à inscription unique à l'aide de carbone.

L'abonnement ordinaire

L'ABONNEMENT ordinaire adopté est d'un type uniforme pour tout le réseau vicinal.

Il comprend :

1) une carte d'identification de teinte rouge portant un numéro d'ordre imprimé ;

2) un ticket-abonnement qui sera toujours à prix fixe.

On connaît la date extrême de validité par la perforation de la case portant le chiffre du mois de l'échéance.

Les abonnements prenant cours le 16 du mois auront une barre diagonale.

Renouvellement.

A leur échéance les tickets-abonnements sont renouvelés directement, et toujours contre remise des tickets-abonnements périmés. Il n'y a donc jamais qu'un poinçonnage dans le ticket. Ce renouvellement peut s'effectuer au plus tôt 5 jours avant l'expiration de l'abonnement en cours.

Contrôle.

La carte d'identification n'est valable que si elle est accompagnée du ticket-abonnement. L'abonné devra revêtir de sa signature la carte d'identification.

Attention aux substitutions de photographie !

La photographie sera fixée sur la carte, à l'endroit prévu, et un cachet portant la date de l'émission sera apposé partiellement sur la photo et partiellement sur la carte d'identification.

Confiscation

des abonnements

sur les trains.

Doit être retiré au porteur :

— tout abonnement utilisé dans des conditions non réglementaires, par exem-

ple l'abonnement dont le ticket-abonnement est périmé, ne fut-ce que depuis la veille.

— 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, etc. Le ticket-abonnement est émis par une machine caisse-enregistreuse.

L'abonnement sera rentré immédiatement au dépôt d'attache de l'agent qui l'aura retiré de la circulation. Une allocation de 10 fr. sera attribuée au receveur qui a retiré un abonnement utilisé dans des conditions non réglementaires.

La garantie sera confisquée et portée immédiatement en compte de recettes.

Aucun bureau, aucun agent ne peut remettre à son titulaire un abonnement saisi sans l'autorisation écrite préalable du Chef de groupe.

J'ai vu rouler la première P. C. C. européenne

C'est à Scheveninge que j'ai vu circuler, entre la plage bien connue et la Haye, la première P. C. C. européenne.

La « 1001 » a été fournie à la N. V. Haagse Tramweg Maatschappij dans le courant du mois d'août par les usines belges « La Brugeoise » qui construisent également la série de P. C. C. commandées par la S. N. C. V. et que nous pouvons espérer voir sortir en janvier 1950.

Faut-il dire que nous avons, une fois de plus, admiré le démarrage extraordinairement silencieux et les possibilités d'accélération ultra-rapide de la P. C. C. ?

Nos voitures ne seront pas absolument semblables à celles de La Haye.

En effet, la largeur de la caisse du modèle vicinal sera de 2 m. 320 (augmentation de 12 cm. sur la largeur normale) alors que la P. C. C. hollandaise n'a que 2 m. 200 de large malgré l'écartement de 1 m. 435.

Les P. C. C. belges auront une porte à l'avant et une porte au milieu ce qui permettra une évacuation rapide (cette porte centrale n'existe pas au modèle de La Haye).

La longueur sera identique à celle de la P. C. C. américaine alors que la voiture hollandaise a été légèrement réduite à 13 m. 86.

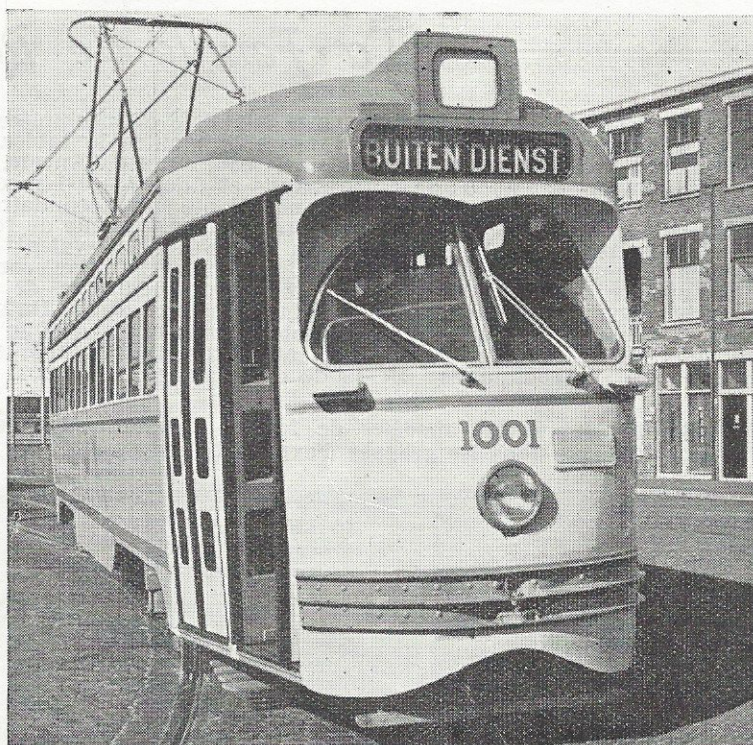


Photo Streek en Stad Vervoer.

Statistiques de nos accidents de travail

TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE FREQUENCE

(nombre d'accidents ayant entraîné plus d'un jour de chômage, par million d'heures d'exposition aux risques).

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
Année 1948.	27,9	30	56,9	42,3	39,5	24,2	42,6	—	38,8
Année 1949.									
1 ^{er} trimestre.	29,4	27	48	35,5	21,1	19,6	33,3	34,9	32,5
2 ^{me} trimestre.	16,75	22,1	51,5	50,8	27	22,4	27,4	17,2	31,2

TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE GRAVITE

(nombre de jours de chômage, par millier d'heures d'exposition aux risques).

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
Année 1948.	2,83	4,48	1,97	5,55	3,80	2,71	2,12	—	3,14
Année 1949.									
1 ^{er} trimestre.	0,84	0,36	6,12	1,08	0,24	0,24	0,39	0,25	1,68
2 ^{me} trimestre.	1,28	0,34	2,56	0,77	0,61	0,39	6,94	0,18	2,06

Remarques :

- 1° Les taux excessifs enregistrés au Hainaut (1^{er} trimestre) et à Bruxelles (2^{me} trimestre) sont imputables à deux accidents mortels, auxquels correspondent l'attribution de 6.000 jours de chômage.
- 2° Pour 1948 les provinces de Liège et Limbourg étaient groupées.

Les possibilités nouvelles des auto-tracteurs et des automotrices dans l'exploitation des lignes ferrées vicinales

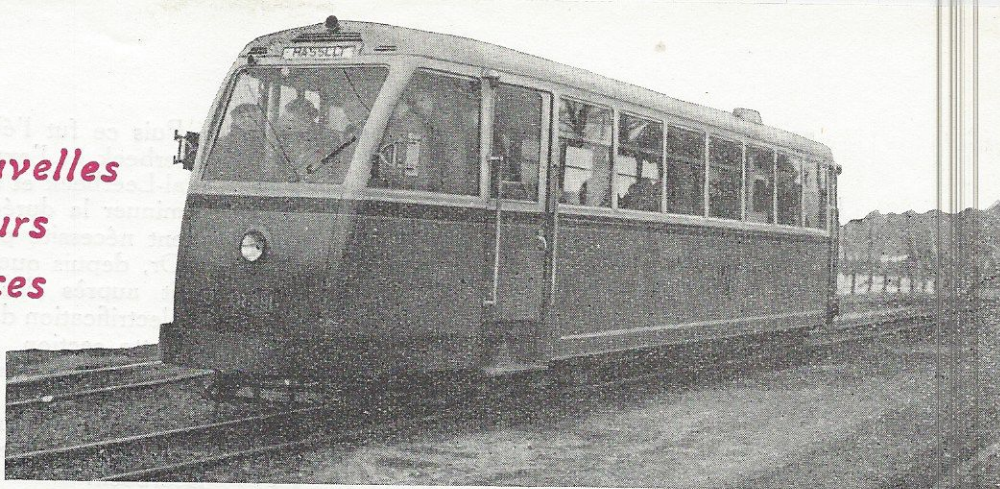


Photo Voerman.

Il faut remonter en 1910 pour assister aux premiers essais d'automotrice tentés sur les lignes Bruxelles-Rhode-St-Genèse et Mons-Frameries.

Nous avons parlé dans le n° de mars 1948 de ces voitures « Benzos » électriques qui ne donnèrent pas les résultats escomptés.

Après la guerre de 1914-1918, l'industrie privée ne se décidant pas à faire les frais des essais indispensables, il incombait aux Sociétés de transport de résoudre le problème.

Dès 1925, les deux premiers autorails furent mis en service. Ils étaient conçus sous la forme d'un autobus sur rails, et étaient équipés d'un moteur de 52 C. V. avec transmission par arbre à cardan commandant l'essieu arrière. Comme ils ne disposaient que d'un poste de conduite, ils étaient nantis d'un vérin de retournement. Ce furent les Saurer A. R. 1 et A.R. 2 mis à l'essai sur la ligne de Marbehan à Florenville.

Avec l'expérience, on s'aperçut que le voyageur manifestait une préférence marquée pour le type d'automotrice, dont la disposition intérieure, le confort, se rapprochaient davantage de ce qu'offrait le tramway.

Après de nombreux essais et l'étude de systèmes variés, les ateliers de la S.N.C.V., mirent au point en 1932 un type de véhicule qui convenait parfaitement au réseau vicinal. Il était pourvu d'un moteur de 90 chevaux et de deux essieux moteurs. Le poids de la voiture à vide était d'environ 10 tonnes, avec une capacité de traction d'une ou deux remorques suivant le profil de la ligne. Déjà en 1937 la S.N.C.V., pouvait annoncer qu'elle possédait un parc de 250 automotrices et que sur l'entière du réseau vicinal non électrifié soit 3.500 km. l'automotrice avait été substituée aux locomotives pour le trafic voyageurs.

Ces véhicules furent équipés d'abord de moteurs Brossel à essence, puis graduellement remplacés par des moteurs Gardner ou des Brossel-Diesel.

La construction d'autorail à bogies fut également entreprise ; d'abord l'AR 115 et ensuite les AR 284-85-86-87 à 4 essieux moteurs.

Puis vint la dernière guerre, qui vit le triomphe du moteur Diesel sur terre et sur mer, la puissance étant augmentée pour une consommation et un encombrement réduits. C'est ainsi qu'à la Libération, nos services techniques eurent à leur disposition quelques moteurs Deutz dont nous avons raconté

l'histoire et une centaine de moteurs G.M. Ces moteurs pouvaient être utilisés soit avec un rapport d'engrenages normal pour tracter en palier une ou deux grandes remorques-voyageurs, soit avec démultiplication des ponts pour assurer, matin et soir, le transport massif de voyageurs avec 4 ou 5 remorques type-vapeur et dans la journée la traction de trains marchandises.

Il y avait donc lieu d'envisager une solution propre à chaque groupe suivant leurs besoins et la configuration topographique de leurs lignes.

Pour la transformation d'anciens autorails en tracteurs ou semi-tracteurs, on a choisi de préférence des autorails à carcasse en bois dont le châssis était déjà plus lourd que celui des autorails métalliques.

Au cours de leur transformation, l'apparence extérieure de ces véhicules ne change pas, sauf le remplacement des buttoirs qui sont du type motrice électrique. Par l'adjonction de lest on arrive à une tare de 19 T. Les sièges sont placés longitudinalement. La plupart des tracteurs et semi-tracteurs transformés, possèdent le frein Westinghouse et un double jet de sable à chaque train de roue.

Nous aborderons maintenant les constructions nouvelles où trois initiatives doivent être signalées.

1. — la construction à Hasselt d'autorails aéro-dynamiques de 15 m. 200 de long, auxquels seront accouplés des remorques identiques de construction allégée.
2. — le montage à Andenne-Seilles, de 4 auto-tracteurs dont les châssis furent construits à Destelbergen.
3. — la construction à Cureghem d'un tracteur, avec moteurs jumelés, destiné à la ligne à grand écartement Groenendael-Overijsche.

A HASSELT.

Nous avons relaté dans notre numéro de septembre 1948, la construction de l'AR 292 avec moteur Deutz qui fut mis en service le 15 décembre suivant. Depuis lors, Hasselt a reçu des moteurs GM.

C'est ainsi que l'AR 293 est pourvu d'un moteur américain comme le sont les AR 295 et 296, tandis que le 294 possède un « Deutz ».

Ces autorails sont destinés en principe à assurer le service entre Tongres et Maaseik, ligne trop longue pour en envisager l'électrification dans les conditions économiques actuelles.

Sur cette ligne de 52 km., qui sera pourvue d'une signalisation électrique, va se poursuivre une expérience intéressante. En effet, le profil de la ligne, la présence de centres miniers importants et de cités nouvelles très peuplées, l'affluence constante de voyageurs entre Vroenhoven et Eysden sont des facteurs qui pourraient faire songer à l'électrification de la ligne ferrée. Les trains seront organisés à battement fixe et donneront une capacité de transport sensiblement plus élevée que dans les conditions actuelles.

En effet, un autorail du type précité, accouplé à une remorque identique enlèvera 200 voyageurs.

Nous attendons de bons résultats du nouvel équipement.

Les moteurs « Deutz » et « G.M. » sont des moteurs nerveux, à démarrage rapide, qui permettront le développement d'une grande vitesse commerciale avec un parcours journalier élevé et comparable à celui de nos trains électriques.

Il faut que ces moteurs soient résistants car dans chaque sens, il y a 17 arrêts (sans compter ceux imposés par la circulation) chaque fois 4 vitesses à passer, soit au minimum 68 manœuvres sur un voyage de 2 heures.

L'expérience de Tongres-Maeseyck prouvera d'ici un an ou deux, d'abord si le moteur américain l'emporte sur le moteur allemand, ensuite si l'exploitation par autorail à grande capacité est à même de satisfaire le public sur des lignes où une électrification, toujours coûteuse, pourrait en principe être envisagée.

L'AUTORAIL - TRACTEUR.

Nous donnerons dans le prochain numéro une photo et une description technique du nouvel autorail-tracteur 297.

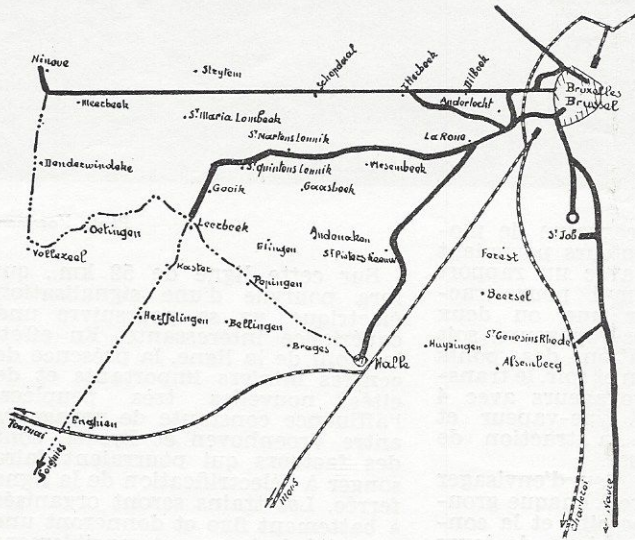
Les essais ont eu lieu au début d'octobre sur la terrible côte de Tramaka (un nom prédestiné). La montée commence dès le passage à niveau d'Andenne, la voiture ne peut donc pas se lancer et à certains endroits la côte atteint 4,5 %!

L'A.R.T. 297 a tiré ses quatre wagons de pulpe et sa propre masse de 19 tonnes sans grincer, la charge totale s'élevait à 80 tonnes environ.

Tel que nous l'avons vu à l'œuvre, cet autorail-tracteur réalise en tous points le programme qui lui a été assigné.

Nos Projets d'Electrification

La partie occidentale du Brabant, délimitée par Ninove, Leerbeek et Hal porte le nom de « Payottenland », terme dont on n'a jamais pu préciser l'origine ni la signification exactes !



C'est une région essentiellement rurale, qui, de tout temps, a eu une pléthore de main-d'œuvre, drainée naturellement vers la capitale.

Il n'y a pas tellement longtemps que des trains vapeur vicinaux partant, chaque matin, des confins de la Dendre et passant par Leerbeek, amenaient Place Rouppe des centaines d'ouvriers en sabots plats !

Puis ce fut l'électrification de la ligne Bruxelles-Leerbeek et l'exploitation par autorail des sections Hal-Leerbeek et Leerbeek-Ninove, qui permirent de diminuer la durée du trajet, malgré un transbordement nécessité par le changement de traction.

Or, depuis quelques mois la S. N. C. V. a introduit auprès des instances supérieures un projet d'électrification de la section Hal-Leerbeek (10 km.).

Cette section, prolongée par celle de Leerbeek-Ninove, forme la ligne Hal-Ninove au capital distinct.

Plus de 600 abonnés à la semaine, venant de ces régions, se dirigent tous les jours vers Bruxelles via Leerbeek.

Ces ouvriers se présentent avant et après leur travail journalier, durant un laps de temps restreint, ces transports massifs requièrent donc des trains de plusieurs unités offrant un grand nombre de places.

L'électrification de la ligne Hal-Ninove permettrait de faire continuer les trains ouvriers de Leerbeek vers Vollezele et Pepingen d'une part et d'organiser des services de Leerbeek vers Bruxelles via Hal d'autre part. Enfin, la suppression du service autorail actuel permettrait de substantielles économies, tandis que les riverains seront assurés d'un service régulier.

Comme on peut le constater, la Société Nationale suit de près l'évolution constante des transports.

Electrification de Louvain-Diest.

Le groupe de Louvain a entrepris la plantation des poteaux sur la section de Linden à Lubbeek; c'est un premier pas, espérons qu'il serve de mise en train !

LA NORMALISATION

C'est le titre d'une conférence donnée à Bruxelles par M. H. Comhaire, Ingénieur en Chef à la S. A. d'Ougrée-Marihay et à laquelle la S.N.C.V. fut invitée à assister.

Avant de donner un résumé très succinct à l'intention de MM. les Ingénieurs et des cadres de maîtrise, nous désirons expliquer sommairement à tous nos lecteurs ce qu'il faut entendre par « normalisation ». Alors que la « standardisation » fixe les caractères mécaniques ou physiques des produits et leurs procédés de fabrication, la « normalisation », elle, a pour but d'éliminer des quantités superflues de produits en qualité ou en dimensions.

Une « norme » de dimensions échelonne, en général, aussi rationnellement que possible, une série d'objet du même type et en réduit le nombre au strict nécessaire ; en fin de compte, la normalisation aboutit à la réduction des variétés de stock.

Une Commission de normalisation fonctionne depuis quelque temps à la S.N.C.V. ; nous espérons qu'elle produira du bon travail.

M. Comhaire, posa en principe que le progrès social est lié au progrès économique. Celui-ci étant fonction de la productivité, le conférencier s'attache à démontrer le rôle que joue la normalisation dans cette dernière. Et de brosser un large tableau des avantages que procure la normalisation, par :

1. la simplification de l'organisation de l'entreprise ;
2. la diminution du prix d'achat, par suite de la réduction du nombre de pièces différentes et la

possibilité de porter ainsi les commandes sur une plus grande quantité de chacune d'elles ;

3. la réduction du stock des pièces de rechange. Le conférencier cite ici l'exemple d'usines « normalisées » ayant de ce fait pu ramener de 100 % à 5 % le nombre de leurs pièces de réserves ;

4. la réduction des délais de fourniture, estimée à environ 1/3 du temps nécessité pour la fourniture de pièces spéciales ;

5. la réduction du chômage des capitaux investis ;

6. l'augmentation de la productivité.

Situant le sujet dans le « social », M. Comhaire fit ressortir ainsi que la normalisation permet de diminuer le prix des biens de consommation, et partant, d'augmenter le pouvoir d'achat du travailleur.

D'autre part, par l'accroissement de la productivité, elle assure le succès financier de l'entreprise, qui peut, à son tour, offrir des améliorations sociales de tout genre à son personnel.

Après cette intéressante causerie, un auditeur fit justement remarquer que la normalisation a pour effet de faciliter le travail. De ce fait, l'ouvrier met plus de cœur à l'ouvrage quand il sait que les inévitables réparations seront assurées rapidement et simplement ; ainsi les travailleurs sont les premiers à appeler de tous leurs vœux la réalisation d'une bonne et saine normalisation.

C'était là une excellente conclusion.

SECURITE

ON N'A QU'UNE PEAU !

Trois accidents de travail avec suite mortelle. Voilà jusqu'ici le bilan de 1949, et l'année n'est pas finie !

Deux de ces accidents doivent attirer particulièrement notre attention et nous donnons ci-dessous un résumé des circonstances dans lesquelles ils se sont produits afin de vous inciter à agir avec prudence.

o o o

1^{er} cas :

Un ouvrier électricien travaille à l'appareillage d'une motrice.

En quittant la voiture, il glisse, trébuche et tombe dans la fosse d'entretien.

Il décède le jour suivant, des suites de ses blessures.

2^e cas :

Un chauffeur de locomotive précède un train de marchandises manœuvrant en marche arrière. L'homme veut traverser la voie, le talon de son soulier reste coincé entre le bord d'un taquet d'arrêt et le rail, il tombe sur la voie et est écrasé par le wagon en mouvement.

UNE LEÇON POUR TOUS

- Attention aux fosses de visite, surtout en montant ou en descendant des voitures !
- Les mains-courantes sont faites pour s'en servir; employez-les en montant ou en descendant du véhicule !
- Laissez les passages libres. Ne laissez pas traîner des matériaux ou des outils !
- N'agissez pas sans réfléchir, mais ouvrez les yeux !
- Ne posez pas les pieds sur les appareils de voie et sur les rails, enjambez-les !
- Ne courez pas en traversant les voies, ni surtout pour devancer une rame en mouvement !

Réfléchissez avant d'agir !

Homme prudent, Homme heureux !

CHAUFFEURS — SOYEZ PRUDENTS.

- Les Anglais disent : « don't drink if you drive, don't drive if you drink », ce qui veut dire : « Ne buvez pas si vous roulez, ne roulez pas si vous buvez ».
- Il n'est pas nécessaire chez nous de rappeler à un chauffeur qu'il ne doit pas boire des boissons alcoolisées. Le règlement est là.
- Vérifiez régulièrement l'état de vos pneus, freins, rétroviseurs, clignoteurs, essuie-glace.
- Attention au dérapage.
- Rangez-vous et arrêtez-vous si c'est nécessaire pour laisser la priorité à votre collègue sur rails.
- Gardez votre droite sur la route et, autant que possible, laissez libre le côté gauche de la route.
- Prenez le virage à gauche aussi large que possible et le virage droit aussi court que possible.
- Dépassez à la gauche de l'usager de la route qui vous précède et prévenez-le par un coup de klaxon.
- Veuillez à ne pas entraver la circulation aux arrêts en cours de route.
- Lorsque vous débouchez d'une route secondaire sur une route principale, donnez la priorité à la voiture qui roule sur la voie principale; ne prenez jamais cette route à l'approche d'une autre voiture.
- Lorsque vous passez devant une plaque de circulation qui vous indique l'approche d'un passage à niveau non gardé, roulez prudemment et regardez attentivement à gauche et à droite.
- Au carrefour de routes d'importance égale et sur les places publiques, la priorité appartient à la voiture qui se présente à votre droite.

Un chauffeur de taxi de Detroit (U. S. A.), qui avait fait un million de kilomètres sans accident, fut invité à donner une causerie de 15 minutes à la radio. Devant le micro, il déclara : « Il ne me faudra pas un quart d'heure pour vous dire comment éviter des accidents. C'est très simple - conduisez avec l'idée que chacun des autres types dans le monde est fou. »

COLLIER'S.

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

An septembre ca
a été la dévaluation



Maman espère
que le prix de
la livre (de beurre)
ne changera pas.
Papa dit que seul

Churchil est
un chique tipe.

Il nous a prévenu
(en silence)
depuis la libération
(avant Gutter)
qu'on
aurait
deux
dévaluations



Il ne pouvois rien dire,
il employa ses doigts.
Papa dit encore
qu'il faudra
surveiller "l'index"
d'Humbert. Tuila
Je connais pas.
Mais ça prouve
que les doigts
c'est important.

Papa dit toujours
que pour eux
des machines

MISE EN MARCHÉ

INOPINÉE

C'EST SOUVENT

MAIN COUPÉE.

NE TRAVAILLEZ

JAMAIS

SANS PROTECTEUR.

IN MEMORIAM

Un deuil vient de frapper le dépôt de Cureghem.

M. J. De Jonghe, chef de service de 1ère classe, est décédé le 7 octobre dernier. Il est vraiment mort à la tâche, car il dut s'aliter, après avoir surveillé toute une journée les services spéciaux qu'il avait organisés à l'occasion des fêtes dans la ville de Hal, au mois de mars dernier.

M. De Jonghe, né en 1888 était entré aux Vicinaux en 1904 comme receveur. Au cours de ses 45 années de service, il devait accomplir une carrière type, digne d'être citée en exemple : nommé commis à la fin de l'autre guerre, chef de dépôt en 1927, il dirigea le « Mouvement » de l'important réseau de Bruxelles, comme chef de service de 2e classe puis de 1ère classe. La S.N.C.V., perd en lui un serviteur dévoué.

Nous présentons à la famille éprouvée nos sincères condoléances.

* **

Au cours du mois de septembre dernier, la presse a fait mention du décès de M. Jules Hansez, ancien gouverneur f.f. du Brabant. Le défunt fut pendant de longues années commissaire à la Société Nationale.

Il nous souvient encore qu'au cours des tumultueuses assemblées générales des débuts de la guerre, lorsque nos dirigeants furent aux prises avec les mandataires rexistes, M. Hansez, par ses interventions hautaines et méprisantes, provoqua des accès de rage chez les bourgmestres « noirs ». Il y avait, à cette époque, quelque danger à cette courageuse attitude !

A l'Administration Centrale

Avant la fin de l'année, il y aura encore quelques départs à signaler. C'est ainsi que M. Van Bollé, Inspecteur principal du service du « Domaine » a atteint en octobre l'âge de la retraite à la surprise de tous, car il n'a fait aucune « concession » à la vieillesse !

Entré aux Vicinaux le 10 février 1903, il totalise donc plus de 46 ans de service.

M. Van Bollé a promis à « Nos Vicinaux » un article sur une activité peu connue : la « rétrocession des terrains S.N.C.V. ». Nous l'en remercions et nous le félicitons pour sa longue carrière passée à l'Administration Centrale.

Au Service Social, nous avons noté le départ de M^{lle} Gosieaux, auxiliaire sociale pour le Brabant flamand ; après un intérim assuré par M^{me} Paridaens qui fut, on s'en souvient, la première auxiliaire sociale engagée à la S. N., l'emploi a été confié à M^{me} Brocké.

M^{lle} Lammens, auxiliaire sociale du groupe des deux Flandres a donné sa démission pour raison de santé. Elle a été remplacée par M^{lle} A. Aelvoet.

Au cours d'une réunion du cercle des agents et de l'Amicale Sportive, les dirigeants ont eu le plaisir de voir revenir parmi eux Maurice Pirard, qui se remet peu à peu des suites d'une très grave opération.

M^{lle} M. Salomé (bureau des Assurances) est devenue M^{me} DEMARBAIX. Nos plus cordiales félicitations aux jeunes époux.

Dans le moniteur du 25 septembre 1949 a paru un arrêté du Régent daté du 5 juillet, consacré aux récompenses pour acte de courage et de dévouement. C'est avec fierté que nous y avons relevé le nom de trois de nos agents décorés de la médaille de 3^{me} classe.

Mr Colson, André, receveur au dépôt de Chastre, s'est vu attribuer cette distinction pour les faits suivants :

« Une jeune fille étant descendue à contre-sens du train en marche, perdit l'équilibre et fut entraînée par la sous-garde de la 2e voiture. Colson sauta du train en marche, sur le sol enneigé, et se précipita pour tirer l'imprudente victime sur le quai ».

Mr Sacré, François, chauffeur au groupe de Liège et Mr Verhaeg, Jean, receveur au dépôt de Lanaken, ont été décorés pour des actes de courage qui furent relatés et cités en exemple dans le N° 10 de « Nos Vicinaux ».

Nous sommes heureux de féliciter encore une fois ces agents qui ont fait preuve d'un remarquable esprit d'abnégation.

LES BELLES CARRIÈRES



Mr J. Raats chef de bureau à Anvers, pensionné après plus de 43 ans de service.

■ ■ ■



Mr L. Van Calster, premier machiniste à Westerloo pensionné après plus de 41 ans de service.

■ ■ ■



Mr L. Dockx, machiniste à Oostmalle, pensionné après plus de 41 ans de service.

L'Actualité

Le tournoi de balle-pelote à Namur

Nous avons donné brièvement dans le dernier numéro les résultats techniques de ce passionnant tournoi de balle-pelote.

Dans la matinée du 28 août, le cadre de la jolie place St-Aubain à Namur, si calme d'habitude, avait vu le rassemblement de plus de dix mille membres de « jeunes rurales ». De 13 h. à 14 h. 30, M. Brandt et ses collaborateurs du cercle sportif de Namur, durent se démener pour nettoyer le ballodrome, disposer le matériel nécessaire et accueillir les participants. « L'Espoir Vicinal » de Cureghem notamment s'était déplacé en autocar et avait amené une quarantaine de supporters et joueurs.

Le tirage au sort désigna Anderlues et l'équipe de l'Amicale Sportive des Vicinaux (Administration Centrale) pour disputer la première lutte.

Malheureusement, Anderlues n'avait que 3 joueurs présents, et c'est avec 20 minutes de retard que la partie commença grâce à l'adjonction d'une réserve de Namur et du prénommé « Charles » réserve de Cureghem.

L'équipe de Bruxelles alignait : Gentil, J. De Vuyst, Van Cutsem, Florentin Pléтинckx et Van Campenhout.

Ceux d'Anderlues étaient : Halloy, Tasiaux, Desaire, Fromentin, Danhiet.

Dans l'enceinte, l'harmonie d'Andennes-Selles, au grand complet faisait patienter les spectateurs, mais son chef Maris, levait parfois la tête d'un air inspiré ; en réalité, se souvenant de la sortie de Membre, il regardait le ciel bleu d'un œil inquiet !

Au premier échange de balle, celle-ci fut renvoyée « outre » par Florentin ! L'équipe d'Anderlues manquait forcément de cohésion, mais au 4^e jeu, le quatrième joueur d'Anderlues fit son entrée, c'était le Vétéran A. Halloy, grâce auquel la situation allait complètement se renverser. Le fait qu'il « livra », dès son entrée au jeu fut contesté par après, à juste titre nous semble-t-il, et cela devra être tenu en note pour l'an prochain, tout jeu commencé par un remplaçant devant être achevé par lui.

Le 7^{me} jeu fut le plus disputé à 3 à 4 en faveur d'Anderlues.

Une balle « outre » fit remonter les ronds-de-cuir de Bruxelles à 4-4. Puis Bruxelles prend un jeu blanc et ce fut 5-4 pour Anderlues puis 6-5 ; 7-5 pour Anderlues. La menace se précisa pour Bruxelles, mais hélas aussi pour le succès de la réunion, car de gros nuages noirs vinrent surplomber le dôme de Saint-Aubain, et ce fut par 8 jeux à 6 qu'Anderlues l'emporta sur Bruxelles.

Vicinale

La lutte était à peine terminée qu'une pluie diluvienne s'abattit sur la ville; elle allait durer jusque vers 6 heures moins dix, alors que dans la capitale, il ne pleuvait pas du tout! Il y avait de quoi à en être découragé, car M. Brandt avait bien fait les choses, non seulement il avait retenu le plus important ballodrome de la ville, mais



il avait obtenu la présence de M. Kennes, Ingénieur en chef et de M. Barbier, Ingénieur, auxquels étaient venus se joindre M. Manigart, commissaire à la S. N. C. V. représentant M. le Gouverneur, M. Jaminet, député, M. Vrithoff, M. Dispas et M. Casimir, directeur des travaux de la ville.



Et que dire de l'abondance des lots qui furent attribués au cours des luttes! Il eut été vraiment triste que la pluie vienne gâcher cette réunion sportive, dont la réalisation avait coûté tant d'efforts.

Heureusement la pluie cessa vers 6 heures et la deuxième lutte put se disputer. Les spectateurs, un peu refroidis, comprirent immédiatement dès les premières balles, que le véritable championnat allait se décider, c'était la lutte de la journée.

Cureghem alignait: Lauwereys, Mertens, Van Gaal-Verdygt et Lambrechts.

Namur présentait: Trefois, Thone, Paquet, Ducas et Michaux.

Le premier jeu est gagné par Cureghem. On entend maintenant des interjections flamandes sur le terrain «gou geleverd», «on na Sus!»

Les placides flamands montrent dès le début qu'ils savent jouer. Le 2^{me} jeu va à 40 à deux et est enlevé par Bruxelles ainsi que le 3^{me}.

Au 4^{me} jeu, on est à «30 à», les nombreux supporters namurois sont consternés, mais grâce à Ducas, ils reprennent courage. 3 à 1! Le 5^{me} jeu est encore gagné par Namur qui décidément fait une

L'Harmonie
d'Andennes-Seilles
était venue
au grand complet.

belle remonte 3 à 2! Grâce à un puissant «outré» du petit milieu de Cureghem, Bruxelles reprend et c'est 4 à 2!

Les jeux vont maintenant s'échanger d'un camp à l'autre. Les esprits sont tendus, et Paquet, comme chaque année, perd son sang froid à plusieurs reprises, c'est à croire qu'il est atteint de strabisme divergent, car il n'est jamais d'accord sur le point de chute pour marquer la chasse!

Nous passons à 7-5 pour Cureghem. Le jeu suivant Ducas, joueur remarquable et clef de voûte de l'équipe, rejette outre la dernière balle et gagne le jeu: 7-6!

Ce qui allait être le dernier jeu fut émouvant au possible: 30 à zéro pour Cureghem, 30 à 15, 40 à 15, puis un joueur de Cureghem voulant arrêter des deux paumes, coince la balle; ses coéquipiers derrière lui, n'ont rien vu, violentes protestations, l'opposition est véhémentement mais la décision tombe: faute, 40-30 pour Cureghem. Grâce à un formidable rechas de Ducas, 40 à 40! Mais Frans, capitaine de l'équipe de Cureghem rejette outre la dernière balle et enlève le 8^{me} jeu. Après cette lutte, de commun accord, les deux vainqueurs se rencontrèrent. La lutte fut sans histoire et confirma la supériorité de Cureghem qui l'emporta par 4 à 0.

La remise des coupes et des primes eut lieu dans une grande salle attenante, en présence de M. Kennes, Ingénieur en chef qui prononça le discours. Le cidre coula à flots, on peut le dire, car personne ne fut oublié!

Et chacun se donna rendez-vous pour l'an prochain à Cureghem.

«Nos Vicinaux» félicitent vivement le Cercle Sportif des Vicinaux de Namur pour la remarquable organisation du tournoi et passe la parole à M. Van Cam.

LES PROPOS DU CONTROLEUR BOUDARD



Receveur. — Tiens contrôleur! Je ne m'étais même pas aperçu que l'on arrivait à l'arrêt, mais tout est en ordre savez-vous, voici ma feuille.

Boudard. — Vous étiez plongé dans un songe?

R. — Oui, en regardant ces deux amoureux sur la plate-forme de la remorque.

B. — Larcier, mon ami, vous avez passé l'âge des échelles de cordes et dans notre métier il faut être sérieux.

R. — Par association d'idées, en voyant ces «baises», je me demandais si avec cette dévaluation, nous allons avoir la hausse dans la baisse ou la baisse dans la hausse!

B. — Espérons que l'index va enregistrer une chute.

R. — On a eu tout juste la chute des feuilles.

B. — Mais parlons un peu de celles des voyageurs. La plupart des chutes se produisent à l'occasion de chocs et la moitié certainement au moment où le voyageur règle son billet et cherche sa monnaie.

R. — Dans de nombreuses entreprises de tramways, il est indiqué, sur les plateformes, que le voyageur doit **veiller à sa propre sécurité**.

B. — En ce qui nous concerne, c'est l'application de l'article 17 du R.P. des obligations des voyageurs. Cependant en cas d'accident (chute par exemple) le transporteur ne sera exonéré de sa responsabilité que s'il prouve la faute de la victime ou la cause étrangère.

R. — Je crois savoir qu'il est arrivé aux Vicinaux de ne pouvoir établir cette preuve de la faute, par exemple quand il n'y avait pas eu de témoin.

B. — Chaque fois que j'ai dû aller au Tribunal, j'ai pu également constater que les juges **exigent** que le receveur s'assure, avant de donner le signal de départ, que **tous** les voyageurs soient bien montés ou descendus.

R. — Pour ma part, chaque fois qu'il y a affluence, avant de réclamer le prix du billet, je mets les voyageurs en garde.

B. — Qu'est-ce que vous leur dites?

R. — Tenez-vous à votre cravate!

B. — C'est dangereux cela!

R. — Pourquoi?

B. — Supposons qu'un voyageur se mette à rire, en se tenant les côtes, au moindre choc il se fracturera des côtes! Non, non, annoncez simplement: «Attention dans les tournants»!

CHRONIQUE SOCIALE

La pension légale

Dans notre numéro précédent, nous avons annoncé que nous consacrerions, dans cette chronique, une série d'articles relatifs aux lois qui régissent actuellement les pensions de vieillesse et de survie.

Etant donné que les conditions d'octroi et le montant de la pension légale diffèrent selon qu'il s'agit d'un salarié, d'un appointé, d'une veuve ou d'un assuré libre, nous adopterons les subdivisions suivantes dans notre exposé :

- 1^{re} Partie : vue d'ensemble sur la législation;
- 2^{me} Partie : pension légale de vieillesse des salariés;
- 3^{me} Partie : pension légale de vieillesse des appointés;
- 4^{me} Partie : pension légale de survie des veuves de salariés et d'appointés;
- 5^{me} Partie : assurés libres;
- 6^{me} Partie : dispositions générales.

1^{re} Partie : Vue d'ensemble sur la législation.

Pour les salariés et leur veuve, la loi du 15-12-1937, laquelle prévoit, entre autres, l'octroi d'une rente et d'une majoration gratuite de rente, est toujours d'application.

Cette loi a cependant été modifiée depuis la Libération, surtout par l'arrêté du 9-6-1945 et par la loi du 28-8-1946, qui ont rendu moins strictes les conditions de versement et élargi les conditions d'octroi de la majoration de rente.

Les appointés et leurs ayants droit tombent sous l'application de la loi du 18-6-1930, en ce qui concerne l'octroi de la rente et de l'allocation du Fonds d'allocations, tandis que les dispositions de la loi du 15-12-1937 leur sont également applicables pour l'octroi de la majoration de rente.

Depuis la Libération, les pensions légales, telles qu'elles ont été fixées par les lois reprises ci-dessus, ont été sensiblement majorées par l'octroi d'un complément de pension de vieillesse ou de survie aux assurés obligatoires (salariés et appointés). Les cotisations perçues, conformément à l'arrêté-loi du 28-12-1944 (instauration de la Sécurité Sociale), pour la pension de vieillesse, et qui dépassent le montant des cotisations requises pour la constitution de la rente (c.-à-d. 7 % moins 25 fr. pour les salariés, et 10,5 % moins 7 % pour les appointés), doivent être versées à la Sécurité Sociale, en vue du paiement d'un complément à la pension. Ce complément est susceptible d'être modifié selon les recettes de l'Office de Sécurité Sociale et le coût de la vie : c'est ainsi qu'il a déjà été majoré à 5 reprises depuis sa création.

A côté des salariés et des appointés, les assurés libres peuvent, en application de la loi du 15-12-1937, effectuer des versements personnels, et s'assurer ainsi une rente pour eux-mêmes ou leurs ayants droit. Sous certaines conditions et après enquête

sur les ressources, ils peuvent éventuellement obtenir la majoration gratuite de rente; toutefois, ils ne peuvent bénéficier du complément de pension, étant donné qu'ils ne sont pas assujettis à la loi sur la Sécurité Sociale.

2^{me} Partie :

Pension légale de vieillesse des salariés.

Chapitre I. — Assurés.

Sont assujettis à l'assurance obligatoire, telle qu'elle est réglée par la loi du 15-12-1937 :

1^o) les salariés, sans distinction de sexe ou de nationalité, travaillant en Belgique et occupés au service d'un employeur établi en Belgique ou attachés à un siège d'exploitation établi en Belgique.

2^o) les salariés, sans distinction de sexe ou de nationalité, travaillant à l'étranger, mais domiciliés en Belgique et qui sont au service d'une entreprise dont le siège est établi en Belgique.

Il en résulte que tous les agents salariés de la Société Nationale appartiennent à la catégorie des assurés obligatoires.

Chapitre II. — Versements.

I. — Montant.

Avant la mise en application du régime actuel sur la Sécurité Sociale, instauré par l'arrêté-loi du 28-12-1944, les montants mensuels des versements personnels et des cotisations patronales étaient déterminés, lors du premier paiement de chaque mois, conformément aux barèmes légaux, sur la base du salaire et des avantages en nature, octroyés aux assurés. Généralement le montant des versements personnels atteignait 12,50 fr., tandis que l'employeur était redevable d'une cotisation d'un montant égal.

Lors de l'institution du régime de la Sécurité Sociale, les cotisations susvisées ont été maintenues. Toutefois, leur montant, à partir du 1-1-1945, est incorporé dans les retenues et cotisations patronales à verser à l'Office National de Sécurité Sociale. Sur la retenue de 8 % effectuée sur les salaires plafonnés, la cotisation personnelle pour les pensions de vieillesse est actuellement de 3,5 %, tandis qu'actuellement sur la cotisation patronale de 17 %, il est également réservé 3,5 % pour les pensions de vieillesse.

II. — Modalité de versements. — Carte de versements.

Les cotisations destinées à l'Office National de Sécurité Sociale et perçues pour les pensions de vieillesse, (c'est-à-dire 7 % du montant plafonné des salaires) sont réparties comme suit :

a) 7 % - 25 fr. sont versés trimestriellement à l'Office National, qui transmet ledit montant à la Caisse Nationale des majorations de rentes de vieillesse et de veuve et des allocations d'orphelins;

b) endéans les 8 jours de la retenue des cotisations personnelles, l'employeur transforme un montant de 25 fr. par mois en timbres de retraite et applique les dits timbres sur la carte de versements du travailleur (carte modèle I A) dans la case du mois auquel se rapportent les cotisations.

En cas de licenciement ou de démission, il y a lieu, moyennant reçu, de remettre ladite carte de versements au travailleur.

III. — Transmission de la carte de versements.

La carte de versement doit être transmise annuellement à la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite (organisme auprès duquel tous les salariés sont affiliés et possèdent normalement un numéro de compte de retraite), et ce avant le 26 du mois qui suit le mois anniversaire de l'assuré.

Pour chaque année d'assurance, une nouvelle carte de versements doit être établie, préalablement à la transmission de la carte précédente. Par « année d'assurance », il faut entendre la période de 12 mois qui suit le mois anniversaire de l'assuré.

La carte de versements est généralement remise par l'employeur, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un bureau des postes, à la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite. Cependant, l'assuré a la faculté de remettre, lui-même, directement la carte, ou d'en confier le soin à la mutualité à laquelle il est affilié.

Lorsqu'un assuré atteint l'âge de 65 ans, l'employeur est obligatoirement tenu de transférer la dernière carte de versements dès que le timbre de retraite, relatif au mois du 65^e anniversaire, a été apposé.

Il est de toute nécessité de transmettre à temps les cartes de versements à la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite, car la rentrée tardive des cartes a pour conséquence de surseoir à la production de l'intérêt jusqu'au moment où les cartes ont été transmises à l'organisme assureur.

Le jour de la remise de la carte de versements un avis de service sera adressé à l'assuré obligatoire, informant celui-ci qu'une carte de versements a été déposée à son nom. Ledit avis mentionne le montant des timbres apposés et porte le cachet dateur du bureau des postes. Cet avis est donc un excellent moyen pour vérifier si la carte de versements a été transmise en temps utile.

IV. — Cas spéciaux.

a) *Salariés incapables de travailler pour cause de maladie.*

Si le malade perçoit une indemnité légale d'incapacité de travail de sa Mutualité, cet organisme effectue pour chaque mois complet d'incapacité de travail une retenue de 25 fr. sur le montant de l'indemnité légale, et transforme cette retenue en timbres de retraite qui sont apposés sur une carte de versements d'assuré obligatoire. Si le malade ne perçoit pas l'indemnité légale de maladie, il peut maintenir ses droits à la pension légale en effectuant, pour chaque mois complet d'incapacité de travail, un versement d'au moins 5 fr.

A cette fin, il demandera à son bureau des postes une carte de versements d'assuré obligatoire (modèle I A) et à ce même bureau achètera chaque mois un timbre de retraite de 5 fr., qu'il apposera dans la case du mois correspondant; il annulera le timbre en signant et en datant celui-ci.

Ladite carte devra être remise au bureau des postes avant le 26 du mois suivant le mois anniver-

saire, avec un certificat médical, attestant l'incapacité de travail et établi dans les termes prescrits au verso de la carte.

Les agents qui se trouveraient dans cette situation peuvent s'adresser au Service Social de la Société Nationale pour obtenir des renseignements plus précis à ce sujet.

b) *Salariés incapables de travailler par suite d'accident de travail.*

Lorsqu'un travailleur est victime d'un accident de travail, la loi continue à être appliquée par l'employeur jusqu'au moment de la consolidation ou de la reprise du travail. Les cotisations personnelles de 12,50 fr. par mois sont déduites de l'indemnité légale pour incapacité de travail.

Si, après la consolidation de l'accident, l'ouvrier reste incapable de travailler, il peut maintenir ses droits à la pension légale en effectuant pour chaque mois complet d'incapacité de travail, un versement d'au moins 5 fr. Il procédera de la même façon que le malade qui ne perçoit pas l'indemnité légale, et remettra au bureau des postes avant le 26 du mois suivant son mois anniversaire, ladite carte, ainsi qu'un certificat médical établi dans les termes prescrits au verso de la carte.

Le Service Social se tient à la disposition des agents intéressés pour leur procurer tous les renseignements utiles.

c) *Chômeurs.*

En cas de chômage involontaire, le salarié devra, pour chaque mois de chômage, effectuer un versement de 5 fr. au moins. Si ce versement n'est pas assuré par le bureau de chômage ou l'organisation syndicale qui le remplace, le chômeur doit procéder comme le salarié malade qui ne bénéficie pas de l'indemnité légale.

Dans ce dernier cas, il aura soin de remettre au bureau des postes sa carte de versements endéans les 25 jours qui suivent son mois anniversaire. Il est à conseiller d'y joindre une attestation délivrée par le bureau de chômage ou d'inviter cet organisme à apposer son sceau sur ladite carte.

Le versement de 5 fr. par mois ne constitue qu'un minimum dans les cas visés sub. a), b) et c) ci-dessus; il y a tout intérêt à effectuer un versement au moins égal à celui qui est effectué pendant les périodes de travail, de manière à prévenir une réduction de la rente de vieillesse et éventuellement de la rente de veuve. (A suivre).

APPLIQUEZ LES MESURES DE PREVENTION. N'ATTENDEZ PAS QU'UN ACCIDENT VOUS DEMONTRE QU'IL N'Y AVAIT PAS LIEU D'EN RIRE.



Joseph VAASSEN

machiniste au dépôt de Lanaeken.

Dédéé le 19 août 1949
à la suite d'un grave accident
de travail.

Nous prions sa famille de croire
à nos sincères condoléances.

Remise de décorations dans le groupe de Bruxelles



Libérer 80 agents du service, un dimanche, durant la belle saison, est pratiquement impossible dans le réseau vicinal de Bruxelles! C'est la raison pour laquelle la cérémonie de la remise des décorations civiques n'a eu lieu que le 9 octobre.

Dans la grande salle du bureau des recettes. Mr l'Ingénieur en chef Cuvelier, entouré de Mr Hellebuyck, Ingénieur Principal, et de ses chefs de service, accueillit les membres du personnel parmi lesquels on comptait un certain nombre de pensionnés. Le chef de groupe rappela, dans les deux langues nationales, ce qu'était le groupe de Bruxelles il y a trente-cinq ans, puis il signala la construction par les ateliers de Cureghem de nouvelles motrices allégées destinées à améliorer les services.

Mr Cuvelier dit encore que l'an prochain on disposerait d'un vaste réfectoire transformable en salle de fête et que l'on pourrait alors faire appel à la musique... locale! Après avoir remercié et félicité ses collaborateurs, Mr Cuvelier épinglea le bijou sur leur poitrine, puis on servit le vin d'honneur et les cigares. A l'issue de la cérémonie, une photo fut prise que nous reproduisons ci-dessous.

Pour vous Madame!

Les « Grands Magasins de l'Innovation » vous offrent cette recette illustrée

Irish Stew

ragout de mouton à l'irlandaise (prononcez: airich stiou) excellent plat d'hiver, facile à préparer.

<p>1 PRENEZ UNE ÉPAULE DE MOUTON QUE VOUS DÉCOUPEZ EN MORCEAUX RÉGULIERS. METTEZ-LA SUR LE FEU AVEC DE L'EAU FROIDE. AMENEZ A...</p>	<p>2 ÉBULLITION ET, APRÈS QUELQUES BOUILLONS, RETIREZ UNE PARTIE DE L'EAU DE MANIÈRE QUE LA VIANDE SOIT SIMPLEMENT COUVERTE</p>	<p>3 ASSAISONNEZ, AJOUTEZ THYM ET LAURIER, POMMES DE TERRE, OIGNONS, ÉMINCÉS. TENEZ LA CASSEROLE FERMÉE ET FAITES CUIRE A PETIT FEU</p>
<p>4 PENDANT 1 HEURE ET DEMI A 2 HEURES. DRESSEZ LES MORCEAUX DE MOUTON SUR UN PLAT CHAUD ENTOURÉS DES POMMES DE TERRE ET</p>	<p>5 ARROSEZ LE TOUT AVEC LA SAUCE SUIVANTE: BEURRE MANIÉ DE FARINE. MOUILLEZ AVEC LE JUS DE CUISSON DE L'ÉPAULE</p>	<p>6 FAITES ÉPAISSIR LA SAUCE. VERSEZ-LA SUR LA VIANDE ET SERVEZ CHAUD.</p>

Le rôle de « Nos Vicinaux » en matière sportive, c'est d'être à la fois un poste récepteur, afin de recueillir les exploits de nos sportifs pour l'édification admirative de leurs collègues en pantoufles et aussi d'être un poste émetteur pour faire connaître toutes nos formations. Ajustons aujourd'hui notre longueur d'onde, pour vous présenter l'équipe de basket-ball de l'Administration Centrale, Mr Raym. Simoens (Direction P.), en est le capitaine et l'équipe joue depuis deux ans en corporatif. Notre ami serait désireux de savoir s'il existe d'autres « basketteurs » aux Vicinaux, un déplacement pouvant toujours être envisagé.

Si l'on examine les genres de sports susceptibles d'être pratiqués par nos agents, étant donné la réduction des effectifs dans de nombreux dépôts, c'est le sport du basket qui devrait avoir le plus de chance de réussite, puisqu'avec 5 joueurs présents on peut disputer un match. Il est admis que chaque équipe peut se présenter sur le terrain avec 12 joueurs prêts à jouer. Au cours de la partie, le délégué ou le capitaine, a toute liberté pour décider le retrait momentané d'un joueur et son remplacement immédiat par un joueur de réserve ; ce qui fait que pratiquement c'est 8 à 10 joueurs qui, d'habitude, peuvent participer au jeu.

Le basket-ball a aussi l'avantage de s'adapter à n'importe quel terrain, qu'il soit de terre battue, de brique pilée ou constitué de dalles ou, évidemment, de parquet.

Les dimensions d'un terrain de jeu sont minimales. Le terrain réglementaire, doit mesurer 26 m. de longueur sur 14 m. de largeur.

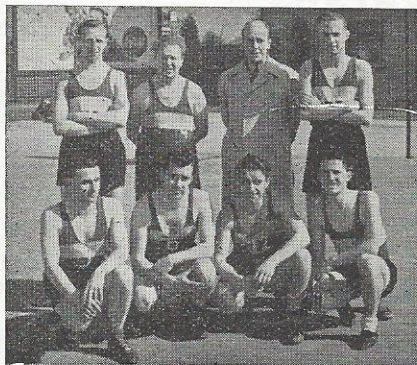
Tolérance de 2 m. sur la longueur et 1 m. sur la largeur (en plus ou moins).

A ces dimensions, il faut ajouter les dégagements sur les côtés et sur les fonds ; le grand rectangle mesure donc finalement 30 m. de longueur et 18 m. de largeur. Cela se trouve plus facilement qu'un terrain de football.

Il faut éviter de faire installer le terrain de jeu près des usines, et, en règle générale proscrire des endroits insalubres.

Le Basket

*sport idéal
pour
petites équipes*



Debout, de gauche à droite :

Jean Scholts, Raymond Simoens (capitaine), le rédacteur de N. V. venu apporter son appui moral (!) François Van Overstraeten.

Au premier plan : Paul Cuvelier, Paul Sevrin, Charles De Turck, Martial Collet.

Après le choix d'un terrain à drainage suffisant, songeons aux matériaux. Il faut éviter un sol trop argileux, boueux et gras.

Rejetons la construction d'un terrain en cendrée noire, car il est nuisible au jeu et à la santé. Il faut assurer au sol, en tout temps, une compacité et une cohésion convenable. Il faut envisager l'écoulement rapide des eaux.

A titre d'exemple, un journal français signalait que de bons résultats ont été obtenus par un mélange de 50 % de mâchefer, 30 % de calcaire et 20 % de sable argileux.

On constate beaucoup l'utilisation de la « fine dolomie » par couche d'environ 10 centimètres d'épaisseur.

MATERIEL

La construction des deux montants verticaux peut se faire soit en bois, soit en tubes de fer de 6 cm. de diamètre les panneaux sont en bois de 3 cm. d'épaisseur. L'anneau et le filet se trouvent facilement dans le commerce.

La construction complète de ce matériel peut être confié sans crainte à un bon ouvrier.

Le matériel de jeu nécessaire pour la pratique du basket-ball consiste dans l'achat de 2 ballons, de souliers appelés « keds » dont les prix varient, actuellement, selon la qualité de 125 Fr. à 300 Fr.

L'équipement du joueur comprend une petite culotte de sport, un maillot laineux (avec numéros sur le dos et la poitrine) et une paire de chaussettes de sport (plus ou moins 150 Fr.).

Le basket-ball est un sport sain et agréable. Il développe le corps, le jugement et l'esprit d'équipe de l'homme. A vous, sportifs, d'en devenir des fervents et aussi des pratiquants.

Le secrétariat de la Fédération Belge des Sociétés de Basket-Ball se trouve 416, ch. de Mons, à Bruxelles.

En plus des renseignements en vue d'une éventuelle affiliation vous pouvez y trouver un Règlement du jeu de basket au prix de 5 Fr.

*“ Car l'idéal
qui nous rassemble... ”*

Nous avons annoncé en septembre, la venue en Belgique d'un groupe d'Anglais, amis des tramways, membres de la Light Railway Transport League. Ce groupe, conduit par M. Price, a visité en peu de jours plusieurs exploitations de tramways. Qu'on en juge par ce tableau sommaire. A peine descendus du bateau, la « P.C.C. » les emmena à Knokke. Leur itinéraire fut par la suite : Knokke - Bruges - Courtrai - Menin - Lille - Roubaix - Tourcoing - Tournai - en tram ! A Liège, où ils furent guidés par notre correspondant M. Clessens, ils ont visité les installations des Tramways Liège-Seraing et des « Unifiés ». Ensuite, pilotés par M. Henrard, Ingénieur à Liège St-Gilles, ils purent faire la ligne Spa-Verviers et le circuit Liège-Riemst-Tongres-Liège. Par la suite, ils furent excellemment reçus aux Tramways Verviétois, aux T.U.A.B., et aux Vicinaux de Bruxelles. En compagnie du rédacteur de « Nos Vicinaux » ils ont roulé de Bruxelles à Anvers par Malines, puis à Putte (frontière hollandaise) le tout en tram (!).

Le lendemain ils ont parcouru à pied le tunnel de la Jonction, de la gare centrale à la gare du Nord, ce que peu de Belges ont fait !

C'est assez dire qu'ils ont pu apprécier l'esprit d'hospitalité de la Belgique et qu'ils considèrent vraiment notre pays comme « La Mecque » des amateurs de tramways !



Les membres
de la Ligue
au départ
de Spa.

Photo Clessens.



Ces enfants aussi ont chanté le chant de l'« Au revoir ».

Le décor est connu : Le puits du Home de Wenduine est en passe de devenir l'endroit le plus photographié de Belgique.

Sur la margelle : Willy Hoslet de Dampremy ; Michel Vander Borgh, de Wasmes ; la petite Liénard, de Wasmes et Jean-Pierre et Jean-Claude Dekoker, de Pâturages.

Au premier plan : La petite-fille de l'agent Jude de La Louvière ; Josette Jorger, de Lodolinsart ; Françoise, Marie-Paule et Marie-Andrée Hollanders de Namur, entourant Jacqueline Vanderuse, de Namur ; Daniel Debruxelles, de La Bouverie et Georges Herremans, de Bruxelles.



LE CRÉOSOTAGE EST UN TRAVAIL DELICAT Dessin Hougardy.

★
**Le
créosotage
des
traverses**
★

DESTINEES, en ordre principal, à maintenir le rail en place et à supporter la charge de celui-ci, les traverses jouent, dans la construction de la voie, un rôle très important. Elles sont en quelque sorte, les points d'appui d'un pont dont les rails figureraient les poutrelles. « Résistance » et « Elasticité » telles sont, par conséquent, les qualités primordiales à exiger des traverses. Pour répondre à ces conditions, le choix s'est porté sur le bois, dont les essences habituellement utilisées sont le chêne, les résineux et le hêtre. Si la plupart des traverses (ou billes) sont en bois, il existe cependant des traverses métalliques (acier) et, des traverses en béton armé. Notre société n'utilise, pratiquement, que la traverse en chêne.

Bien que le chêne soit un des meilleurs bois connus, il s'altérerait assez vite, pas tant à la suite des efforts mécaniques qu'il doit subir, mais à cause de l'emplacement détestable réservé à la bille, précisément pour remplir sa fonction. Posée sur le ballast ou à fleur de celui-ci, elle est littéralement exposée aux intempéries : humidité, pluie, neige, chaleur ou froid. Toutes ces variations atmosphériques nuisent à sa bonne conservation. Il existe un autre ennemi de la conservation de la traverse, les parasites : champignons ou insectes ; tous deux lui empruntent sa substance pour se nourrir. Leur lieu de prédilection est l'aubier : bois de formation plus récente — donc plus tendre — qui se situe presque immédiatement sous l'écorce.

Il existe deux moyens de prolonger la vie utile de la bille. Le premier, simple et naturel, serait de n'utiliser que le cœur du chêne, théoriquement imputrescible*. Malheureusement, cette solution serait tellement coûteuse que tous les chemins de fer ont dû y renoncer. Les chercheurs se sont alors tournés vers les moyens artificiels, de conservation, par l'imprégnation au moyen d'un produit capable de combattre les agents dont l'action est néfaste. Ce produit doit, essentiellement, être un désinfectant d'efficacité prolongée.

Imprégnation des traverses, à chaud et sous pression : Un des produits les plus connus et les plus utilisés est la créosote (huiles moyennes de goudron de houille + phénols et naphthaline) ; les opérations d'imprégnation doivent se conduire à chaud, à une température voisine de 90° c.

Les installations (voir croquis) comprennent essentiellement : un autoclave, long cylindre A, un réservoir R renfermant la créosote destinée à faire le plein de l'autoclave* A et un doseur D, muni d'un niveau gradué, — contenant la créosote dont on doit mesurer l'absorption. Il faut en outre une chaudière pour le chauffage de la créosote, un compresseur d'air et une pompe à faire le vide.

Pour maintenir la température de la créosote à 90°, des serpentins parcourus par de la vapeur sont installés dans l'autoclave, le réservoir de remplissage et le doseur.

Il existe deux manières de travailler : le procédé Bethel et le procédé Rüping.

1. — Procédé Bethel, appelé aussi à cellules pleines : Après avoir fait le vide, la créosote est admise directement dans l'autoclave, puis mise sous pression pour remplir les cellules.

2. — Procédé Rüping, appelé aussi à cellules vides : Avant la créosote, on admet l'air sous pression dans l'autoclave. Au moment du rétablissement de la pression atmosphérique, l'air emprisonné dans la cellule expulse la créosote en excès. Ce procédé est, évidemment, plus économique et c'est celui que nous utilisons.

Avant d'aborder la description d'une opération de créosotage, rappelons que pour être créosotable, une bille doit être restée, de neuf à douze mois, exposée à l'action du vent dans le but d'éliminer la sève.

Lorsque le degré de séchage des traverses est jugé suffisant, on procède à leur sabotage (création d'une surface d'appui suffisante pour les rails) et on les charge sur des wagonnets qui sont poussés dans l'autoclave A, grand tube cylindrique chauffé. Quand l'autoclave est rempli (environ 700 traverses), les rails de raccord sont démontés, et le couvercle est fermé. Le créosotage peut commencer.

Les opérations de créosotage se décomposent en cinq phases, que nous allons succinctement décrire.

Première phase : Production d'une pression d'air de 2 à 3 kg. sur les traverses contenues dans l'autoclave.

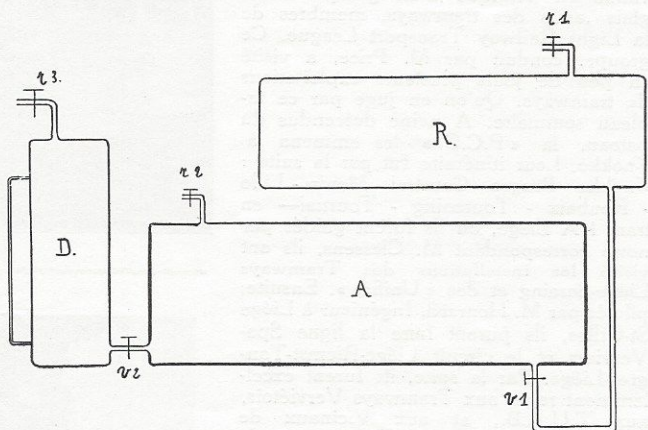
Description : Admission de l'air sous pression dans l'autoclave A par le robinet supérieur r 2.

Durée : 10 minutes.

Deuxième phase : Remplissage de l'autoclave A par la créosote contenue dans le réservoir R.

Description : dans le réservoir R, on envoie, par le robinet supérieur r 1, de l'air sous une pression légèrement supérieure à celle de l'autoclave. Ensuite, on ouvre la vanne v1 et la créosote remplit l'autoclave.

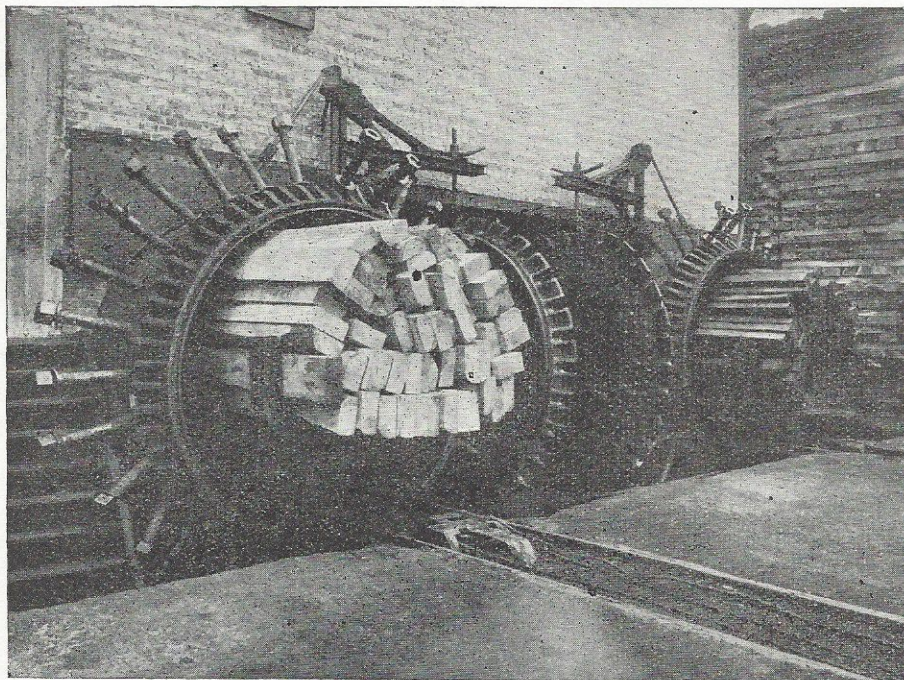
Durée : 10 minutes.



Troisième phase : Absorption de créosote par les traverses.

Description : le doseur D, contenant de la créosote soumise à une pression de 15 kg., est mis en communication avec l'autoclave A, par la vanne v2. L'opération est arrêtée, au moment où le niveau gradué placé sur le doseur indique que quantité de créosote, à absorber par les traverses, est atteinte.

Durée : 1 heure 20.



Quatrième phase : Evacuation de la créosote.

Description : de l'air sous pression, admis par le robinet r 2, refoule la créosote de remplissage de l'autoclave A dans le réservoir R.

Durée : 20 minutes.

Cinquième phase : Production d'un vide jusqu'à 60 cm. de mercure. Si les traverses étaient retirées immédiatement après la quatrième phase, elles seraient toutes dégoulinantes de créosote qui salirait tout et serait perdue. Pour récupérer celle-ci, on fait un léger vide appelé vide de propreté.

Durée : 15 minutes.

L'imprégnation est terminée. On peut ouvrir le couvercle et ressortir les wagonnets chargés de traverses. Le nombre et le diamètre des boulons qui maintiennent le couvercle (voir photo) auront probablement frappé le lecteur. Si nous calculons la pression que doit supporter ce couvercle, nous aurons vite compris la nécessité de la chose :

diamètre 200 cm., soit rayon = 100 cm.

surface : $\pi R^2 = 3,1416 \times 100^2 = 31.416 \text{ cm}^2$.

La pression s'élevant à 15 kg. par cm^2 , l'effort exercé sur le couvercle se chiffrera à $31.416 \times 15 = 471.240 \text{ kg}$.

Imprégnation des traverses à froids.

Parmi les produits utilisés pour protéger le bois, certains peuvent être employés à froid. En ce cas, l'installation est, évidemment, beaucoup plus sommaire : les traverses sont immergées, pendant un laps de temps déterminé, dans un bac contenant le produit.

* * *

Tant de travail et de soin pour un simple « morceau de bois » enfoui dans le sol ? Certes, car ce « morceau de bois » est la fondation de la voie. De ce fait, vouloir utiliser des traverses de mauvaises qualité ou, tout au moins, vouées à une fin prématurée par suite de la non préservation du bois, serait agir avec la même inconséquence que le constructeur négligeant la solidité des fondations du bâtiment à construire.

J. Delaby.

Fourniture de billes.

	Chêne	Hêtre
1946	120.000	37.000
Total :	157.000	
1947	300.000	53.000
Total :	353.000	
1948	188.000	4.500
Total :	192.500	

Expéditions aux Groupes d'Exploitation.

	Chêne	Hêtre
1946	93.000	19.000
Total :	112.000	
1947	211.000	38.000
Total :	249.000	
1948	213.000	38.000
Total :	251.000	

Cliché Imprégnation des Bois.

S. A. GLACERIES REUNIES

JEMEPPE s/SAMBRE

Glaces trempées SECURIT, de haute résistance au choc, à la flexion et à la torsion. - Glaces collées GLACETEX. Verre à vitres collé VERACETEX.



Ces produits suppriment le danger des blessures causées par les éclats de vitres. - Ils sont agréés notamment par : la Société Nationale des Chemins de Fer



Belge : la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux ; le Ministère des Transports ; les plus importants constructeurs d'automobiles.

Ces produits répondent entièrement aux conditions de réception de l'American Standards Associations (A.S.A.).

AGENCE GENERALE DE VENTE :

**UNION COMMERCIALE
DES GLACERIES BELGES, S. A.**

81, chaussée de Charleroi, à BRUXELLES

Si votre camarade de travail est « long-malade » au moment de la distribution de « NOS VICINAUX », demandez son exemplaire au distributeur et ne manquez pas de le lui apporter en allant prendre de ses nouvelles.

PETIT LEXIQUE

Depuis longtemps, nous avons l'intention d'ouvrir cette rubrique. C'est dans la revue «Arbeid en Vermaak» éditée depuis 25 ans, pour le personnel de la Bell Telephone, que nous avons découvert un «miniatur lexicon» où sont expliqués les mots difficiles ou peu connus, utilisés dans le corps des articles de la revue.

IMPUTRESCIBLE : le contraire de putrescible : sujet à la putréfaction, décomposition que subissent les corps organiques, lorsque la vie les a abandonnés.

AUTOCLAVE : du préfixe auto (lui-même) et du latin clavis-c'ef). Se dit d'une marmite en métal pour opérer la cuisson en vase clos. Egalement appareil à pression de vapeur employé pour stériliser les instruments chirurgicaux, souvent à une température supérieure à 100°.

PROTOTYPE : du grec prôtos (premier) et tupos (empreinte). Original, modèle, premier type, premier exemplaire. Au figuré, dans le sens «l'exemple le plus parfait» : le chien est le prototype de l'amitié.

LA MECQUE (page 12) : Ville Sainte de l'Arabie cap. du Hedjaz, environ 130.000 h. que grossit au temps des pèlerinages, l'affluence des pèlerins. Patrie de Mahomet, Mosquée fameuse et renfermant la Kaaba et vers laquelle les musulmans se tournent en faisant leurs prières. C'est une ville sainte à laquelle les fidèles de l'Islam sont tenus de se rendre en pèlerinage au moins une fois dans leur vie.

ENGLEBERT



LE PNEU VELO DE QUALITE.

Pour tous lessivages

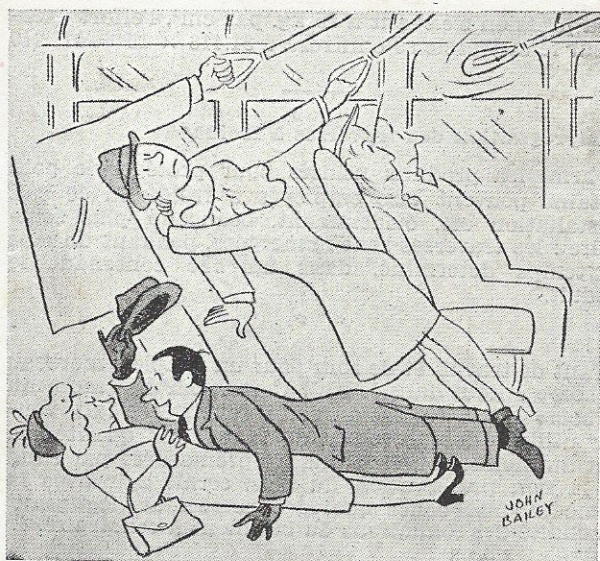
VIXIL
Poudre de savon
parfaite
pour tous lessivages
C'est un produit
Persil
Fabrique à Nevelet Belgique
c'est un produit

Histoire de bleus

Un tram de la ville desservi par deux «nouveaux» s'engage dans une courbe assez prononcée avant d'entamer une forte descente qui le conduira à la Place Saint-Lambert, à Liège.

Dans cette courbe : le trolley s'accroche dans les fils et s'arrache, le percepteur se précipite, le ramasse et demande au conducteur resté à ses fers : Que faut-il en faire ? Celui-ci de répondre en s'apprêtant à repartir : «Posez-le le long de la haie, nous le reprendrons en remontant».

Envoi de Boulanger, Augustin (Liège).



Excusez-moi Madame, Le départ a été un peu brusque, n'est-ce pas !