

# Nos Vicinaux

Bulletin d'information  
pour les agents de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 154

SEPTEMBRE-  
OCTOBRE 1971

26ème ANNEE

## SOMMAIRE

- 3 M. Storms, Directeur du groupe des deux Flandres, prend sa retraite.
- 5 Une station entre cent : Tjalkstraat à Anvers.
- 11 La boîte de vitesses Wilson.
- 12 L'écartement des voies dans le monde.
- 16 Le Championnat cycliste S.N.C.V. 1971.

L'autobus Mons-Casteau a un arrêt à la Grand-place de Mons, devant l'hôtel de ville. C'est près de la porte d'entrée que se trouve la statuette, en bronze, du célèbre « Singe du Grand Garde ».



# SEMAINE DU TROISIEME AGE

14-21 novembre 1971

## La sécurité des seniors à l'extérieur

### La vitalité dans et par la mobilité

La clé et le signe de la vitalité, c'est le mouvement. La plupart des travailleurs, liés à leur poste de travail, sont désorientés quand débute leur vie de pensionné et qu'ils sont libres de leurs mouvements, libres d'aller et venir où ils veulent, quand ils veulent.

Pour beaucoup l'adaptation est difficile; leur passé ne les y a pas préparés. Parmi les moins âgés nombreux sont ceux qui n'admettent pas encore que les « anciens » se déplacent: au contraire, ils les invitent, par tous les moyens, à rester rivés à leur place, en soulignant les dangers, réels il faut le reconnaître, de la circulation à l'extérieur. C'est pourquoi la semaine du 3ème Age entame sa 21e année sous le slogan « Sécurité à l'extérieur, dans et par la mobilité ». C'est un appel qui s'adresse individuellement à chacun et à chacune d'entre nous.

Ainsi, la Semaine du 3ème Age vous interpelle, elle vous tire par la manche, elle vous arrête :

« Qu'allez-vous faire, dès aujourd'hui, pour augmenter la sécurité des seniors à l'extérieur et leur permettre ainsi de sortir de chez eux, comme tout le

monde, et de « vivre » une vie normale dans la société d'aujourd'hui ?

\*\*

En ce qui concerne la majorité de nos lecteurs qui sont, chaque jour, derrière le volant de leur autobus, on peut

leur demander de veiller à la sécurité des seniors qui traversent la chaussée et, lorsqu'ils surveillent dans leurs miroirs rétroviseurs intérieur et extérieur la descente des personnes âgées, d'être compréhensifs et de laisser aux « anciens » le temps nécessaire pour prendre la main courante et descendre une marche après l'autre.

Dans ce domaine, nous sommes heureux d'annoncer qu'un nouveau dispositif spécial pour empêcher le démarrage intempestif sera mis à l'essai sur les nouveaux autobus.

Rappelons d'ailleurs deux points importants relatifs à la sécurité :

Ne pas démarrer avec les portes ouvertes,

Après la fermeture des portes, attendre quelques secondes avant de démarrer, pour permettre aux voyageurs descendus de s'écarter du véhicule.

Faut-il ajouter que ces attentions envers les personnes âgées ne doivent pas se limiter à la période du 14 au 21 novembre mais durer toute l'année !



## M. Lambert J.J. Botton

Ingénieur principal-chef de service (a.r.)  
est nommé chef du groupe  
Liège-Namur-Luxembourg

Au cours de sa réunion du 3 août 1971, le Conseil d'administration a approuvé la désignation de M. Lambert J.J. Botton, ingénieur principal-chef de service (a.r.), au poste de chef du groupe Liège-Namur-Luxembourg, devenu vacant par suite du décès de son titulaire, M. Lambert M.A. Botton, survenu le 9 juin dernier.

M. Lambert J.J. Botton, entré en service le 8-5-1961, fut adjoint à M. Dulieu, à l'époque directeur du Groupe Namur-Luxembourg.



# Le départ en retraite de M. Ferdinand Storms

## Directeur du Groupe des deux Flandres

Le samedi 2 octobre dernier, le personnel appointé et salarié du Groupe a rendu hommage à son Directeur M. Storms, atteint par la limite d'âge.

Vers 15 h., 130 agents étaient réunis devant le bâtiment de la Direction, à Bruges, pour la photo-souvenir reproduite ci-dessous. Ensuite, les participants se rendirent dans la belle salle de fête gothique de la « Saey-halle », où allait avoir lieu la cérémonie d'adieu.

Il se déclara particulièrement heureux d'avoir pu travailler aux côtés de M. Storms, ce qui lui permit d'apprécier ses nombreuses qualités et notamment sa bonté, son dynamisme, sa fidélité à la Société Nationale. Il conclut son speech en invitant le personnel à prendre exemple sur son directeur.

M. Vervaeet fit ensuite l'éloge de M. Storms. Il mit l'accent sur sa forte personnalité doublée de capacités



Entourant M. Storms et son épouse, on remarquait entre autres M. L. Vanderfaeillie, Directeur E.P. à l'Administration Centrale, M. E. Vervaeet, ingénieur principal, M. Keygnaert, ingénieur et M. R. De Moor, inspecteur en chef à T/Ac.

Après l'apéritif, M. Vanderfaeillie, qui pendant de longues années fut le plus proche collaborateur du héros de la fête, prit le premier la parole.

exceptionnelles qui inspiraient à tous le respect. Il souligna sa simplicité, son respect de l'homme et son sens social. « Dans le Groupe », déclara M. Vervaeet, « personne » n'était un inconnu pour vous et encore moins un numéro matricule. Vous étiez très exigeant pour vous-même, » mais vous faisiez toutefois preuve de généreuse mansuétude et de sympathie pour les autres. »

« Vous connaissiez parfaitement chacun, subordonné



» ou chef, avec ses qualités et ses défauts, avec son état de santé et ses problèmes familiaux, avec son point d'honneur et son caractère.»

Après avoir associé Mme Storms à l'hommage rendu à son époux, M. Vervaeet exprima le regret qu'il éprouvait, à devoir prendre congé d'une personnalité à la fois cordiale et noble; à la fin de son discours, il s'adressa, en ces termes, à son directeur: «L'automne a commencé et vous partez aujourd'hui en congé: les plus longues vacances de votre carrière. Puissiez-vous, à l'automne de votre vie, jouir de cette belle saison, pleine de couleurs et de soleil, où s'écouleront des jours tranquilles et heureux, en cette belle ville de Bruges, au sein de votre chère famille et entouré de l'affection de vos enfants et petits-enfants.»

En témoignage de reconnaissance et d'attachement, le personnel offrit à M. Storms un service à café en argent, de style Louis XV.

Le discours que M. Storms adressa à ses collaborateurs au moment de prendre congé, était quelque peu teinté de mélancolie. Ayant rappelé son transfert en Flandre Occidentale, après un séjour de quinze ans au Hainaut, il cita quelques événements importants de sa carrière: le passage du rail à l'autobus, l'installation de la Direction régionale dans le bâtiment historique restauré «Rode Steen», la reprise des lignes de la Côte et la fusion avec le groupe de la Flandre Orientale.

Pour M. Storms, cette manifestation était une occasion unique de remercier tous les membres de son personnel pour leur dévouement dans l'accomplissement de leurs tâches et, en même temps, d'attirer leur attention sur une responsabilité particulière: leur sécurité et celle de leurs compagnons de travail. Il conclut en évoquant les réalisations sociales de la S.N.C.V. et spécialement le «Zonnebloem», puis exprima ses remerciements pour le beau cadeau qui lui avait été offert.

Une collation fut servie et de nombreux souvenirs furent évoqués dans une agréable ambiance musicale.

\*  
\*\*

Après avoir servi les Vicinaux pendant plus de 39 ans, M. F. Storms, Directeur du groupe des Flandres, a pris sa retraite le 2 octobre 1971.

Il naquit à Ostende, le 2-10-1906, benjamin d'une famille de quatre fils. Après avoir conquis en 1929 le diplôme d'ingénieur des mines, il obtint l'année suivante le titre d'ingénieur électricien.

Il fit ses débuts aux Vicinaux, le 1-4-1932, au service d'exploitation du groupe du Hainaut où on lui confia la direction de l'atelier d'Eugies, l'exploitation des lignes électriques du réseau Mons-Borinage, et plus tard la gestion du réseau de Tournai. Il passa ainsi près de 15 ans de sa carrière au groupe du Hainaut, notamment toute la période de la guerre, ce qui ne manquera pas d'étonner nombre d'agents des Flandres qui l'ont toujours vu dans ces régions!

Nommé ingénieur principal en 1947, M. Storms fut transféré, au mois d'août de la même année, à la direction du groupe des deux Flandres, à Gand, et chargé spécialement de la direction des services d'exploitation de la Flandre Occidentale.

En 1953, il obtint sa nomination d'ingénieur principal-chef de service, suivie de sa promotion au grade d'ingénieur en chef, en 1954.

Le 1er janvier 1956, lors de la reprise de l'exploitation des lignes de la Côte, qui coïncida avec la division du groupe d'exploitation des deux Flandres, il fut désigné comme chef de groupe de la Flandre Occidentale, avec siège à Bruges.

Il y fit montre de ses capacités en travaillant, avec toute son ardeur, à une organisation rationnelle.

Le 1-1-1957, par décision du Conseil, M. Storms fut nommé Directeur régional de ce groupe.

Le couronnement de sa carrière fut sa promotion au grade de Directeur le 1-1-1966. Enfin, à la suite du décès de M. le Directeur Cosyns, M. Storms fut également chargé, à partir du 18-7-1967, de la Direction du groupe de la Flandre Orientale.

Il avait un esprit social bien équilibré, fait d'un sens aigu de la justice et d'une généreuse bonté.

Comme manifestations de cet esprit social nous citons entre autres le soin qu'il a consacré à la gestion des maisons de vacances et, tout particulièrement, à la restauration du Home de Wenduine, qui s'est effectuée en un temps record; l'ambiance détendue qu'il savait créer lors des réunions de Sécurité et Hygiène, ainsi que le bonheur profond qu'il éprouvait à épingler sur la poitrine de collaborateurs méritants les insignes de distinctions dont ils avaient été honorés.

Son exemple continuera à stimuler un personnel qui lui était tout dévoué.

Nos meilleurs vœux accompagnent M. Storms; qu'il puisse jouir d'une longue et heureuse retraite.

## M. Edmond Vervaeet

Ingénieur principal (n. r.)  
est nommé chef du groupe  
des deux Flandres

Le Conseil d'Administration, en séance du 7 septembre 1971, a promu M. E. Vervaeet au grade d'ingénieur principal (n. r.) et l'a désigné pour succéder à M. Storms, Directeur du Groupe des Flandres; il portera le titre de chef de groupe.

M. Edmond Vervaeet est entré en service, le 15 juin 1956, comme ingénieur à l'atelier de Destelbergen où il

est resté jusqu'au moment de son transfert à l'Administration centrale, direction T, le 1er avril 1961.

Le 1er mars 1971, il fut affecté au groupe des deux Flandres, en qualité d'adjoint de M. Storms.



## Un dépôt entre cent

# TJALKSTRAAT A ANVERS

Cet article n'est pas consacré à un « vieux » dépôt vicinal dont les bâtiments datant du siècle dernier, portent encore les traces de l'époque du tram à vapeur, et qui ont connu ensuite l'autorail, le tram électrique et enfin l'autobus ! Mais bien à un tout nouveau dépôt, probablement le plus

qui furent successivement mis en service.

L'ensemble de la surface bâtie s'étend sur 2.421 m<sup>2</sup> et comporte deux habitations, des bureaux pour le chef de mouvement et les employés, pour l'assistante sociale et les agents du mouvement, un magasin, des

installations sociales et une vaste salle de réunion pouvant être utilisée comme salle de fête; on y trouve aussi un atelier d'entretien avec 14 fosses, ainsi qu'un réfectoire et une salle d'eau pour le personnel. Il faut encore mentionner un tunnel de lavage pour autobus.

La conduite du dépôt est confiée à M. Jos Pals, chef de mouvement de 1ère classe, qui est aidé dans sa tâche par MM. E. Van Damme, contrôleur, et F. Van Uffel, rédacteur.

M. Pals a 242 agents sous ses ordres dont 136 dépendent directement du dépôt.

Chaque jour, circulent 109 autobus relevant du dépôt; de plus 55 véhicules sortant d'autres dépôts séjournent à Anvers après le service du matin et repartent de la Tjalkstraat, chaque fin d'après-midi. Le gestionnaire de ce dépôt doit également assurer la mise en route des véhicules de remplacement, lors d'irrégularités dans le service, même pour les lignes des secteurs de Malines et de Turnhout qui ont leur terminus à Anvers.

A l'atelier d'entretien, 30 agents sont au travail sous la conduite de M. Marcel Van Temsche, brigadier.



*Vue partielle de la façade du bâtiment. A gauche, les bureaux et les appartements et à droite, une partie de l'atelier d'entretien.*

grand et certainement le plus moderne du réseau vicinal.

En effet, à la suite du remplacement progressif des services ferrés par des services d'autobus, le dépôt de Merksem - Oude Bareel (Vieille-Barrière) ne suffisait plus aux exigences du trafic et il fallut chercher un vaste terrain dans les environs immédiats d'Anvers pour accueillir un parc d'autobus en constante progression. On a choisi un terrain de 46.000 m<sup>2</sup>, situé au nord de la ville, en bordure du domaine portuaire, entre la Noorderlaan, la ligne de chemin de fer vers les Pays-Bas et le canal Albert.

Là devait être érigé un nouveau dépôt qui allait recevoir le nom de la rue qui le borde : Tjalkstraat.

Les travaux débutèrent le 1er août 1968 et déjà le 18 décembre 1969 l'atelier d'entretien commença à fonctionner tandis que se poursuivait l'aménagement des autres bâtiments



*De gauche à droite: M. M. Van Temsche, brigadier du service d'entretien des autobus, M. Th. Aerts, chef d'atelier de 1ère cl., M. F. Van Uffel, rédacteur, qui s'est remarquablement adapté après le grave accident dont il fut victime il y a quelques années, M. H. Eyer, chef-receveur, M. J. Pals, chef de mouvement de 1ère cl. et P. J. Speltinckx, brigadier au service des Voies et Travaux.*

Nous consacrerons prochainement un article aux installations techniques de ce beau dépôt.

*Vue générale de la vaste aire de parking pour autobus.*



## Les photos jaunies

# Le Dépôt de Trivières

Après avoir examiné ces vieilles photos de la station vicinale de Trivières (Hainaut), que nous a envoyées M. Olivier, Chef de mouvement de 1ère cl. à La Louvière, nous avons pu retrouver dans un exemplaire des « Horaires des Chemins de fer Belges et des Vicinaux », datant de 1914, un horaire de la ligne La Louvière-Bracquegnies-Estinnes-Binche.

Le dépôt de Trivières était important. On y trouvait un directeur, un ingénieur, un chef de service, des contrôleurs, un atelier; l'explication réside dans le fait que ce groupe de lignes était isolé et devait donc se suffire à lui-même.

Le 1er juillet 1937 fut inaugurée la section transversale Trivières - Strépy (2,900 km de longueur). Cette ligne,



Celle-ci se subdivisait en trois sections, à savoir :

- 1) La Louvière - St-Vaast (bifur. et station) - Trivières (église) - Péronnes - Binche; c'était l'axe principal qui fut électrifié en 1911;
- 2) Saint-Vaast (bifurcation) - Bois du Luc - Bracquegnies (station Etat);
- 3) Péronnes (station) - Bray - Estinnes-au-Val - Estinnes-au-Mont.

Avant 1914, le bâtiment du dépôt de Trivières fut le siège de la Société privée qui exploitait les lignes vicinales de la région Bracquegnies - Estinnes - Binche - La Louvière; cette société fut reprise par la S.N.C.V. peu après la guerre de 1914-1918.

exploitée sous la plaque n° 40 constituait la liaison, à Strépy, entre la ligne électrique n° 36 La Louvière - Péronnes - Binche et les lignes électriques 30 et 31 Charleroi - Mauraage - Mons.

Aujourd'hui, il existe encore deux services desservant Trivières : le tram n° 36 : La Louvière (Gazomètre) - St-Vaast - Trivières (dépôt) - Péronnes - Binche (S.N.C.B.), et l'autobus n° 38 : La Louvière (Drapeau Blanc) - Bracquegnies - Strépy (place) - Trivières (Origine) - Bray (station) - Estinnes-au-Val - Estinnes-au-Mont.

Ce service d'autobus remplace en fait les deux anciennes lignes électriques : le n° 40 : Trivières - Strépy et le n° 38 : Péronnes - Estinnes-au-Val - Estinnes-au-Mont.

Le bâtiment existe toujours mais il a été vendu à un particulier.

# CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION DES EQUIPES AU 31 AOUT 1971

	Jours sans accident
LIEGE 2 (personnel Bassenge-Oreya) ... ..	4.005
LIEGE 12 (Atelier St-Gilles) ... ..	3.806
LIEGE 10 (pers. Eupen-Spa-Warzée) ... ..	3.500
BRABANT 21 (Atelier Cureghem) ... ..	3.197
ANVERS 5 (Mouv. Malines - Heist-op-den-Berg) ... ..	3.060
LIMBOURG 4 (Mouv. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree) ... ..	2.942
NAMUR-LUXEMBOURG 5 (Mouv. Luxembourg) ... ..	2.770
NAMUR-LUXEMBOURG 4 (Ateliers Andenne) ... ..	2.743
NAMUR-LUXEMBOURG 2 (Pers. petits dépôts Namur) ... ..	2.367
ANVERS 2 (Mouv. Oostmalle-Broechem-Zandhoven-Anvers) ... ..	2.352
NAMUR-LUXEMBOURG 3 (At. Salzinnes-Ateliers Luxembourg) ... ..	2.049
LIEGE 8 (Atelier St-Gilles) ... ..	1.306

## GROUPE DU BRABANT

### L'équipe mixte Mouvement-Ateliers, des dépôts de Haacht et de Diegem, fête ses 1.000 jours sans accident

Le 25 septembre 1971, le personnel composant l'équipe mixte Mouvement-Ateliers des dépôts de Haacht et Diegem a fêté dans l'enthousiasme une période de 1.000 jours sans accident.

des fêtes de Boortmeerbeek les 135 invités, parmi lesquels 41 membres de l'équipe. Il félicita tous les participants pour les résultats obtenus et notamment M. Seghers, adjoint au Service de Sécurité.

collaborateur immédiat, M. Janssens, Inspecteur principal, pour l'attention avec laquelle ils suivent les problèmes de sécurité.

A son tour, M. Janssens, souligna que dans le groupe du Brabant, le personnel de Haacht et de Diegem a atteint le meilleur pourcentage en ce qui concerne le nombre d'accidents de travail. Il cita également le nom de cinq agents n'ayant eu aucun accident avec responsabilité depuis le 1-1-1969; trois d'entre eux n'ont eu aucun accident avec responsabilité depuis 1968.

Après un excellent goûter, M. Peerts, Chef de groupe, remit les cadeaux de circonstance. D'autre part, les deux délégués, M. Verreth et M. Goris, avaient tenu, au nom de tout le personnel, à offrir un souvenir à leur chef de dépôt, M. Coppesmette et à son épouse.

Profitons de ces colonnes pour remercier toutes les bonnes volontés qui se sont présentées pour l'organisation matérielle de la fête et, spécialement, M. A. Verreth et sa famille.

Que la fête de Boortmeerbeek ait été un succès, les agents de Diegem et Haacht peuvent l'attester, car il faisait jour lorsque les derniers participants rentrèrent à la maison !



Ce samedi-là, particulièrement ensoleillé, M. D'Haen, chef de service de la Sécurité, accueillait dans la salle

M. Follon, Inspecteur principal, adressa ses remerciements à M. Peerts, Chef de groupe, et à son

# NOUVELLES DE L'ADMINISTRATION CENTRALE ET DES GROUPES D'EXPLOITATION

## Naissances

### ADMINISTRATION CENTRALE

Bruno chez Vansoye R. (Ostende)

### ANVERS

Ann chez Eyckmans Willy (Anvers)  
Nancy chez Vorrsselmans Marcel (Merksem)  
Marc chez Van Tichelen Jozef (Wuustwezel)  
Hilde chez Rieberghe René (Turnhout)

### FLANDRE ORIENTALE

Kurt chez Decap Georges (Woumen)

### HAINAUT

Christelle chez Hernalesteen R. (Souvret)  
David chez Wart B. (Houdeng-Goegnies)  
Nathalie chez Hocq René (Eugies)  
François chez Dauwe Jacques (Bracquegnies)  
Marie-Ange chez Mathieu Freddy (Jemappes)  
Michel chez Mertens Fr. (Marchienne-au-Pont)  
Fabien chez Mensier Henri (Marcinelle)  
Gregory chez Dewit Jean-Pierre (Gilly)

### NAMUR-LUXEMBOURG

Christel chez Malherbe Jean (Namur)  
Luc chez Dujéau Roger (Ermeton-s-Biert)  
Fabian chez Parent Bernard (Dinant)  
Sylvia chez Delisée Gilbert (Vedrin)  
Sylvie chez Wauthy Jean-Claude (Namur)  
Laurence chez Boigelot Marcel (Namur)

### LIEGE

Bruno chez Krings Léonard (Eupen)  
Véronique chez Colinet A. (Lens-St.-Remy)  
Nathalie chez Gilard J. (St.-Nicolas-lez-Liège)  
Fabienne chez Gregoor J. (Jemeppe-s.-Meuse)  
Christiane chez Simon Fr. (Grâce-Hollogne)  
Christian chez Lambert Yvan (Glain)

### BRABANT

Gunther chez Verheyden L. (Wezemb.-Oppem)  
Michel chez Leroy G. (Chastre-Villeroux)  
Nancy chez Andries V. (Kampenhout)  
Pascal chez Nys André (Heverlee)  
Anita chez Kiekens Raymond (Anderlecht)

### LIMBOURG

Luc chez Vandeborn L. (St.-Lambr.-Herck)  
John chez Vansteenkiste Jean (Genk)  
Linda chez Brouwers Jean (Maaseik)  
Frank chez Ignoul Hubert (Dilsen)  
Chantalle chez Geraerts Benedict (Paal)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Sophie chez Naessens Frans (Courtrai)  
Philip chez Brock René (Ostende)  
Martine chez Cloet Marcel (Ostende)  
Koen chez Crombez Leopold (Bruges)  
Koen chez Kerkaert Fernand (Leke)  
Björn chez Vancoillie Roger (Ostende)

## Mariages

### ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle Van Tulden J. a épousé M. Braet A.  
Mlle Delodder E. a épousé M. Van Poucke M.  
Vandenbergh R. a épousé Mlle Maris M.

### ANVERS

Smits Ch. a épousé Mlle Schepkens G.  
Verhoeven J. a épousé Mlle Hermans M.  
Daghelinckx L. a épousé Mlle De Rechter R.  
Tanghe R. a épousé Mlle De Vos R.

### HAINAUT

Delattre J.-M. a épousé Mlle Cailleaux J.  
Delauw J.-C. a épousé Mlle Léopoldseider G.

### NAMUR-LUXEMBOURG

Dumont D. a épousé Mlle Houdmont M.-C.  
Camus M. a épousé Mlle Stoffel J.  
Javaux G. a épousé Mlle Dumont M.  
Amay M. a épousé Mlle Dumortier L.

### LIEGE

Claes R. a épousé Mlle Hamels M.-T.  
Willot J. a épousé Mlle Golinvaux J.

### BRABANT

Duquesnoy M. a épousé Mlle Cleeren M.-L.  
Jonckheere G. a épousé Mlle Monsecoer C.

### LIMBOURG

Smeets J. a épousé Mlle Daemen M.  
Reenaers G. a épousé Mlle Radlgruber Fr.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Vandenbergh R. a épousé Mlle Sys D.

### BRABANT

Ernotte E., contrôleur	49
Nackaerts Fr., contremaître 1e cl.	48
Van Cleynenbreugel, ch. dép. 1e cl.	43
De Bot J., receveur	42
Deweert J., ouvrier qual.	42
Ermgods Fr., ouvrier qual.	35
Van Everbroeck R., ouvr. semi-qual.	35
Jacquemijns E., visiteur	34
Van Etterryck H., receveur	32
Delpierre J., ouvrier qual.	29
Veldeman G., receveur	21

### LIMBOURG

Geurts J., ouvrier d'élite	44
Vandersmissen A., ouvr. qual. 1e cl.	27

### FLANDRE OCCIDENTALE

Louage L., manœuvre	41
Boone A., ouvrier qual.	40
Debusschere L., piocheur	38
Pattijn H., conducteur A.B.	22

## Nécrologie

### AGENTS EN SERVICE

Age

### NAMUR-LUXEMBOURG

Delmont L., conducteur A.B.	62
-----------------------------	----

### FLANDRE OCCIDENTALE

Cordier V., conducteur A.B.	61
-----------------------------	----

### ALLOCATAIRES C.R.A. - C.R.I. - C.A.S.

### ANVERS

Van Der Schoot K., receveur	77
De Raet L., chef receveur	89

### FLANDRE ORIENTALE

De Neve J., chef receveur	74
---------------------------	----

### HAINAUT

Romans Ch., conducteur él.	80
Marchand V., receveur	52
Gallez M., ouvrier qual. 1e cl.	57
Robert A., brigadier	86
Forge H., ouvrier qual. 1e cl.	89

### NAMUR-LUXEMBOURG

d'Hoop A., chef de service 1e cl.	73
-----------------------------------	----

### BRABANT

Mostinckx Fr., ouvrier semi-qual.	85
Verdeyen G., receveur	72
Van Sina J., chef de service import.	74
Persoons J.B., ouvrier qual.	63
Clinckx P., piocheur	85
Lebrun R., brigadier	60
Thiels V., receveur	67
Van der Heyden W., conducteur él.	71
Christens H., brigadier	69

### FLANDRE OCCIDENTALE

Despiegelaere A., machiniste	88
Boerjan R., conducteur A.B.	74
Schockaert H., ouvrier qual.	73
Biesbrouck O., conducteur él.	71
Tournoy A., conducteur él.	90

## Agents des groupes mis à la pension

### Mois de juillet-août 1971

Années de  
service

### ANVERS

Gysbrechts F., contrôleur	47
Schuyten F., commis	42
Maes J., receveur	38
Fierens E., receveur	37
Aerts L., ouvrier qual.	37
Van Elsacker Fr., receveur	30
Segers Fr., conducteur ART	28

### FLANDRE ORIENTALE

Philips M., receveur	37
----------------------	----

### HAINAUT

Robert G., conducteur	48
Ronvaux M., conducteur	48
Vilain G., contrôleur	47
Lebeau J., receveur	43
Grun M., ouvrier qual. 1e cl.	41
Fontaine A., conducteur él.	41
Vinck Ch., conducteur	36
Jurion R., receveur	33
Jacques L., ouvrier qual. 1e cl.	32
Lorax G., manœuvre	29
Cambrier L., receveur	24
Legrand R., receveur	20

### NAMUR-LUXEMBOURG

Pelerin L., conducteur A.B.	49
André A., ouvrier qual.	37

### LIEGE

Boulangier E., machiniste	30
---------------------------	----

## Administration Centrale

Nous avons accueilli à T/At. M. Van de Weghe, ingénieur civil, qui effectue son stage à Hasselt, ainsi que M. Daminette, ingénieur technicien, qui continue le sien à l'atelier d'Andenne.

Le Centre d'Informations a vu arriver M. Pétré, candidat opérateur-mécanographe.

Nous leur souhaitons la bienvenue et une prompt adaptation.

## LES LONGUES CARRIERES

### Raymond DERRE

Le père de R. Derre, qui travaillait depuis plusieurs années pour une société fermière des Vicinaux, estima que ce milieu conviendrait également à son fils.

C'est ainsi que Raymond Derre entra en service comme manoeuvre au dépôt d'Assebroek, le 18 octobre 1920, à l'âge de 14 ans.



Après avoir passé ensuite deux ans à l'atelier, il devient chauffeur de locomotive, le 1er mai 1924.

En 1935, lors du remplacement des locomotives à vapeur par des autorails, Raymond Derre fut initié à la conduite de ce nouveau moyen de transport.

Entre 1940 et 1945, par suite des circonstances de guerre, les locomotives à vapeur repriront du service et Raymond Derre redevint machiniste.

Lors de la suppression définitive des services ferrés du réseau de Bruges, en 1951, Raymond Derre prit place au volant d'un autobus du réseau urbain.

Bien qu'il ait dû s'adapter à plusieurs modes de transport, notre nouveau pensionné est très satisfait de sa longue carrière à la S.N.C.V., où deux de ses frères ont également été en service.

Nous lui souhaitons de longues années de repos et de bonne santé.

D'autre part, nous aurons une pensée émue à la mémoire de Mme M.H. Demarbaix, décédée au début de septembre après une très longue et pénible maladie qu'elle avait supportée avec grand courage. Nous l'avions connue, à ses débuts, en 1945, sous son nom de jeune fille, Mlle Salomé; elle fut toujours attachée au Secrétariat, où ses collègues conserveront d'elle le souvenir d'une jeune femme calme, réservée et très aimable. Nous présentons à sa famille nos profondes condoléances.

### Maurice ARENTS

Maurice Arents a commencé sa carrière le 25 juillet 1921 comme manoeuvre au dépôt de Gand-Heirnisse. En 1931, lors de la suppression partielle de ce dépôt, il fut transféré aux nouveaux ateliers de Destelbergen.



C'est là qu'il fut promu ouvrier qualifié, puis ouvrier qualifié de 1er cl. et, enfin, ouvrier d'élite.

Au cours de sa longue carrière, Maurice Arents a participé à l'évolution complète des services des Vicinaux dans la région gantoise.

Nous souhaitons au nouveau pensionné une longue et paisible retraite.

## Nos Vicinaux

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

Téléphone : 11.59.90 — Ext. : 335 — C.C.P. 32.27

Editeur responsable : L. Vanderfaellie, rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

## Les propos du contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** J'ai eu, tout récemment, mon attention attirée par un grand titre dans mon journal : « Comme si 24.000 Britanniques étaient fustigés chaque année ».

**LE CONDUCTEUR :** Il s'agissait de victimes des accidents de la route ?

**B. :** Non, mais du nombre de citoyens britanniques décédés à la suite de bronchites chroniques et de cancers du poumon provoqués vraisemblablement par l'usage de la cigarette. D'autre part, je viens de feuilleter une brochure éditée par une firme pétrolière anglaise dont le chef du service médical disait que depuis le milieu du siècle, pour un mort sur la route, il y a 4 décès par suite d'affection pulmonaire grave.

**C. :** Je fume comme vous, et je pense qu'il n'y a pas de « cigarette sans danger ».

**B. :** Non; cet article disait encore que l'on avait mis 40 ans pour être certain que les cigarettes actuelles NE sont PAS inoffensives.

C'est le dernier quart de la cigarette qui est le plus dangereux, car cette partie ayant été traversée par la fumée inhalée est tellement chargée de goudron et de nicotine que les dernières bouffées tapissent les poumons de goudron liquide qui s'épaissit et crée des ulcérations.

**C. :** J'en ai froid dans le dos.

**B. :** Mais, si la santé de ses agents intéresse la S.N.C.V., il y a un autre aspect de la question qu'elle ne peut perdre de vue.

Combien de fois des personnes étrangères à la Société sont venues me rapporter que tel ou tel conducteur fumait en service, parfois dans un bus déjà occupé par des voyageurs.

**C. :** Mais c'est probablement dans des véhicules en stationnement ?

**B. :** Je vous l'accorde, mais l'interdiction de fumer dans les autobus en service et en stationnement, vaut non seulement pour les voyageurs mais également et surtout pour les agents. Car enfin, ce sont eux qui doivent donner le bon exemple et les gens jugent des qualités d'un service public d'après le comportement de son personnel.

**B. :** J'ajouterai qu'il est indispensable de sévir contre les agents qui fument en conduisant un autobus; un moment de distraction, imputable à une cigarette allumée est vite arrivé et ces conducteurs sont en contravention avec l'article 15 du Règlement de police.

# Les dangers sur le chemin du Travail

Du 1er octobre au 15 novembre, le Conseil supérieur de la Circulation routière organise une campagne pour la sécurité sur le chemin du Travail.

Les entreprises et spécialement leurs Comités de Sécurité, d'Hygiène et d'Embellissement des lieux de travail ont été invités à participer à cette action qui bénéficie du concours de la presse, de la radio et de la télévision.

## C'est plus qu'un problème de circulation !

Chaque jour, deux millions cent cinquante mille travailleurs, soit plus de la moitié de la population active du pays, doivent se rendre à leur lieu de travail : usine, bureau, atelier, chantier...

Il ne faut pas qu'ils soient frappés avant même d'arriver à pied d'œuvre et, après la journée de travail, ils devraient pouvoir retourner chez eux sans être exposés, de nouveau, à des dangers parfois plus graves encore.

Il se produit en une année normale, c'est-à-dire sans hiver particulièrement rigoureux, quelque 30.000 accidents sur « le chemin du travail » dont plus de 3.000 cas avec conséquences graves.

On évalue à plus d'un milliard de francs les charges financières annuelles résultant directement de ces accidents et qui incombent à l'assurance-loi; il faut toutefois y ajouter les frais indirects, qui peuvent être évalués au triple de la somme précitée, de telle sorte que la charge économique totale approche ainsi, en définitive, les 5 milliards de francs par an; autrement dit, elle correspond à la perte de 2.300.000 journées de travail.

Le risque « chemin du travail » menace **essentiellement** les piétons, les cyclistes et cyclomotoristes. Des piétons, il y en aura toujours; l'usager du train, du tram ou du vicinal doit, en effet se déplacer à pied du lieu de sa résidence au point de départ du transport en commun et ensuite du point d'arrivée, il doit encore marcher pendant quelques minutes pour atteindre l'usine ou le bureau.

Le Code de la Route leur est également applicable, donc

### Piétons :

- Utilisez les trottoirs ou les accotements en saillies praticables;
- Faites usage, avec prudence, **des passages cloutés ou zébrés**;
- Aux endroits pourvus de feux de circulation, ne traversez pas la chaussée tant que ces feux ne l'autorisent pas;
- Traversez la chaussée perpendiculairement à son axe;
- Regardez d'abord à gauche puis à droite avant de traverser la chaussée.

### Usagers de vélos avec ou sans moteur :

- Veillez à ce que votre vélo soit toujours en bon état;
- Evitez de faire des vitesses excessives;
- Utilisez les pistes destinées aux vélos.

En suivant strictement ces conseils dans toutes les circonstances, vous diminuerez certainement, dans une large mesure, les risques d'accident sur le chemin du travail.

## LES LONGUES CARRIERES



**J. De Bot**

Est entré en service le 19-5-1926; il a terminé sa carrière comme receveur à Dilbeek.



**A. Fontaine**

Est entré en service le 20-5-1930; il a terminé sa carrière comme conducteur élect. à Jumet.



**R. Trio**

Est entré en service le 18-6-1928; il a terminé sa carrière comme piocheur à Charleroi.



**R. Scarsé**

Est entré en service le 13-1-1933; il a terminé sa carrière comme ouv. qual. de 1re cl. à Jumet.



**L. Pelerin**

Est entré en service le 25-10-1920; il a terminé sa carrière comme conducteur A.B. à Onoz.



**R. Beaufays**

Est entré en service le 31-5-1933; il a terminé sa carrière comme chef de dépôt de 1re cl. à Namur.



**A. Boone**

A débuté le 16-4-1931 et a terminé sa carrière comme ouv. qual. à Courtrai.



**E. Fierens**

A débuté le 17-9-1929 et a terminé sa carrière comme receveur à Rumst.



**J. Lebeau**

A débuté le 30-9-1928 et a terminé sa carrière comme receveur à Quaregnon.



**V. Cleynbreugel**

A débuté le 8-7-1928 et a terminé sa carrière comme chef de dépôt de 1e cl. à Louvain.



**G. Robert**

A débuté le 7-7-1923 et a terminé sa carrière comme conducteur à Mons.



**A. André**

A débuté le 20-2-1934 et a terminé sa carrière comme piocheur à Andenno.



L. Debusschere

Est entré en service le 21-6-1928; il a terminé sa carrière comme piocheur à Ostende.



J. Deweer

Est entré en service le 15-4-1929; il a terminé sa carrière comme ouv. qual. à Cureghem.



L. Louage

Est entré en service le 10-12-1930; il a terminé sa carrière comme manoeuvre à Courtrai.



J. Maes

Est entré en service le 3-2-1929; il a terminé sa carrière comme receveur à Merksem.



M. Grun

Est entré en service le 10-2-1930; il a terminé sa carrière comme ouv. qual. de 1re cl. à Jumet.



C. Vinck

Est entré en service le 20-8-1928; il a terminé sa carrière comme conducteur à Quaregnon.

## Pour changer de vitesse avec la «Wilson»



## DONNEZ DU TEMPS A LA BOITE !

La matière du présent article qui traite du maniement de la boîte de vitesses pneumocyclique Wilson est reprise de la revue d'information du personnel de la société néerlandaise d'autobus B.B.A. («Brabantsche-Buurtspoorwegen en Autobus»); ces précisions nous intéressent car nous avons plus de 900 autobus équipés de cette boîte, à savoir tous les Leyland-Brossel A 91 DAR - 93 DAR et 98 DAR.

La vie agitée d'aujourd'hui exerce aussi son influence sur les boîtes de vitesses.

On peut constater journellement au cours des travaux d'entretien comment un véhicule ou un organe déterminé de celui-ci ont vécu; leur état dépend toujours du comportement des conducteurs à qui ce véhicule a été confié.

Lorsque les premières boîtes furent mises en service, «Nos Vicinaux» fit paraître une description technique dans le n° 54 (janvier - février 1955) qui montrait bien l'enchevêtrement complexe des roues dentées, appelées satellites, réparties autour d'un pignon central dénommé «roue solaire».

La boîte Wilson comprend plusieurs groupes d'engrenages planétaires et les différents rapports de transmission sont obtenus en bloquant les tambours correspondants.

Le passage d'un rapport à l'autre s'effectue en relâchant la bande de frein d'un tambour et en bloquant celle du tambour suivant.

### Durée de la manoeuvre.

Il est évident que la première bande de frein doit être complètement libérée avant de bloquer la suivante. Ceci demande du temps!

Bien que l'air comprimé du cylindre qui commande cette bande, s'échappe vite, il se passe un court laps de temps avant que le tambour puisse tourner librement. Si le levier des vitesses était très lourd et très grand, ce temps de sélection se réaliserait tout seul.

Mais, ici, le levier de vitesses est très petit et peut se manoeuvrer avec deux doigts; de plus, les distances 1 - 2 et 3 - 4 sont très petites.

### Mode de la manoeuvre.

Certains chauffeurs, au moment de la sélection de la vitesse, se contentent de donner un coup sur le levier sans même lâcher la pédale d'accélération.

C'est absurde tant au point de vue de la technique de conduite qu'au point de vue mécanique.

Au point de vue de la conduite parce que, chaque fois, les voyageurs ressentent un choc désagréable qui transforme parfois le voyage en un vrai martyre.

Au point de vue mécanique parce que ce choc sollicite très fort les parties mobiles et provoque une usure anormale; celle-ci se constate, à l'atelier, lors de l'examen des bandes de frein dans la boîte de vitesses, laquelle présente une usure prématurée, due au blocage simultané du premier et du deuxième rapport, par exemple.

### Au moins une seconde au point mort.

Des essais, avec manomètre, ont montré qu'il est nécessaire d'attendre une seconde en position neutre (point mort) avant de continuer le mouvement vers le rapport suivant.

Ce n'est qu'en respectant ce délai que le passage s'effectue sans heurts. Il va de soi que durant ce passage, la pédale d'accélération doit être complètement lâchée.

Celui qui croit que passer des vitesses avec pédale enfoncée n'est pas nuisible pour l'ensemble des organes, montre qu'il n'est guère au courant du métier de conducteur d'autobus.

Une variante d'un dicton bien connu pourrait être: «Traitez la boîte de vitesses avec douceur, épargnez les bandes de frein!»

En complément à l'intéressant article que nous venons de reproduire, nous signalerons qu'un autre genre de manoeuvre intempestive peut causer de graves avaries à la boîte de vitesses pneumocyclique, avaries qui se répercutent sur le moteur.

Il s'agit de la manoeuvre effectuée par certains conducteurs qui croient conduire sportivement en freinant sur le moteur, par le passage direct de la prise (4ème vitesse) à la deuxième vitesse.

Les instructeurs ne manquent jamais de proscrire cette façon de procéder.

Nous signalons, à ce sujet, qu'un verrouillage du levier de commande très simple et très astucieux, a été mis au point dans nos ateliers rendant cette fausse manoeuvre impossible.

Bientôt tous les manipulateurs de commande des boîtes pneumocycliques en service seront munis de ce dispositif.

# L'écartement des voies dans le Monde

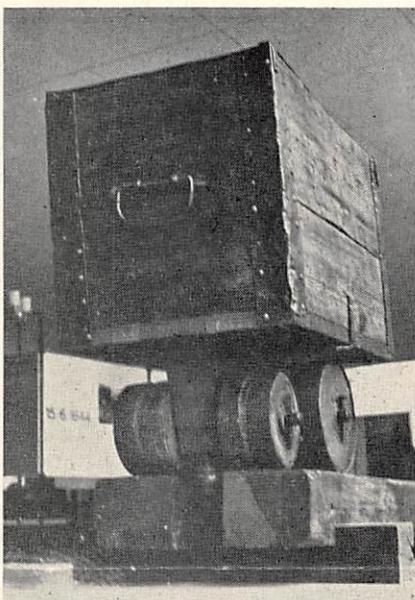
(D'après un article de M. W. Haldi, ingénieur technicien, adjoint au service Ateliers et Traction des C.F.F. suisses)

Les lignes à voie normale (4 pieds, 8 1/2 pouces - ou 1435 mm entre les champignons du rail) constituent près des trois quarts du réseau ferré du monde. Le reste est formé de deux groupes numériquement à peu près égaux pour les écartements réduits et larges, d'une ampleur assez variable. C'est ainsi, par exemple, qu'au Japon et en Afrique, l'écartement dit « du Cap » (1067 mm) est très répandu, tandis qu'en Russie, on connaît l'écartement large de 1524 mm et, en Espagne, celui de 1674 mm. N'oublions pas la voie étroite de 1000 mm, bien connue en Suisse. Il est intéressant de suivre l'évolution des voies ferrées depuis la naissance du chemin de fer.

Mais faisons d'abord un saut dans l'époque qui a précédé notre ère. Il n'était pas question alors de chemins de fer, mais bien déjà d'écartements qui posaient de difficiles problèmes au trafic routier. Les historiens nous disent qu'en Chine, sous la dynastie des Ch'In (246-206 av. J.C.), on éprouvait déjà de grandes difficultés à passer d'un Etat à l'autre à cause de l'écartement différent des axes des chars. Vu que les routes étaient constituées par de profondes ornières, on comprend qu'elles ne pouvaient être parcourues que par des véhicules de même écartement. Une solution de rechange, assez coûteuse, consistait à remplacer les essieux aux frontières. Ch'In normalisa l'écartement, fit construire de nouvelles routes destinées à relier les différentes régions à la capitale, et institua un service rapide par courriers.

Domage qu'on n'en ait pas tenu compte deux mille ans plus tard, lors du début des chemins de fer ! Au cours de notre ère, les premiers rails ne furent pas posés sur la surface terrestre, mais bien sous terre, dans les mines. Pour emmener les matériaux, on se servait alors de wagonnets poussés à la main. Un livre sur les mines, datant du milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, nous apprend que ces wagonnets étaient appelés « chiens » parce qu'en les déplaçant, on provoquait un bruit semblable à l'aboïement de ces bêtes. Ces « chiens de mines » furent d'abord utilisés sur des poutres en bois. Vu que les larges roues en bois n'avaient

pas de rebords (boudins), on plaçait, sous la caisse du wagonnet, un axe vertical descendant jusqu'aux « rails », et doté d'une roue de guidage. Plus tard, les rails en bois furent remplacés



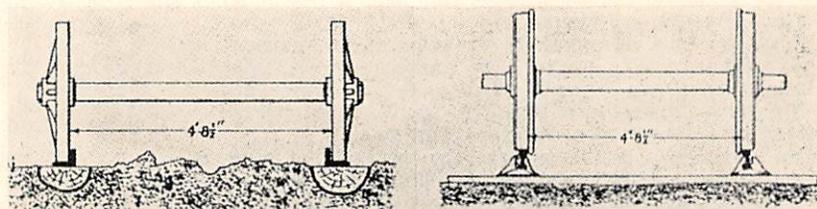
Un « Chien de mine » utilisé en Suisse vers 1785.  
(Photo Musée des Transports - Lucerne).

par d'autres en fer, ce qui permit de décupler les prestations de transport.

C'est sur la route et non sur le rail que circula la première machine à vapeur. Mais aucun des véhicules conçus par différents inventeurs ne donna satisfaction à cause, notamment, de l'état des routes. Signalons à cet effet la machine à trois roues de N. J.

Cugnot (1769). D'autres pionniers tentèrent d'utiliser sur rail la force de la vapeur, tel Trevithick, en 1804. Mais le temps n'était pas encore venu de faire fructifier les idées d'un véhicule automobile et de mettre réellement l'invention à profit. C'est enfin en 1825 que Stephenson put lancer le modèle qu'il avait conçu. Avec sa locomotive « Locomotion », il transporta, le jour de l'ouverture de la ligne Stockton-Darlington, 600 voyageurs à la vitesse de 20 km/h. L'écartement des rails qu'il choisit (4 pieds, 8 1/2 pouces = 1435 mm) était celui des diligences anglaises qui pourrait correspondre aux traces laissées en Angleterre par les chars romains. Il est cependant intéressant de noter que les sillons creusés par les chars dans le sol de Pompéi ont un écartement moyen de 1445 mm. La plupart des chemins de fer miniers d'Angleterre doivent cependant avoir eu un écartement de 1372 mm. Mais cette mesure est ensuite passée à 1435 mm, probablement pour des raisons de place et pour pouvoir mieux loger le foyer sur les locomotives à vapeur.

Il y a une autre explication, c'est qu'au moment où Stephenson fut engagé comme ingénieur à la Stockton et Darlington Railway, le problème de l'écartement devint important et dans le but de prendre une décision d'une façon méthodique, Stephenson prit la mesure moyenne d'une centaine de wagons miniers utilisés dans le district de Darlington et il constata qu'elle était de 4 pieds, 8 pouces et demi. Ayant pris une bonne fois une décision, Stephenson avait la réputation d'être entêté; ainsi, cet écartement



A gauche : une des premières « assiettes de voies », dans les mines, montrant les longrines de chêne protégées par des plaques de fer forgé aux extrémités recourbées, pour conserver les wagons sur la voie.

A droite : une voie de chemin de fer montrant la transposition du burrelet du rail à la roue ayant pour conséquence le maintien du même écartement.

fut utilisé par lui et son fils chaque fois qu'ils furent à l'origine de la construction d'un nouveau chemin de fer.

L'écartement standard européen est de 1,435 m ce qui est l'équivalent métrique le plus proche de 4 pieds 8 pouces 1/2 mais est cependant légèrement plus large que l'écartement standard britannique.

Les wagons anglais peuvent circuler facilement sur le continent, mais les roues de wagons continentaux doivent avoir un bourrelet mince s'ils ne veulent pas rester coincés sur le réseau britannique.

## Les écartements plus larges

Les raisons qui ont poussé à déroger, dans certains cas, à la règle établie sont de différentes natures. C'est ainsi que l'écartement réduit permet de concevoir des courbes à rayon plus court, ce qui est particulièrement avantageux dans les régions montagneuses, à condition que les prestations de trafic ne soient pas excessives.

L'écartement large (soit celui de plus de 1.435 mm) permet de construire des véhicules moteurs particulièrement puissants et, en outre, de concevoir un rapport favorable charge utile/poids mort pour les véhicules remorqués. La construction des lignes et du matériel roulant est cependant plus onéreuse.

Les raisons ayant conduit à adopter un écartement large ne sont cependant pas toujours de nature économique; elles ont aussi été déterminées par des facteurs stratégiques et parfois — c'est humain — par des erreurs de jugement.

C'est ainsi que l'Espagne adopta l'écartement large, en 1844, convaincue que celui de 1.435 mm, choisi par Stephenson, serait supplanté par l'écartement large de 2.134 mm introduit par l'ingénieur Brunel au « Great Western Railway ». Au contraire, le Parlement anglais décréta obligatoire l'écartement normal (1.435 mm) pour tous les chemins de fer à construire sur le territoire national. En fin de cause, les Espagnols décidèrent d'adopter un écartement de 1.676 mm (5 1/2 pieds anglais ou six pieds de Castille).

Quant aux Russes, ce sont probablement des motifs militaires et stratégiques qui les poussèrent pour se protéger des invasions, à adopter l'écartement large. Au cours des première et seconde guerres mondiales, les chemins de fer jouèrent un rôle déterminant dans ce pays, surtout à cause du mauvais état du réseau routier. Pendant la première de ces guerres, le militaire

russe dut être transporté, en moyenne, sur 1.100 km, soit sur une distance quadruple de celle du soldat allemand. Le réseau ferré allemand était alors dix fois plus dense que le réseau russe. Au cours de la deuxième guerre mondiale, les Allemands convertirent souvent, au cours de leur avance, l'écartement large en écartement normal, afin d'assurer les mouvements de leurs troupes au moyen de leur propre matériel ferroviaire.

Comment est-il possible, sans changement de trains ou transbordement, de vaincre les difficultés inhérentes aux différents écartements ?

Une première possibilité est offerte par les *trucks transporteurs* (porteurs de véhicules). La solution est toutefois coûteuse, puisqu'il faut remorquer un poids mort. En outre, la vitesse doit généralement être limitée pour des raisons de stabilité et de sécurité

Une autre solution consiste à placer, aux frontières, la caisse des voitures sur des essieux d'un autre écartement, ce qui permet à celles-ci de continuer leur course sans que les voyageurs aient à changer de train. Une telle installation est en service à Brest-Litowsk (frontière polono-russe). Les voitures-lits peuvent ainsi directement circuler de Rome, Paris et Hoek van Holland à Moscou.

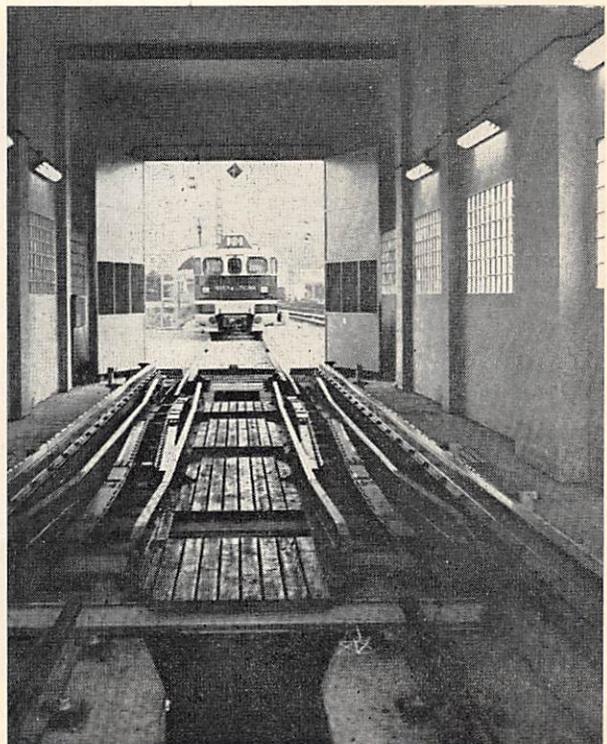
Il est aussi possible d'utiliser des essieux montés dont les roues peuvent être déplacées sur l'axe horizontal. Un premier brevet de ce genre a déjà été

déposé en 1898. Ce système trouve une application pratique dans certains trains directs de marchandises entre l'Allemagne de l'Est et la Russie. Une maison suisse a récemment gagné le prix d'un concours international pour essieux à écartement réglable selon ce principe (\*).

La pose d'une seule voie à trois ou quatre rails (selon les circonstances) permet d'obtenir deux écartements différents et peut servir à plusieurs fins. Sur des voies industrielles ou de raccordement, les véhicules moteurs d'un certain écartement peuvent remorquer des wagons d'un autre écartement.

(Avec l'aimable autorisation de la rédaction du bulletin des C.F.F.-chemins de fer fédéraux suisses.)

(\*) Cette idée a reçu une récente et remarquable application. Les trains légers articulés TALGO qui circulaient auparavant entre Irun et Madrid ont été mis en service, en juin 1969, entre Paris et Madrid. Pour la première fois, la transition entre le réseau espagnol à large écartement et la voie française à écartement classique a pu être réalisée en utilisant des bogies AJUSTABLES. Le train expérimental, composé d'une rame de six éléments remorquée par la locomotive de la RENFE « Virgen de Lourdes », peut utiliser tous les écartements existants : standard : 1.435 mm, espagnols : 1.668 mm, portugais : 1.665 mm, finlandais ou russes : 1.524 mm.



Le dispositif réalisé à la frontière franco-espagnole pour modifier l'écartement des voitures du train Talgo.



Un train-mixte (voyageurs-marchandises), à Mol, entre la gare S.N.C.B. et Mol-Donk sur une voie à 4 rails (1 m et 1 m 435). (Collection E. Keutgens)

### ... et à la S. N. C. V.

En principe, les lignes ferrées pour lesquelles la S.N.C.V. avait obtenu une concession, avaient un écartement d'un mètre.

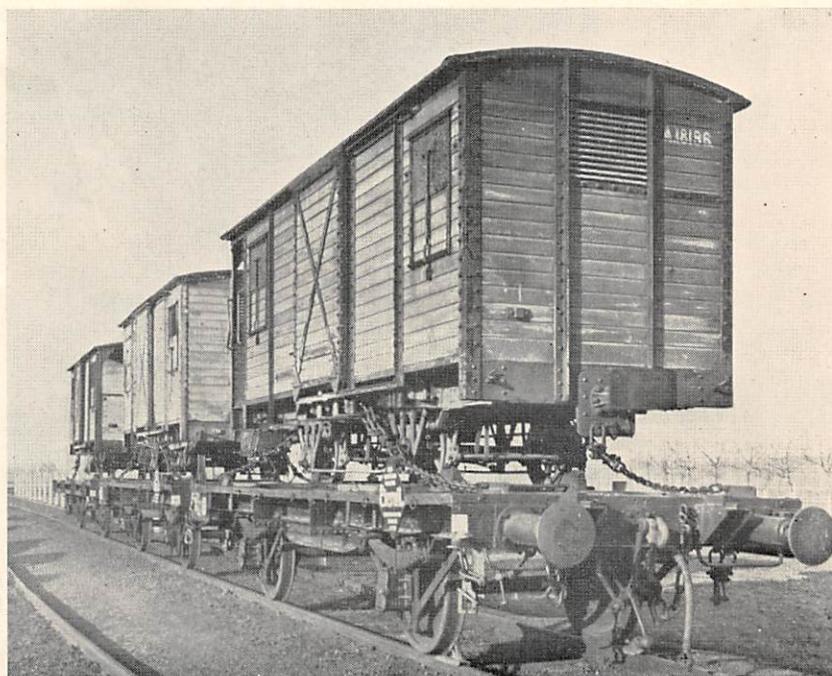
Le réseau ferré vicinal a connu cependant quelques exceptions qui peuvent être résumées comme suit.

#### 1. La voie hollandaise.

Dans la province d'Anvers, 13 lignes, d'une longueur totale de 530 km, avaient un écartement de 1,067 m.



Un tram « vapeur » vicinal à Olen (province d'Anvers) sur voie de 1,06 m, quelques années avant la première guerre mondiale (Coll. Archives S.N.C.V.)



Trois wagons fermés vicinaux, à écartement métrique, série A. 18000, solidement arrimés sur 3 wagons plats de la S.N.C.B., à écartement 1 m 435.

Ces lignes donnaient correspondance aux lignes de chemins de fer secondaires des Pays-Bas aux villages de Zandvliet, Wuustwezel, Meerle, Poppel et Arendonk : c'est la raison pour laquelle cet écartement fut choisi, d'où la dénomination de « voie hollandaise ».

Cet écartement représente la 1.000e partie de la « Verste », mesure de distance en Russie, correspondant à 1,067 m. En 1919, la S.N.C.V. décida de ramener ces voies à l'écartement métrique.

#### 2. Voie normale.

En dérogation à la règle générale, trois lignes ferrées vicinales furent construites à l'écartement normal, c'est-à-dire sur 1,435 m.

Deux de ces lignes se trouvaient dans la province de Liège.

La section de voie la plus ancienne reliait Poulseur à Sprimont (8,5 km), elle fut construite en 1887 et 1888. Cette ligne fut prolongée de Sprimont à Trooz en 1906 et 1907, ce qui porta la longueur de la ligne à 23 km.

La deuxième ligne à écartement normal reliait Dolhain à Eupen et avait une longueur de 9,210 km. La section Dolhain-Goé fut inaugurée le 4 juillet 1891; la section Goé-Membach en 1896; la section Membach-Eupen fut mise en service l'année suivante. C'était une ligne internationale, car la région d'Eupen appartenait, à cette époque, au territoire allemand, avec une station frontière à Membach.

Enfin, nous citerons, comme dernière ligne, celle de Groenendaal-Overijse dans la province de Brabant. La S.N.C.V. avait l'intention de relier cette ligne à celle de Bruxelles-Petite Espinette, ce qui fut refusé, de sorte que la ligne Groenendaal-Overijse est restée isolée quoique cependant raccordée, à Groenendaal, à la ligne du grand chemin de fer Bruxelles-Gembloux-Namur. La ligne vicinale ouverte au trafic le 15 juillet 1894, avait une longueur de 6,710 km.

En plus de ces trois lignes, qui assuraient le transport tant des voyageurs que des marchandises, il faut encore



Un tram « vapeur » de la ligne vicinale Overijse - Groenendaal sur voie normale 1 m 435, en 1907, dans la station de Groenendaal. (Photo R. Pittoors)

#### 4. Trois rails.

Certains raccordements avaient trois rails dont un était utilisé aussi bien par le moyen de traction que par les wagons tandis que des deux rails restants, l'un était utilisé par le moyen de traction et l'autre par le wagon.

Ce système était en vigueur sur :

- Goeferdinge - Grammont (1 km 320);
- Tavier - Boneffe (4 km 245);
- Zurenborg - raccordement usine à gaz.
- Rixensart - Maransart (1929-31).

On peut donc constater que la S.N.C.V., à côté de la voie métrique caractéristique, a utilisé aussi d'autres écartements de voie.



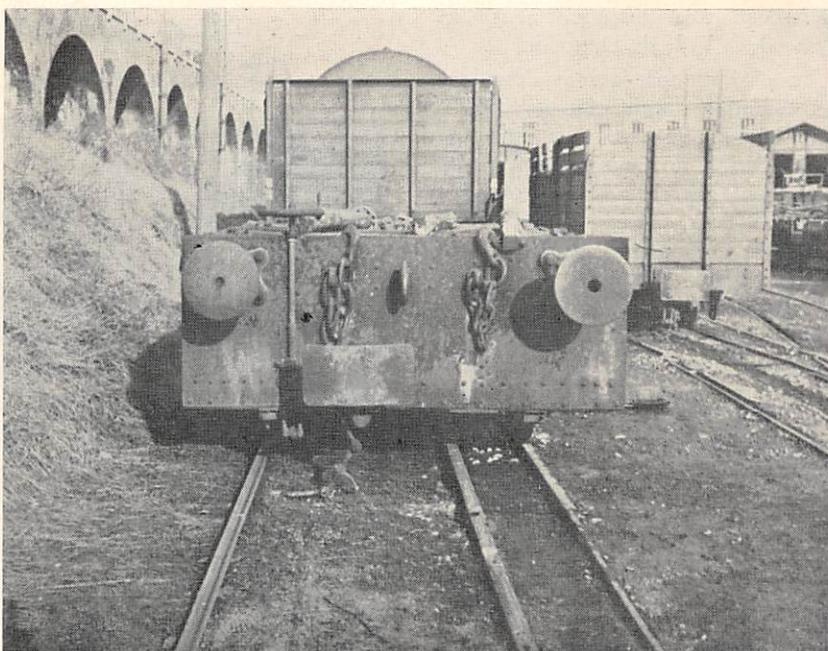
Un wagon ouvert de marchandises (20 t) de la S.N.C.B. sur un truck S.N.C.V.

mentionner l'importante voie industrielle (2,100 km) qui partait de Merksem-IJskelder et à laquelle 33 firmes étaient raccordées.

#### 3. Quatre rails.

Les voies de raccordements industriels suivantes avaient quatre rails; le matériel de traction utilisait l'écartement métrique et les wagons tractionnés roulaient sur la voie normale :

- raccordements à Baudour (3 km 800);
- Mol (S.N.C.B.) - Mol (Donk) 3 km 750);
- Chimay-Forges (5 km 550);
- Espierres-Warcoing (4 km);
- Neufvilles (station - Neufvilles (village) (4 km 400);
- Ouffet - Comblain-au-Pont (13 km 500).



La voie de raccordement, dans la station de Zurenborg (Anvers), avec 3 rails : voies de 1 m et 1 m 435. Remarquez l'emplacement du buttoir inférieur du wagon intercalaire. (Photo Fr. Keutgens)

# ACTES DE PROBITE

Les agents dont les noms suivent, ont remis à leur chef de dépôt des sommes d'argent ou des objets trouvés au cours de leur service.

## ANVERS

Dépôt de Broechem : Vluymans J. (1.170 F), Fockaert F. (1.001 F).  
Dépôt de Turnhout : Keersmaekers L. (46 florins).

## FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Destelbergen : Lauwers A. (912 F).  
Dépôt de Hamme : Coppieters A. (1.539 F).  
Dépôt d'Audenarde : Botteldooren J. (500 francs).

## NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt d'Andenne : Delannoy (1.045 F et montre).  
Dépôt de Namur : Duculot R. (2.010 F), Donny J.P. (836 F), Lignier M. (une montre).  
Dépôt de Florennes : Rouly M. (1.600 F), Wilmot J. (4.935 F), Mosselmans F. (1.150 F).  
Dépôt de Dinant : Damiot T. (1.470 F).  
Dépôt de Mariembourg : Hayot Ch (1.000 F).  
Dépôt de Lesves : Defurneaux R. (1.307 F).  
Dépôt d'Ohey : Leclercq J. (5.910 F).  
Dépôt d'Ermeton-sur-Biert : Gerard J. (1.756 francs).  
Dépôt d'Alle-sur-Semois : Bertholet R. (720 francs).  
Dépôt de Florenville : Antoine A. (500 F).

## LIEGE

Dépôt de Liège-St.-Gilles : Ernest C. (appareil auditif), Jérôme L. (1.870 F).  
Dépôt d'Omal : Dochain A. (951 F).  
Dépôt de Warzée : Gérard H. (1.201 F), Lo-  
neux J. (1.500 F).

## BRABANT

Dépôt de Tirlemont : Broeckmans A. (618 F).

## FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt d'Assebroek : Danneels G. (3 chaînes en or et une bague en or), Ballegeer D. (3.830 francs).  
Dépôt de Courtrai : Baetens A. (784 F), Sys A. (bracelet-montre en or).  
Dépôt d'Ostende : Gesquiere Fr (1.720 F et 10 livres anglaises), Taeckens J. (une assignation de 6.300 F), Ingelbrecht J. (1.500 F), Gaerdelen Fr. (1.130 F), Damman W. (alliance en or), Nierynck A. (1.206 F), Cyx J. (6.000 F), Bailleul W. (4.650 F), Ryckeman Fr. (1.137 F), Vandembroucke J. (1.600 F), Commeyne K. (22 dollars, 10 livres et un chèque de 200 dollars), Boeve E. (appareil fotogr.), Pille J., (1.520 F), Hubrecht G. (appareil fotogr.), De Prince H. (1.700 F).  
Dépôt de Knokke : Lampo A. (19.000 F), Ver-  
cruysse A. (850 F), Strubbe J. (100 florins),  
Devlieghere W. (1.110 F).  
Dépôt de La Panne : Nieuwlaet A. (700 F),

Vandamme M. (deux appareils fotogr. et 4.200 F).

## HAINAUT

Dépôt de Tournai : R. Petit (1.551 F et 900 F), L. Beausière (640 F).  
Dépôt de Charleroi : Ch. Lenaerts (transistor), J.P. Dewit (739 F), De Waele G. (tourne-  
disques), Labasse R. (montre), Frisque H. (734 F), Perick J. (montre).  
Dépôt de Trazegnies : Vandembulcke R. (voiture d'enfants).  
Dépôt de Jumet : Fevry A. (collier de per-  
les).  
Dépôt de Nalinnes : Poucet A. (alliance en or).  
Dépôt d'Eugies : Mercier J. (1.373 F).  
Dépôt de Quaregnon : Buys N. (1.158 F), Bertiaux J. (760 F), Godin Ch. (548 F), Cuve-  
lier Cl. (portefeuille contenant 11.650 F),  
Bosch A. (2.000 F).  
Dépôt de La Louvière : Fauconnier J. (3.860 F), Soupart G. (bracelet en or).

## LIMBOURG

Dépôt de Bilzen : Duellen E. (529 F).  
Dépôt de Koersel : A. Crombe (2.214 F), W. Mentens (9.200 F).  
Dépôt de Maaseik : Fr. Weytjens (montre de dame).  
Dépôt de Lanaken : G. Coox (900 F).  
Dépôt de St.-Trond : R. Breels (3.700 F), G. Dupae (703 F).  
Dépôt de Hasselt : R. Kuyckx (1.800 F), P. Baptist (1.366 F).  
Dépôt de Genk : A Schellekens (1.702 F et montre de dame).

## Championnat cycliste de Belgique 1971 pour le personnel de la S.N.C.V.

C'est à Liège, en 1950, qu'avait eu lieu le dernier championnat cycliste pour le personnel de la S.N.C.V.

A la suite d'un concours de circonstances, l'Amicale du personnel de Dixmude décida de reprendre cette manifestation sportive qui était devenue une tradition et dont beaucoup d'agents regrettaient la disparition.

L'organisation en fut confiée à M. J. 't Kindt, chef de mouvement de 2e cl., qui put compter, tant financièrement que matériellement, sur l'aide de la Ville de Dixmude.

Le championnat qui se déroula le 12 septembre dernier, fut un succès et une réussite sur toute la ligne. La participation de coureurs venus non seulement des régions environnantes mais de la province d'Anvers, du Brabant, du Limbourg et même de Liège et de Namur, en est le témoignage. D'autre part, les organisateurs sont fiers : jamais une course cycliste n'a provoqué un tel intérêt à Dixmude !

Sous un soleil bienfaisant, 64 coureurs vinrent se présenter au départ, parmi lesquels 46 de moins de 35 ans et 18 au-delà de 35 ans, avec l'espoir d'enlever un des nombreux prix. Près de 10.000 F de prix en argent, ainsi que 3 coupes avaient pu être réunis, sans oublier le maillot tricolore pour les coureurs des deux catégories !

La distance à parcourir était de 70,5 km; elle comportait, 30 tours de 2.350 m sur un beau circuit légèrement vallonné. On roula très dur à certains

moments et ce furent les frères Farazijn qui dominèrent la course et enlevèrent le circuit en 1 h. 58.

### Résultats

1. FARAZIJN Gilbert (Beerst)
2. BALCAEN José (Courtrai)
3. FARAZIJN Etienne (Dixmude) (\*)
4. PASQUET Michel (Lauw)
5. BRAMS André (Tielt-Brabant)
6. ROOM Raoul (Berg)
7. ALAERTS Jean (St.-Joris-Winge)
8. VERSCHUEREN Jozef (Heist-op-den-Berg) (\*)
9. RAMMEN Roland (Assebroek)

10. VANDEWOESTIJNE Julien (Lembeke)

(\*) Coureurs de plus de 35 ans.

La coupe prévue pour les trois meilleurs coureurs classés appartenant au même dépôt fut remportée par celui d'Assebroek. Celle qui revenait au dépôt le plus éloigné, échut aux coureurs venant de Liège St.-Gilles et ce fut à M. Gustave Hoyez (de Chaussée-Notre-Dame dans le Hainaut) que fut remise la coupe récompensant le coureur le plus âgé.

Devant ce succès, salué par la presse locale, des projets et des plans sont déjà élaborés pour le championnat de 1972. Nous félicitons les organisateurs et nous leur souhaitons une réussite au moins identique, l'année prochaine.



Les frères Gilbert et Etienne Farazijn furent fleuris après leur victoire respective dans les catégories en dessous et au-dessus de 35 ans.  
A l'extrême droite, M. Julien 't Kindt, organisateur de ce championnat cycliste.