

Nos Vicinaux

Bulletin d'information

pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 163

MARS-AVRIL 1973

28ème ANNEE

SOMMAIRE

- 2 Formalités en cas de maladie.
- 3 La séance du Service Général de la Sécurité et de l'Hygiène.
- 5 Métros et semi-métros dans le monde.
- 7 Le Tramway touristique de l'Aisne.
- 11 La fête des 4.000 jours sans accident au groupe de Liège.
- 12 Le centenaire du Cable Car à San Francisco.
- 13 Le Musée de Schepdaal redevient « vicinal » à 100%.
- 15 Un voyage en « vapeur » décrit par Georges Simenon.
- 16 En Espagne : 800 km de voies métriques d'un seul tenant.

A Namur, un autobus venant de la rue de Fer et empruntant la rue de l'Ange débouche sur la place du même nom, où se trouve une ancienne fontaine surmontée de la statuette de l'Ange (1791).

(Photo Roels).



FORMALITES EN CAS DE MALADIE

Faites attention

La santé est un bien précieux que nous nous efforçons, en général, de préserver soigneusement.

Mais nous ne sommes pas, malheureusement, toujours à l'abri de l'une ou l'autre maladie, nous mettant dans l'impossibilité de nous rendre au travail.

Nul n'ignore, croyons-nous, que des formalités sont à remplir dans ce cas.

Nous tenons cependant à les rappeler afin d'éviter aux victimes de la maladie les suites dommageables pouvant résulter d'un oubli ou d'une méconnaissance de la réglementation en vigueur.

Une négligence peut, en effet, avoir parfois de graves conséquences pécuniaires, alors que les frais normaux inhérents aux soins médicaux, voire les frais d'hospitalisation, etc..., grèvent déjà lourdement le budget familial.

Un de nos agents en a fait l'amère expérience tout récemment encore, et il ne faut pas que des cas pareils se reproduisent.

Pour l'édification de nos lecteurs nous relaterons brièvement ce qui lui est arrivé et ce qu'il lui en a coûté :

M.V.... tomba malade, en avisa immédiatement son chef direct, fit remplir par son médecin traitant le « Certificat d'incapacité pour maladie » prévu pour les besoins des services de notre société, et le transmit, le même jour, à son chef, comme il est prescrit.

Ce certificat couvrait une période de maladie de plus d'un mois.

Et c'est ici que l'intéressé commit une grande erreur; il négligea, en effet, d'aviser également la mutuelle à laquelle il est affilié et qui devait normalement lui octroyer une indemnité de 394 F pour 24 jours d'absence au travail, soit au total une somme de 9.500 F environ.

Eh bien, malgré toutes les démarches qu'il effectua ultérieurement, il n'a pu en obtenir le paiement.

N'est-il pas malheureux qu'un simple oubli, ou l'ignorance de ses obligations, lui ait fait perdre irrémédiablement le bénéfice d'une somme aussi importante ?

Nous compatissons, bien entendu, au sort de notre infortuné collègue, et nous espérons fermement que d'autres n'auront pas à subir des dommages financiers similaires et qu'ils bénéficieront pleinement, et à temps, de toutes les indemnités et de tous les avantages sociaux auxquels ils ont droit.

C'est dans ce but que nous publions ci-dessous les règles élémentaires à suivre et les démarches à effectuer en cas de maladie; il serait peut-être prudent de conserver ce numéro de « Nos Vicinaux » en un endroit où vous pourriez le retrouver aisément pour le consulter au besoin.

Formalités à accomplir

1. Avertir son chef immédiat.

Il y a lieu d'avertir, le plus tôt possible et en tout cas LE JOUR MEME, le chef immédiat, de préférence par téléphone, sinon par tout autre moyen rapide.

Il y va de votre propre intérêt, car votre chef peut toujours vous venir en aide et vous fournir de précieuses indications; il le faut par solidarité avec vos camarades de travail, qui auront à effectuer éventuellement les prestations que vous aviez à accomplir, et c'est indispensable pour permettre à la Société Nationale d'assurer la bonne marche des services.

Cette règle est donc à observer très strictement.

2. Introduire un certificat médical pour la S.N.C.V.

a) Médecin traitant.

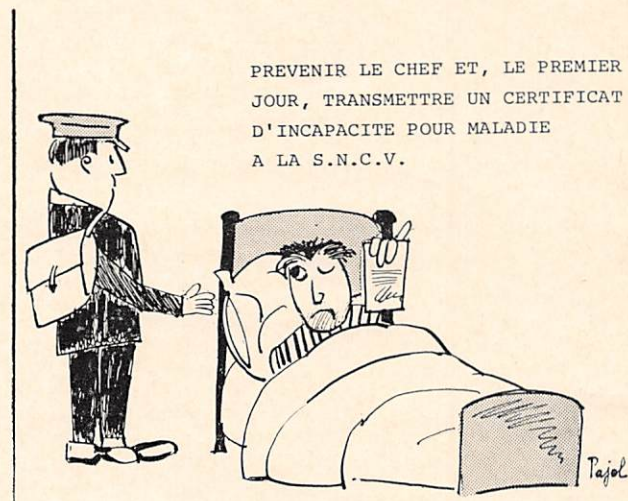
Le médecin traitant doit remplir et signer le « Certificat d'incapacité pour maladie » (n° de code 085.454) dont plusieurs exemplaires ont été remis en son temps au personnel et dont une réserve est en possession de votre chef immédiat.

Ce certificat, qui est à signer par le malade, ne peut couvrir qu'une absence d'un mois au maximum; il est à renouveler jusqu'à guérison.

Il est à noter que chaque malade pourra éventuellement être examiné par un médecin-conseil de la S.N.C.V., l'octroi de l'indemnité complémentaire vicinale étant subordonné à l'acceptation du contrôle médical par les malades.

b) Envoi du certificat.

Le certificat doit être transmis au chef immédiat dès le 1er jour de l'absence.



3. Introduire un certificat pour la Mutuelle.

a) Durée de la maladie.

Un certificat est à introduire auprès de la mutuelle lorsque l'absence pour maladie dépasse une certaine durée, fixée actuellement comme suit :

- pour les salariés : plus de 7 jours;
- pour les appointés : plus de 30 jours.

Ce certificat d'incapacité de travail est à dater et à signer par le médecin traitant. Une provision de ce formulaire est à demander à la mutuelle.

Au reçu de ce certificat, la mutuelle fera parvenir au malade certains documents et instructions auxquels il y aura lieu de se conformer scrupuleusement.

b) Envoi du certificat.

Ledit certificat est à envoyer dans un délai qui est différent selon qu'il s'agit d'agents salariés ou d'agents appointés :

- Pour les salariés : si une absence de plus de 7 jours est prévue, il est à transmettre à la mutuelle au plus tard avant le 7ème jour de maladie.
- Pour les appointés : si une absence de plus de 30 jours est à envisager, il est à adresser à la mutuelle au plus tard avant le 28ème jour de l'absence. Signalons toutefois que :
 - pour l'agent salarié qui ne compte pas un mois de service à la S.N.C.V., le certificat doit être introduit au plus tard le 2ème jour de maladie;
 - pour l'agent appointé, engagé à l'essai ou pour une durée de moins de trois mois, la mutuelle est à mettre en possession du certificat avant le 7ème jour de maladie (ou au plus tard le 2ème jour de maladie si l'intéressé ne compte pas un mois de service à la S.N.C.V.).

La séance du Service général de la Sécurité et de l'Hygiène

Le Trophée de la sécurité revient au groupe du Limbourg

A l'occasion de la vingt-quatrième séance annuelle du Service général de la Sécurité, les chefs de sécurité et leurs adjoints, ainsi que les représentants des équipes de sécurité lauréates, se sont retrouvés à l'Administration centrale, le mardi 3 avril dernier.

Cette réunion s'est déroulée sous la présidence de M. Storme, président du Conseil d'administration, entouré de MM. Monchy, administrateur, Van Autgaerden, Directeur général, Valcke, inspecteur général, Henrard, directeur des services techniques, Vanderfaellie, directeur E.P., et Mornard, ingénieur en chef.

Dans l'assistance on remarquait également plusieurs hauts fonctionnaires spécialement intéressés par les problèmes de la sécurité.

Résultats moins favorables

D'emblée M. Valcke, après avoir remercié M. Storme pour sa présence et la sollicitude constante qu'il porte à l'action de prévention des accidents, s'attacha à analyser les résultats obtenus en 1972 :

En passant en revue les chiffres de notre rapport annuel, nous constatons une inquiétante aggravation de la situation par rapport à 1971.

Le nombre total des accidents qui ont provoqué du chômage, s'est élevé, pour nos salariés, à 181 contre 158 en 1971 et 131 en 1970, soit une majoration de près de 15 % par rapport à l'année précédente et de 38 % par rapport à l'avant-dernière année.

Nous comptons 3 accidents avec chômage, par an et par 100 agents en activité. C'est beaucoup. Ce sont les résultats les moins bons depuis 9 ans. Il est donc grand temps de se ressaisir dans les secteurs où la situation s'est dégradée. Nous pensons particulièrement au service du Mouvement où le nombre d'accidents avec chômage a augmenté de 20 % et à celui des Voies et Travaux où il a augmenté de 29 %. Quant aux Ateliers, leur situation s'est maintenue dans l'ensemble.

Lorsque nous observons le nombre total des accidents, avec et sans chômage, nous constatons que leur nombre est resté pratiquement inchangé : 326 en 1972, contre 328 en 1971. Ce statu-quo se manifeste dans les trois subdivisions : Mouvement, Voies et Travaux et Ateliers.

Nous en tirons la conclusion — et les chiffres la confirment — que les accidents ont été plus graves en 1972 :

en effet, le taux de gravité est passé, en tenant compte des forfaits pour les invalidités permanentes et les morts, de 0,73 en 1971 à 1,49 en 1972; nous avons eu à déplorer la mort d'un agent en service en 1972, alors que nous n'en avions pas eu en 1971.

Regrettant le relâchement dans l'attention et la vigilance, relevé dans certains secteurs, M. Valcke mentionna par contre les résultats brillants obtenus par deux groupes, Liège et Namur-Luxembourg, qui n'ont eu à déplorer que deux accidents chômants pour tout l'exercice 1972.

Le facteur humain

M. le Président Storme prit ensuite la parole et exhorta l'assistance, le personnel dirigeant et les travailleurs à poursuivre, avec persévérance, l'œuvre entreprise depuis plus d'un quart de siècle.

Il souligna principalement l'importance à attribuer au facteur humain :

Il résulte de l'examen des statistiques concernant les circonstances dans lesquelles se produisent les accidents du travail que la plupart d'entre eux sont dus à des actes dangereux de la part du travailleur et que les conditions de travail défectueuses n'entrent en ligne de compte que dans une minorité de cas.

Il en découle que notre rôle doit consister, avant tout, à mettre tout en œuvre pour supprimer les actes dangereux.

C'est d'ailleurs la conclusion fondamentale de tous les exposés, de toutes les études et de toutes les réunions traitant des problèmes de prévention.

Pour éliminer le plus grand nombre d'accidents, il ne suffit pas d'améliorer les équipements techniques ou de perfectionner l'organisation du travail; il est indispensable de se consacrer à cette tâche difficile que constitue l'éducation du travailleur, afin de lui inculquer qu'il doit lutter sans cesse contre ses propres déficiences, de quelque nature qu'elles soient.

Au deuxième congrès mondial de prévention des accidents du travail, le Dr. Peter Haurand définissait comme suit la prévention rationnelle des accidents dans une entreprise :

1. l'accident est l'ennemi n° 1 pour l'entreprise, pour le personnel, pour les moyens de production, pour la pro-



M. Camille Vandermeirssche, délégué de l'équipe 21 (Atelier de Cureghem) est félicité par M. Mornard, Ingénieur en chef.



M. Karel Wouters, délégué de l'équipe 5 (mouvement Malinés - Heist-op-den-Berg) reçoit une prime des mains de M. le Directeur général.



M. Plunus, délégué de l'équipe n° 10 (mouvement Eupen - Warzée) félicité par M. Henrard, Directeur.

duction et pour la productivité; en d'autres termes, la prévention constitue un élément essentiel du travail;

2. l'accident n'est jamais un cas fortuit. Il n'arrive jamais par hasard. Il est pour ainsi dire toujours suscité par un acte humain. C'est toujours l'homme qui est à l'origine de l'accident, soit par sa propre faute, soit par la faute d'autres hommes qui sont responsables, par exemple, du manque de moyens de protection, de mauvaises méthodes de travail, ou qui donnent le mauvais exemple etc.;
3. le responsable d'un accident aurait aussi pu l'éviter. Il le peut s'il en élimine les causes. L'homme au travail s'engage à éviter l'accident non seulement à lui-même, mais aussi à tous ceux qui travaillent avec lui. Les mêmes devoirs humains, sociaux et économiques incombent à chacun de nous; rien ne nous sert davantage que l'accomplissement de ces trois devoirs;
4. au travail dans l'entreprise, l'homme doit se sentir plus en sûreté que chez lui, à la maison.

Après avoir congratulé les équipes ayant accompli de belles performances, M. Storme termina comme suit :

Depuis 1953, année de l'instauration des concours de sécurité, jusqu'à ce jour, nous avons enregistré les résultats suivants :

58 équipes ont atteint 1.000 jours sans accident avec chômage

18 équipes ont atteint 2.000 jours sans accident avec chômage

10 équipes ont atteint 3.000 jours sans accident avec chômage

5 équipes ont atteint 4.000 jours sans accident avec chômage.

La prestation-record a été réalisée par l'atelier de Hasselt, comprenant 103 travailleurs, qui a atteint 4.623 jours sans accident avec chômage.

Afin de répondre à une proposition du Service général de la Sécurité, mais surtout pour donner une nouvelle impulsion à l'action préventive, nous avons décidé d'augmenter les primes de 50 %, à partir du 1er avril 1973.

Nous osons espérer que cette adaptation sera pour vous un stimulant pour continuer avec un nouveau courage et une nouvelle ardeur cette importante œuvre de prévention, et qu'elle contribuera ainsi à l'obtention de meilleurs résultats.

Nous comptons sur votre entière collaboration.

Sécurité des voyageurs

Au cours de son exposé, M. le Directeur général incita le personnel à la plus grande vigilance en vue de promouvoir, non seulement sa propre sécurité, mais également celle des voyageurs.

Il insista sur les efforts à faire pour redresser la situation moins encourageante de l'année 1972, sur la nécessité de la lutte contre les déficiences créatrices de dangers et sur l'importance prédominante qu'il faut attacher à la prévention rationnelle des accidents.

Il poursuivit en ces termes :

La S.N.C.V. a enregistré, en 1972, 4.805 accidents de circulation contre 4.779 l'année précédente; il y a donc une légère aggravation bien que l'hiver fût clément.



Les délégués des ateliers de Namur-Luxembourg, M. Em. Renier (de face) et M. Fr. Fallais, reçoivent leur enveloppe comme lauréats du concours inter-groupes.

Afin d'éviter les accidents graves, voire même mortels, aux arrêts d'autobus, et dont sont victimes surtout les personnes âgées, handicapées, et les jeunes enfants, nous avons équipé notre nouveau matériel d'un dispositif de sécurité aux portes de sortie visant à protéger les voyageurs lors de la descente du véhicule. La temporisation prévue entre le moment de la fermeture de la porte et celui du départ de l'autobus a un double but : permettre au voyageur de se dégager si un bras ou une jambe était pris par les battants de la porte en cas de fermeture prématurée de celle-ci et aux personnes peu agiles de s'écarter de la paroi latérale du véhicule avant son départ. Il importe, en effet, que le voyageur descendant ne perde pas son équilibre afin d'éviter sa chute avec risque grave d'écrasement par la roue arrière de l'autobus.

A notre grand regret, nos services d'entretien constatent que certains conducteurs détériorent intentionnellement le circuit de commande des portes parce que cela les gêne : ce sont des égoïstes qui ne pensent qu'à eux et pour lesquels une attente de 3 secondes après fermeture de la porte est inadmissible.

Un acte pareil est indigne et doit être condamné.

Messieurs les délégués du Mouvement, je fais appel à votre aide pour intervenir auprès de nos chauffeurs à l'occasion de réunions et leur faire comprendre qu'ils sont au service de la communauté et qu'un de leurs principaux devoirs est d'éviter l'accident. Pour ce faire, il faut en éloigner les causes et, entre autres, empêcher le départ prématuré du véhicule après la descente des voyageurs.

L'arrêt devant un feu rouge de signalisation, le maintien d'une distance suffisante entre deux véhicules sont également des règles indispensables qu'il faut observer strictement. Les prescriptions de sécurité passent avant le respect rigoureux de l'horaire ou la rentrée à l'heure au dépôt, comme à l'atelier; les dispositifs de protection sont à utiliser avant l'exécution du travail.

Il conclut en félicitant les équipes ayant obtenu de bons résultats, malgré l'aggravation du coefficient général, et exprima l'espoir que l'augmentation de 50 % des primes, à partir du 1er avril, aura des effets salutaires sur la poursuite de l'œuvre si importante de la prévention.

Remise des primes et du trophée

Les trois allocutions prononcées furent écoutées avec un vif intérêt et saluées d'applaudissements nourris.

On applaudit également les représentants des équipes lauréates et les gagnants des concours inter-groupes, qui reçurent, avec plaisir, des mains des personnalités présentes, les primes attribuées pour récompenser les résultats acquis et les efforts accomplis.

Pour clôturer la séance, M. Storme, président du Conseil d'administration, remit le Trophée « Président Comte Louis de Lichtervelde » à la délégation du groupe du Limbourg qui a obtenu le meilleur coefficient d'accident pour 1972.

Nul doute que le relèvement de 50 % du montant des primes stimulera davantage l'action menée pour améliorer ce coefficient dans tous les groupes.

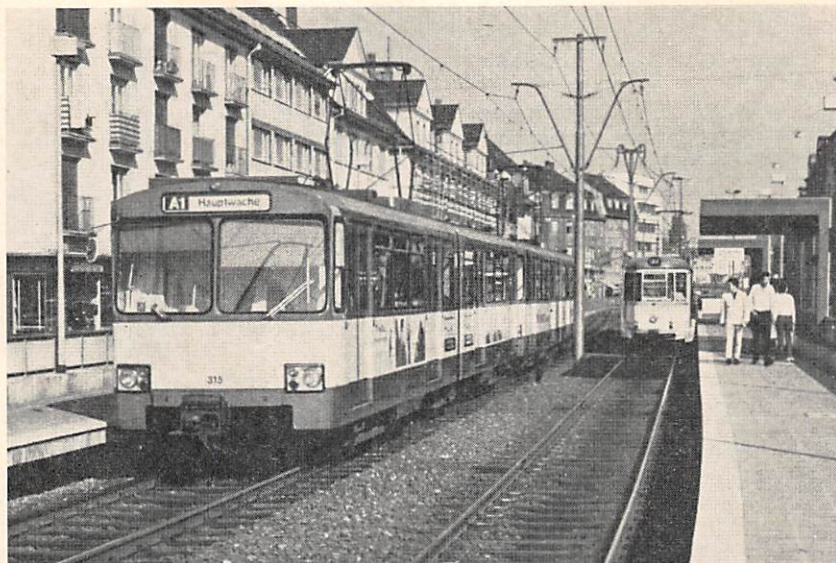
Les commentaires favorables allaient bon train au cours du déjeuner qui clôtura cette journée, consacrée au maintien ou à l'amélioration du bien-être de tout le personnel.



A gauche, le Président, M. Storme, présente à l'Administrateur, M. Monchy, les représentants du groupe du Limbourg.

LES METROS ET PRE-METROS DANS LE MONDE

Un prodigieux
développement
qui s'amplifie
rapidement !



A la périphérie de Francfort, métro (à gauche) et pré-métro roulent sur un site spécial clôturé, au centre d'un boulevard de 35 m de large.

Avant de parler de métros, de pré-métros et même de semi-métros, il convient de donner quelques mots d'explication sur chacune de ces formes de transport public rapide qui se ressemblent assez pour la technique et l'exploitation, et ne se différencient souvent que par leur capacité de transport.

Le METRO est un chemin de fer électrique urbain circulant soit en souterrain, soit sur viaduc, soit plus rarement en site spécial clôturé, en surface. Les rames de métro comportent de deux à huit voitures admettant chacune 150 voyageurs, en moyenne.

A la fréquence limite généralement admise de 90 secondes, un métro peut donc transporter sur une voie, de 12 000 à 48 000 voyageurs à l'heure. Au début, chaque rame de métro était desservie par deux agents, dont le wattman et un convoyeur, mais de plus en plus, on tend à supprimer le convoyeur. Dans ce cas, la surveillance des embarquements et le signal de départ incombent au chef de station, parfois assisté par des caméras TV judicieusement placées sur les quais.

Les quais de stations de métro sont établis à un niveau assez voisin de celui du plancher des voitures, ce qui facilite et accélère les embarquements et débarquements.

La vente et le poinçonnage des billets de métro se fait presque uniquement dans les stations, et très rarement dans les rames, à l'instar de ce qui est admis pour les trains de voyageurs de nos chemins de fer.

Enfin, dans les métros, la captation du courant se fait le plus souvent par des patins frottant sur (ou sous) un 3ème rail électrique fixé à l'extérieur de la voie, un peu plus haut que le niveau des rails de roulement. Quelques

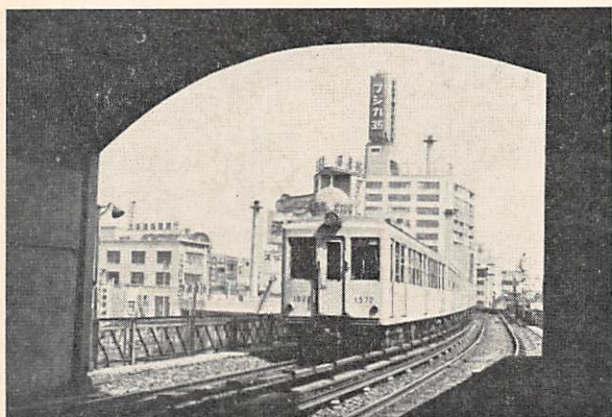
métros utilisent la caténaire et le pantographe comme les tramways.

Une ligne de métro n'est exploitable que si elle a une certaine longueur minimale, de 10 km environ, afin de ne pas obliger tous les voyageurs venant de la périphérie par trams ou autobus, à « changer » trop près du centre de la ville. De ce fait, une ligne de métro doit se construire le plus rapidement possible afin de ne pas laisser sans emploi, et donc sans rentabilité, des kilomètres de coûteux ouvrages (tunnels ou viaducs) achevés !

Le terme PRE-METRO est un belgicisme qui signifie « avant le métro » et qui s'applique à une exploitation de tramways modernes circulant en souterrains ou sur viaducs pour éviter des zones encombrées des grands centres urbains, en attendant une exploitation par métro « lourd ».

Les avantages du pré-métro par rapport au métro sont multiples et importants :

- mise en service et rentabilisation immédiates de tronçons de 2 à 3 km de tunnels ou viaducs, au fur et à mesure de leur achèvement, grâce à l'emploi de rampes provisoires démontables;
- amélioration rapide du transport public par augmentation de la vitesse moyenne et de la régularité;
- amélioration immédiate de la circulation en surface par le report des tramways à un autre niveau, et sans remplacer ceux-ci par des autobus;
- utilisation du matériel roulant moderne de tramway, ainsi que des ateliers et sous-stations existants;
- plus grande disponibilité de temps (et de budgets) pour étendre le réseau en second niveau, et pour étudier et



Le métro de Tokyo de type classique avec porte d'intercommunication.



Il s'agit ici du « Stadtbahn » de Vienne, chemin de fer de ceinture, transformé en « semi-métro » en 1925. Mais c'est aussi un pré-métro, car il sera incorporé au métro lourd en construction actuellement.

réaliser le matériel roulant, les dépôts et ateliers du futur métro « lourd ».

Tous ces avantages du pré-métro sont particulièrement frappants dans le cas du pré-métro bruxellois !

Il convient d'ajouter que les souterrains, les voies et les stations d'un pré-métro sont prévus et équipés pour convenir, sans coûteuses modifications, à une rapide conversion en métro, au moment voulu.

La circulation des tramways en pré-métro étant réglée par une signalisation appropriée, la vitesse des tramways n'y est guère inférieure à celle d'un métro « lourd ».

D'autre part, lorsque ces tramways quittent leur souterrain ou leur viaduc, on s'efforce de les faire circuler, le plus souvent possible, sur des sites spéciaux, pour atteindre la périphérie.

C'est bien le cas à Bruxelles, pour les lignes vers Stockel et Tervuren : les trams roulent en souterrain jusqu'au Cinquantenaire, puis sur une assiette qui leur est réservée jusqu'à leur terminus extérieur.

Le SEMI-METRO est équipé et exploité comme un Pré-métro, avec la seule différence que la conversion en métro « lourd » n'est pas prévue.

Comme exemple le plus ancien de semi-métro, on peut citer celui de Boston, datant de 1897. Le matériel roulant de ce semi-métro, modernisé de 1941 à 1951, à l'aide de motrices PCC, le sera encore prochainement, par des motrices articulées d'un nouveau modèle standard envisagé par plusieurs réseaux des Etats-Unis.

Les quatre lignes du semi-métro de Boston totalisent une longueur de 40 miles (64 km) et permettent de transporter rapidement 165 000 voyageurs par jour. L'entreprise de transport public de cette ville exploite également trois lignes de métro lourd, mais la modernisation prévue du matériel roulant du semi-métro prouve bien qu'il ne sera pas converti en métro.

La capacité maximum d'un pré-métro ou d'un semi-métro dépend évidemment du type de matériel roulant utilisé et de la fréquence limite appliquée. Avec des motrices articulées de tramway à 300 voyageurs, comme celles du semi-métro de Cologne, par exemple, et à la fréquence limite de 60 secondes, le volume maximum de transport est de 18 000 voyageurs à l'heure, par voie. Si l'on accouplait en rames de deux unités, de telles motrices articulées (comme cela se fera à Bonn), la capacité de transport serait doublée, évidemment !

A Boston, le semi-métro est actuellement exploité avec des rames de 3 motrices PCC à 142 voyageurs chacune, soit 426 pour la rame. A la fréquence de 60 secondes, cela donne un débit maximum de 25 560 voyageurs à l'heure, par voie.

Bien sûr, pour pouvoir bénéficier pleinement des avantages d'un pré-métro dans une ville, il faut qu'il y existe encore quelques lignes de tramways. Il est, en effet, très difficile de remettre des rails dans des chaussées, là où on a tout enlevé, il y a quelques années (comme à Liège) !

Les métros et semi-métros sont nés à la fin du siècle dernier, à la suite des encombrements (déjà !) des rues des grandes villes, par les fiacres, les attelages et les trams à chevaux.

Actuellement, c'est l'accroissement continu du parc automobile qui provoque toujours davantage les encombrements urbains. Dans ce magma automobile des heures de pointe, les tramways et autobus prennent de grands retards et perdent de plus en plus de voyageurs.

Partout s'impose la mise en service urgente d'un puissant moyen de transport rapide échappant à tous les aléas de la circulation des grandes villes.

Le tableau ci-après indique les métros, pré-métros et semi-métros en service, en construction et en projet à travers le monde entier.

Le prodigieux essor de ces moyens de transport sera suffisamment démontré, en comparant les données de ce tableau : Il a fallu 100 ans (de 1863 à 1963) pour que 32 métros, pré-métros et semi-métros soient mis en service dans le monde, tandis qu'au cours des 8 dernières années (de 1964 à 1973), 48 autres métros et pré-métros ont été mis en service ou en chantier.

Actuellement, de sérieux projets de métros ou de pré-métros existent pour une cinquantaine d'autres villes.

Louis CLESSENS, Liège.



Semi-Métro de Boston : rame de trois motrices P.C.C. circulant sur site spécial avant d'emprunter un tunnel.

METROS, PRE-METROS ET SEMI-METROS DANS LE MONDE

Mis en service de 1863 à 1963

(M = Métro; PM = Pré-Métro; SM = Semi-Métro)	
1863 Londres (M)	1924 Barcelone (M)
1892 Chicago (M)	1925 Vienne (M)
1896 Budapest (M)	(petit profil)
(petit profil)	1926 Buenos Aires (M)
1897 Glasgow (M)	1927 Tokyo (M)
(petit profil)	1928 Oslo (PM)
1897 Boston (SM)	(devenu M en 1966)
1900 Paris (M)	1933 Stockholm (PM)
1901 Wuppertal (M)	(devenu M en 1950)
(monorail)	1933 Osaka (M)
1901 Boston (M)	1935 Moscou (M)
1902 Berlin (M)	1935 Newark (SM)
1904 Athènes (M)	1950 Stockholm (M)
1905 Philadelphie (SM)	1954 Toronto (M)
1907 Philadelphie (M)	1955 Rome (M)
1912 Hambourg (M)	1955 Cleveland (M)
1913 Buenos Aires (PM)	1957 Nagoya (M)
(devenu M en 1926)	1959 Lisbonne (M)
1914 San Francisco (SM)	1960 Kiev (M)
1919 Madrid (M)	

Soit au total 32 en 100 ans !

Mis en service ou en construction de 1964 à 1973

METROS EN SERVICE :

1964 Milan	1969 Mexico
1966 Tiflis	1970 Budapest
1966 Montréal	1971 Munich
1967 Bakou	1971 Sapporo
1968 Francfort	1972 Nuremberg
1968 Rotterdam	1972 San Francisco

METROS EN CONSTRUCTION :

Vienne	Lima	Amsterdam
Prague	Tachkent	Pekin
Sao Paulo	Novossibirsk	Helsinki
Rio de Janeiro	Kharkov	Yokohama
Santiago du Chili	Erivan	Seoul
Caracas	Washington	Bruxelles

PRE-METROS OU SEMI-METROS EN SERVICE :

1966 Stuttgart	1969 Ludwigshafen
1967 Essen	1969 Bruxelles
1968 Cologne	1970 Nuremberg
1968 Francfort (*)	1971 Bielefeld
1968 Rotterdam (*)	1971 Mannheim

PRE-METROS OU SEMI-METROS EN CONSTRUCTION :

Anvers	Hanovre	Mülheim (Ruhr)
Bonn	Riga	Charleroi
Dortmund	Melbourne	

Soit au total 48 en 8 ans !

(*) En même temps qu'un Métro.

AU TRAMWAY TOURISTIQUE DE L' AISNE

Le succès des deux dernières saisons est un heureux présage pour 1973

L'an dernier, nous n'avons pas consacré de rubrique au T.T.A. Pourtant, malgré le temps maussade ou carrément pluvieux, le rédacteur de « Nos Vicinaux » était passé à Erezée, d'où il a rapporté la photo ci-dessous.

Depuis lors, nous avons eu connaissance du rapport présenté à l'assemblée générale de l'association du T.T.A. tenue en mars 1973. Si l'exploitation, ces trois dernières années, s'est révélée très profitable au point de vue financier, c'est de toute évidence, d'abord du fait d'une bonne gestion, mais surtout parce que toutes les collaborations sont bénévoles et que les bonnes volontés restent nombreuses et enthousiastes comme aux premiers jours !

Le matériel

Actuellement, presque tout le matériel vicinal a été racheté à la S.N.C.V. et est devenu la propriété du T.T.A. Nous avons eu sous les yeux l'inventaire du matériel roulant au 1er décembre 1972. C'est un document étonnant si on veut bien se rappeler qu'en 1965, lorsque Mgr Cammaert et M. Dehon sont venus exposer leurs projets à M. Hoens, Directeur Général, il n'y avait, à Erezée, qu'une voie vicinale abandonnée depuis des années.

Aujourd'hui, le T.T.A. possède près de 50 véhicules, dont les 7 autorails et les 4 machines à vapeur cités dans le n° de mai-juin 1971 de « Nos Vicinaux », et l'on attend encore deux remorques d'Anvers, ainsi que deux remorques de Bruxelles dont une sans toiture; cette dernière sera utilisée comme la 610 reproduite ci-dessous, laquelle transformée en voiture ouverte a connu un succès considérable auprès du public. La construction de la gare de Blier, en pierres du pays, grâce à une subvention de l'Etat, a permis d'abriter un certain nombre de véhicules durant l'hiver.

Nous ne pouvons manquer de signaler que la locomotive dite « La Scarpe », qui avait été achetée en copropriété par quelques membres du T.T.A., a pu être complètement remise en état et que des essais concluants

ont été effectués sur une longue section. Cette locomotive attirera beaucoup l'attention, car elle a l'avantage de ressembler plus à une locomotive des « plaines du Far-West » que les machines carrées vicinales complètement carénées !

La voie

Le président actuel du T.T.A., M. Girardi-Corné, avait insisté, dès son entrée en fonction, pour que l'exploitation se limite pendant quelques temps à la section d'Erezée à Forge-à-la-Plez.

On s'occuperait, après la saison, de renouveler la voie au-delà. C'est ce qui a été fait après la saison 1972; plus de 2.000 traverses neuves ont été posées par un entrepreneur entre Forges-à-la-Plez et le lieu dit Bergister, près de Dochamps.

Ceux qui connaissent la ligne, souhaitent qu'on puisse, un jour, dépasser Dochamps et aller jusqu'à Lamorménil, car l'assiette de la voie, qui subsiste, monte en courbe et l'on pourrait ainsi, des plate-formes du train touristique du T.T.A., découvrir une vue splendide.

Le projet deviendra réalité; on en est certain lorsqu'on voit les résultats déjà acquis.

Pour les amateurs de statistiques, voici quelques chiffres qui, transposés en diagramme, prouveraient « l'irrésistible ascension » du T.T.A. !

Nombre total de voyageurs	
En 1971 :	21.716
1972 :	30.734
Nombre total de km parcourus	
1971 :	6.798
1972 :	6.928
Nombre de km parcourus en vapeur	
1971 :	744
1972 :	1.188
Moyenne de voyageurs par jour	
1971 :	213
1972 :	230
Nombre d'autocars venus à Erezée	
1971 :	171
1972 :	243

Manhay-Melreux
Comblain-la-Tour

J 6108

B.S.	28
1 fr. 40 c.	27
1 fr. 35 c.	26
1 fr. 30 c.	25
1 fr. 25 c.	24
1 fr. 20 c.	23
1 fr. 15 c.	22
1 fr. 10 c.	21
1 fr. 05 c.	20
1 franc	19
95 centimes	18
90 centimes	17
85 centimes	16
80 centimes	15
75 centimes	14
70 centimes	13
65 centimes	12
60 centimes	11
55 centimes	10
50 centimes	9
45 centimes	8
40 centimes	7
35 centimes	6
30 centimes	5
25 centimes	4
20 centimes	3
15 centimes	2
10 centimes	—

Billet Simple

MELREUX	Manhay vill.
Hotton	Manhay Dép
Ny	Chêne al Pierre
Soy	Ch. de Harre
Fisenne-Op.	Werbomont
Fisenne	Burnontige
Erezée	Treu de Forrières
Blier	Ferrières st
Amonines	Malacord
Forge à la Plez	Férot
Dochamps	St-Roch
Lamorménil	Les Battys
Freyneux	Xhoris
M. Crahay Odeigne	Comblain
Oster Odeig.	Comblain la Tour
Grand Ménil	

Société nationale
des chem. de fer vicinaux

J 6108

Le voyageur doit
présenter ce billet à toute
réquisition.

Imp. Gustave Thiriart Liège



La voiture ouverte 601 a été très demandée à chaque voyage.

Reproduction, grandeur nature, d'un billet de la ligne d'origine.

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE
Pascale chez Lefebvre C. (Houdeng-Aimeries)
Denis chez Lacroix G. (Esneux)

ANVERS

Sylvie chez Verhoeven J.A. (Poppel)
Danny chez Snoeys F. (Meer)
Patrick chez Bevers H. (Wuustwezel)
Guy chez Valckx S. (Wechelderzande)
Dirk chez Blockx W. (Oud-Turnhout)
Christel chez Anthoni F. (Ekeren)

FLANDRE ORIENTALE

David chez Van de Velde A. (Gand)
Dominique chez Goudeseune R. (Hamme)
Gino chez Calle O. (Stekene)

HAINAUT

Catherine chez Glineur J. (Boussu)
Fabrice chez Mathieu F. (Jemappes)
Linda chez Gibalowski W. (Leval-Trahegnies)
Christophe chez Andreadakis J. (St-Ghislain)
Jean-François chez Wins L. (Pâturages)
Eric chez Dieu G. (Frameries)
Véronique chez Versmissen G. (Eugies)
Yvan chez Brogniez C.
(Vellereille-les-Brayeux)

Olivier chez Toussaint G. (Merbes-Ste-Marie)

NAMUR - LUXEMBOURG

Marc chez Wiame J. (Hanret)
Cedric chez Brasselet C. (Profondeville)
Eric chez Dombret J.C. (Landenne sur Meuse)
Eric chez Javaux G. (Attert)
Luc chez Fery J.P. (Lustin)
Geoffroy chez Fissette F. (Ermeton-sur-Biert)
Sébastien chez Pierret A. (St-Mard)
Christine chez Collard A. (Seilles)

LIEGE

Stefan chez Claes R. (Goyer)
Michel chez Vanderbruggen A. (Liège)
Noël chez Joachims R. (Hognoul)

BRABANT

Patrick chez Vandenhoudt J. (Haacht)
Melanie chez Luypaert F. (St-Pieters-Leeuw)
Sandra chez Ghijssels S. (Meerbeek)
Kristel chez Brams A. (Tielt (Br.))
Greetje chez Bauwens A. (Asse)
Frédéric chez Lanssiers O. (Uccle)

LIMBOURG

Mario chez Box J. (Meeuwen)
Nancy chez Feyen F. (Peer)
Caroline chez Cuyx H. (Kortesseem)
Heidi chez Hindrikk H. (Opitter)
Sabine chez Jonck M. (Neeroeteren)
Annick chez Thewissen V. (Hoeselt)

FLANDRE OCCIDENTALE

Johnny chez Nierynck R. (Ostende)
Nathalie chez Bruneel R. (Kuurne)

Mariages

FLANDRE ORIENTALE

Van Herpe D. a épousé Mlle Van Praet A.
Schauwers C. a épousé Mlle Verspeet A.

HAINAUT

Dincq M. a épousé Mlle Brabant M.
Paquet G. a épousé Mlle Boien M.J.

NAMUR - LUXEMBOURG

Jacobs R. a épousé Mlle Baily J.

LIEGE

Dubois H. a épousé Mlle Cesar D.

BRABANT

Amand R. a épousé Mlle Crombe N.
Broos T. a épousé Mlle Putzeys D.
Fieve G. a épousé Mlle Dieleman M.A.
Benbelkacem S. a épousé Mlle Manete R.
Fontaine C. a épousé Mlle Van Bakel M.

LIMBOURG

Meuris W. a épousé Mlle Aerenhouts B.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de janvier et février 1973

Années de service

ANVERS

De Raet G., surveill. Voies et Trav. 32
Rubbens J., ouvrier qual. 44
Van Kelst F., receveur 43

FLANDRE ORIENTALE

Thoofft A., receveur 35
Van Gendt E., receveur 44

HAINAUT

Aerts H., ouvrier qual. 1e cl. 36
Ausloos L., conducteur électr. 36
Bielen Ch., contrôleur 41
Culot N., ouvrier qual. 42
Delattre O., ouvrier qual. 1e cl. 27

NAMUR-LUXEMBOURG

André F., brigadier 39
Lambert G., piocheur 31
Magerotte G., piocheur 48

LIEGE

Cayet J., conducteur AB 35
Gielen A., conducteur AB 40
Scheffert A., ouvrier qual. 1e cl. 35
Simonis Ch., ouvrier qual. 1e cl. 40

BRABANT

Bosschaert G., receveur 26
Darche A., ouvrier qual. 1e cl. 30
De Baut L., conducteur électr. 37
Olbrechts J., conducteur électr. 40
Van Craen J.B., ouvrier qual. 35
Van Lier H., premier contrôleur 44
Van Volsem J., conducteur électr. 41

LIMBOURG

Hennus J., ouvrier qual. 45
Mewis H., géomètre-expert 47
Monsieur P., conducteur AB 29
Quintens D., ouvrier d'élite 43
Steegmans V., ouvrier qual. 1e cl. 31
Vandevoort J., ouvrier qual. 32

FLANDRE OCCIDENTALE

Lems R., conducteur électr. 22
Niville O., conducteur AB 36
Vanneste L., conducteur AB 44
Vanoutryve A., chef de mouv. 1e cl. 44

Nécrologie

AGENTS EN SERVICE

Age

ANVERS

Speltinx F., ouvrier d'élite 53

HAINAUT

Coulon A., receveur 54
Gonsette L., receveur 57

BRABANT

Lauwens J., receveur 57

LIMBOURG

Masset E., 1er commis 65

ALLOCATAIRES

C.R.A. - C.R.I. - C.A.S.

ANVERS

Jacobs A., conducteur électr. 71
Claes E., brigadier 70
Cleiren J.B., chef de station 1e cl. 91
Paulissen W., conducteur électr. 77
Van Heertum J., conducteur électr. 74
Vanden Langenbergh E., conducteur électr. 70
Van der Jonckheyd C., brigadier 78
Vervecken A., chef piocheur 74
Van Calster K., machiniste de 1e cl. 84

FLANDRE ORIENTALE

Van Caenegem R., receveur 73
De Poorter V., ouvrier qual. 83
De Cock D., ouvrier qual. 1e cl. 79
Van Wanseele G., piocheur 83
Noterman M., conducteur AR 79

HAINAUT

Durieux A., piocheur 77
Mahieu E., conducteur AB 66
Van Gompel M., piocheur 71
Souply P., receveur 62
Hormaux E., brigadier 79
Dubois D., piocheur 92
Artielle A., ouvrier qual. 77
Liénard Ch., ouvrier qual. 1e cl. 62
Dehaen V., receveur 75
Charlier L., ouvrier qual. 88

NAMUR-LUXEMBOURG

Germiat Ch., receveur 81

LIEGE

Delhez L., conducteur AB 70
Lindekens E., conducteur électr. 76
Paques G., ouvrier d'élite 77
Grindorge J., conducteur AB 52
Bourguignon F., ouvrier qual. 58
Swerts J., ouvrier semi-qual. 64
Cornesse M., contrôleur 71

BRABANT

Cammaerts A., commis auxiliaire 89
Verheven L., conducteur AB 67
Moons N., piocheur 78
Van Cappelen K., conducteur électr. 77
Van Zeebroeck J., conducteur électr. 82
Beddegenoodts F., 1er contrôleur 70
Hendrickx T., ouvrier qual. de 1e cl. 70

LIMBOURG

Vanvinckenroye A., conducteur autorail 75
Molmans A., conducteur électr. 72

Administration Centrale

M. Coignon, ingénieur civil, a été engagé pour le groupe de Liège - Namur-Luxembourg; il effectue, pour l'instant, un stage dans les ateliers du groupe du Hainaut.

Le personnel de la comptabilité a vu revenir, de Destelbergen, M. Marcel Everdepoel, tandis que M. Bettens quittait le service pour retourner en Flandre Orientale.

Signalons aux « anciens » que Marcel Borremans, qui était en disponibilité, vient d'être mis à la retraite et a toujours bon pied et bon œil ! D'autre part, M. Victor Gils, du service E, a obtenu, après une longue maladie qui semble actuellement stabilisée, sa mise à la pension prématurée; nous lui souhaitons d'en jouir longtemps.

Nous avons accueilli Mlle F. Beaujean au service P, M. J.C. Picard au service E et Mme C. Cornet au service T/Gestion des stocks. Qu'ils soient les bienvenus !



Nous avons appris avec peine le décès, le 23 avril dernier, de notre collègue, M. Jules Geenen, sous-chef de bureau, qui a dirigé longtemps le service de la dactylographie.

Après une longue maladie, il avait été mis à la pension pour invalidité le 1-8-1972.

Nous présentons à sa veuve et à ses enfants l'expression de nos sincères condoléances.

Limbourg

47 ans de service M. Hubert MEWIS géomètre-expert immobilier

M. H. Mewis, originaire d'Alken, fut engagé, à Hasselt, en 1925. Quelques années plus tard, il fut promu commis de 2ème classe et, le 1-1-1941, il obtint le grade de géomètre.

Etudiant en dehors de ses heures de service, il conquit le diplôme de géomètre-expert immobilier et, récompensé bien méritée, accéda au grade administratif correspondant le 1-1-1951.



M. H. Mewis.

Il dressa de nombreux plans parcelaires pour les expropriations et les ventes de terrains et s'occupa également, ces dernières années, de l'entre-

tien des bâtiments; il quitta le service le 30 janvier dernier.

M. et Mme Mewis ont élevé six filles et deux garçons; ils ont acquis le droit à la retraite paisible que nous leur souhaitons bien sincèrement.

LES GESTES QUI SAUVENT

Nous avons fait paraître dans le n° de novembre-décembre 1972 un article sur les « Gestes qui sauvent », parce que nous avons constaté que de nombreux accidents avaient eu des conséquences graves qui auraient pu être évitées.

A ce propos, nous avons omis de signaler que depuis deux ans, la Croix-Rouge mène une campagne auprès de la population belge pour lui apprendre ces « Gestes qui sauvent »; jusqu'à présent, 130.000 personnes ont suivi un cycle de leçons à cette fin. Nous nous en réjouissons et nous espérons que cet effort sera poursuivi.

Actes de probité

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 Hoogstraten : Broesens J. (3.447 F), Joosen J. (2.150 F + bague en argent).
Dépôt de Tjalkstraat : De Beule J. (580 F), Dillen F. (833 F), Thijs L. (1.460 F), Van Eechelen J. (673 F).
Dépôt de Turnhout : Van der Steen H. (689 F), Wuyts A. (1.500 F).

FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Destelbergen : Fontenoy R. (761 F), Gowy R. (montre en or), Van Praet J. (2.030 F).
Dépôt de Hamme : De Wilde M. (528 F), Van Dooren F. (840 F), Verstappen R. (3.067 F).
Dépôt de Herzele : Turtelboom Chr. (950 F).

HAINAUT

Dépôt de La Louvière : Deboyer Ed. (3.740 F), Delhaye J. (1.200 F), Maertens G. (1.410 F), Van Herreweghen J. (1.020 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Donny J.P. (500 F).
Dépôt de Forville : Wilmet R. (2.172 F).
Dépôt de Florenville : Lambert A. (1.200 F).

LIEGE

Dépôt d'Eupen : Bronfort A. (710 F).
Dépôt d'Omal : Collin J. (900 F).
Dépôt de Rocourt : Bosmans H. (956 F).

BRABANT

Dépôt de Leerbeek : Devriendt J. (9.820 F).
Dépôt de Dilbeek : De Roock A. (montre de dame en or), Harnie F. (900 F), Liberloo A. (5.942 F), Van Craenenbroeck M. (1.333 F), Van Eeckhoorn M. (1.420 F).
Dépôt de Cureghem : Dooms H. (2.565 F).
Dépôt de Nivelles : Bussebots A. (4.000 F).

LIMBOURG

Dépôt de Tongres : Bouveroux L. (6.572 F).
Dépôt de Tessenderlo : Vandeweyer R. (bracelet montre en or).
Dépôt de Lanaken : Drutti P. (montre en or), Eurlings W. (montre en or), Thone A. (radio portable), Vanderheyden G. (montre en or).
Dépôt de Bree : Vanhoof J. (montre de dame).
Dépôt de Genk : Coenen S. (appareil photographique).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt de Courtrai : Vandecasteele F. (1.602 F).
Dépôt de Knokke : Van Zandweghe F. (1.270 F).
Dépôt d'Ostende : De Smidt O. (4.110 F), Dewitte M. (1.830 F), Hubert M. (750 F), Loncke A. (640 F + 2 £), Portier G. (2.244 F), Vervaecke R. (750 F).

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Je voudrais vous parler d'un service que nous continuons d'assurer; il s'agit des transports de colis accompagnés ou non.

CONDUCTEUR : Sur ma ligne, il n'y en a pratiquement pas.

B. : C'est possible, mais là où nous avons des services sortant d'une ville pour desservir la campagne, nos clients apprécient les avantages qu'ils peuvent en retirer. D'ailleurs, je me suis renseigné : en 1972, la S.N.C.V. a encaissé une recette de 1 million 800.000 F en petits colis. Il y a quelques mois, le tarif a finalement été modifié; c'est ainsi que l'on demande actuellement 15 F au lieu de 10 F pour les colis de 5 kg et moins, et 30 F au lieu de 20 F pour les colis de plus de 5 kg à 30 kg.

C. : Mais la plus grande innovation, d'après ce que des collègues m'ont dit, c'est qu'on a supprimé les colis de 30 kg à 50 kg; je crois qu'on a surtout visé les gros pneus de poids lourds qu'on roulait jusqu'au fond du bus, et qui, vu leur poids, étaient dangereux à manipuler.

B. : C'est exact. On abusait un peu de la bonne volonté des conducteurs.

D'un autre côté, on parle beaucoup, en ce moment, de priorités de passage pour les autobus; à ce propos, je pense que le pompon va être réalisé aux Etats-Unis. En effet, je viens de lire que 450 autobus de Washington seront dotés, cet été, d'un dispositif électronique leur permettant de faire passer au vert les feux rouges ou de les maintenir au vert s'ils le sont déjà. Dans le cas où deux autobus s'approcheraient simultanément d'un croisement, le système cesserait de fonctionner. D'ailleurs, une expérience du même genre se déroule déjà actuellement en France sur la ligne Cergy-Pontoise.

C. : J'espère que nous serons tenus au courant des suites de cette expérience. Si je comprends bien, il s'agit surtout d'accélérer le passage des autobus aux carrefours.

B. : Mais oui; somme toute, c'est un dispositif électronique qui permet de garantir un feu vert au véhicule de transport en commun qui se présente; en combinant ceci avec des bandes de roulement réservées, on pourra diminuer les temps de parcours.

Personne d'ailleurs n'aime attendre dans la rue.

Ainsi, il y a quelques jours, mon petit neveu, qui est en vacances chez nous, rentre précipitamment à la maison et dit à ma femme : « Tante, donne-moi vite 5 F pour un pauvre vieux qui attend dans la rue ». — « Volontiers, répond mon épouse, tu as un bon petit cœur et tu es charitable. Mais qu'a-t-il ce pauvre vieux ? il est infirme ? »

« Non », dit le gamin, « il vend des glaces ».

LES LONGUES CARRIERES



L. Vlamínek

Il a débuté le 10-8-1929 et a été mis à la pension comme conducteur AB à Assebroek.



D. Reniers

Il a débuté le 18-3-1929 et a été mis à la pension comme moniteur à Ostende.



A. Berlemont

Il a débuté le 27-4-1927 et a été mis à la pension comme chef de mouvement de 2e cl. à St-Ghislain.



G. Barbéry

Il a débuté le 10-10-1928 et a été mis à la pension comme conducteur AB à Geluwe.



A. Van Hove

Il a débuté le 4-2-1931 et a été mis à la pension comme conducteur AB à Destelbergen.



L. Bruyndonx

Il a débuté le 1-6-1930 et a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Merksem.



J. Leclair

Il a débuté le 1-4-1930 et a été mis à la pension comme receveur à Leerbeek.



H. Joly

Il a débuté le 2-3-1931 et il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Mons.



J. Hennus

Il a débuté le 1-1-1928 et il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Hasselt.



Ch. Simonis

Il a débuté le 1-5-1933 et il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1e cl. à Liège.



L. De Baut

Il a débuté le 8-7-1929 et il a été mis à la pension comme conducteur électrique à Anderlecht.



L. Vanneste

Il a débuté le 16-7-1928 et il a été mis à la pension comme conducteur AB à Mouscron.



J. Lambregs

Est entré en service le 1-8-1923; il a terminé sa carrière comme brigadier à Hasselt.



D. Quintens

Est entré en service le 16-7-1929; il a terminé sa carrière comme ouvrier d'élite à Hasselt.



G. Adam

Est entré en service le 10-11-1925; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Anderlues.



J. Olbrechts

Est entré en service le 28-5-1933; il a terminé sa carrière comme conducteur électr. à Wommel.



A. Scheffert

Est entré en service le 29-5-1933; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1e cl. à Liège.



H. Aerts

Est entré en service le 26-4-1937; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1e cl. à Anderlues.



N. Culot

Est entré en service le 26-2-1930; il a été pensionné comme ouvrier qualifié.



A. Gielen

Est entré en service le 1-5-1933; il a été pensionné comme conducteur AB.



Gh. Magerotte

Est entré en service le 27-7-1925; il a été pensionné comme piocheur.



F. Van Kelst

Est entré en service le 8-5-1930; il a été pensionné comme receveur à Anvers.



Ch. Bielen

Est entré en service le 1-1-1931; il a été pensionné comme contrôleur.



J. Ons

Est entré en service le 17-3-1934; il a été pensionné comme commis le 1-8-1972. M. Ons est décédé le 12-11-72.

Groupe de Liège

4000 JOURS SANS ACCIDENT POUR L'EQUIPE N°10 (mouvement Warzée-Eupen)



*De gauche à droite : M. Teller, M. Pohlen et M. Pelzer,
du dépôt d'Eupen.*

Le Groupe de Liège a eu le plaisir de fêter, les 25 mars et 1er avril 1973, l'équipe n° 10 constituée par le personnel du mouvement des dépôts d'Eupen et de Warzée, pour son brillant résultat sur le plan de la sécurité, soit 4000 jours sans accident avec chômage.

La salle de réunion et le réfectoire des employés de la direction du groupe servirent de cadre aux festivités agrémentées d'un programme de variétés.

Autour de M. Botton, Chef de Groupe, étaient réunis MM. Follon et Tissen, représentants du Service Général de la Sécurité, les différents chefs de service et Mlle Cobraiville, assistante sociale.

Après l'apéritif, M. Cresson, Chef de la sécurité, souhaita la bienvenue aux membres du personnel présents et à leurs familles, remercia MM. Follon et Tissen de l'intérêt qu'ils portent aux fêtes de sécurité organisées à Liège et félicita vivement les lauréats du jour. Il leur souhaita de continuer sur leur lancée vers les 5000 jours.

M. Follon, Inspecteur principal adjoint, représentant la Direction Générale, prit la parole pour féliciter de tout cœur l'équipe n° 10 de sa belle performance, qui s'inscrit en lettres d'or dans le grand livre de la prévention.

En soulignant combien l'esprit de sécurité est particulièrement difficile à acquérir et à développer, il attira l'attention de tous sur la nécessité de combattre l'insouciance et l'incrédulité. Il insista sur l'effort à accomplir pour se convaincre et convaincre les autres que penser « sécurité » ce n'est pas manquer de courage.

Après avoir fait ressortir combien les résultats d'une imprudence peuvent être lourds de conséquence pour la victime, il invite tous les agents à être doublement prudents : une fois pour eux-mêmes et une fois pour les autres.

C'est pourquoi, si la vigilance reste la règle de conduite de tous, il y aura quelque part un arrêt qui se nommera 5 000 jours, et il est à espérer que cet arrêt-là ne sera pas un terminus.

Le discours de M. Follon fut accueilli par de vifs applaudissements.

Une séance de chansons et de sketches, animée par la troupe du Théâtre des Variétés, agrémenta ensuite joyeusement l'après-midi, au cours de laquelle une collation fut servie.

Ce fut enfin au tour de M. Botton, Chef de Groupe, de saluer le succès des lauréats du jour. Tout d'abord il félicita, en cette occasion exceptionnelle, M. Lebrun qui a été choisi par la Direction Technique pour assurer la relève de M. Lefever, Inspecteur Principal adjoint, au poste de responsable de la gestion des ateliers et des centres d'entretien des provinces de Liège, Namur et Luxembourg.

Il le remercia tout particulièrement pour l'excellent travail accompli en tant que Chef de la sécurité durant près de 25 années, au cours desquelles il a mis toutes ses qualités d'homme convaincu et convaincant au service de la promotion de la sécurité dans le Groupe de Liège. Les brillants résultats acquis — et ceux d'aujourd'hui en particulier — sont la preuve tangible de son action éclairée.

M. Botton réunit M. et Mme Lebrun dans un même hommage et y associa l'assemblée. Il offrit une vasque fleurie à Mme Lebrun.

Il souhaita ensuite la bienvenue à M. Cresson qui prend en charge avec beaucoup d'enthousiasme le poste de Chef de sécurité du groupe et remercia MM. Follon et Tissen de leur persévérance et de leur savoir-faire.

M. Botton s'adressa particulièrement aux lauréats du jour pour les inviter à consolider et à cultiver l'esprit d'entraide qui crée entre les hommes une communauté d'action et de sentiments favorable à la conquête de résultats semblables à ceux que nous fêtons aujourd'hui.

Il associa les épouses présentes au succès du travail de leurs maris et souligna combien elles peuvent avoir une influence favorable sur le comportement de leur compagnon par un conseil judicieux, un appel à la prudence ou à la responsabilité vis-à-vis notamment de la famille et des enfants.

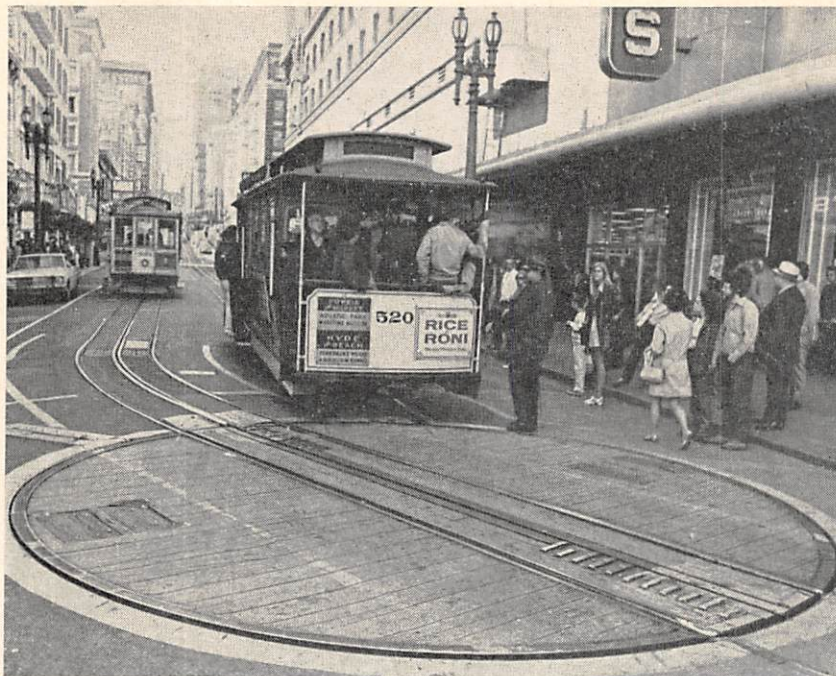
Il termina en transmettant les félicitations de M. le Directeur général et de M. l'Inspecteur général pour le magnifique résultat obtenu.

Ce discours fut chaleureusement applaudi.

M. Botton félicita alors personnellement chacun des lauréats à qui il remit un cadeau-souvenir fort apprécié et quelques douceurs pour la famille.

En fin de séance, un délégué syndical tint à remercier la Direction et s'associa à l'hommage rendu aux agents à l'occasion du succès remporté.

Le «Cable-car» de San Francisco, le tram le plus attrayant du monde, aura cent ans cette année



Au moment de rebrousser chemin, en bout de ligne, le tram s'avance sur la plaque tournante; le câble souterrain a été lâché et le tram est poussé à la main, dans la direction opposée. Lorsqu'il est prêt à repartir, le conducteur agrippe le câble de retour.

Bien qu'ayant été fondée dès 1801, San Francisco est aujourd'hui la ville la plus jeune des Etats-Unis d'Amérique; elle ne compte, en effet, que 67 ans à peine !

Le matin du 18 avril 1906, le plus important tremblement de terre qui ait jamais secoué la Californie, ébranla San Francisco jusqu'en ses fondations. Les conduites de gaz et d'eau se rompirent et, pendant 3 jours, le feu régna en maître dans la ville. On parvint enfin à l'arrêter en faisant sauter à la dynamite les maisons qui se trouvaient sur son chemin. Quelque 500 personnes perdirent la vie; le feu avait ravagé 600 maisons et près de 250.000 habitants se trouvèrent sans foyer. On crut d'abord la ville définitivement ruinée mais, en 3 ans, San Francisco se releva de ses cendres.

Située sur un promontoire entre l'Océan Pacifique et la Baie de San Francisco, la ville se découpe dans le ciel comme une masse compacte de collines et de gratte-ciel. La Market Street, la rue principale avec ses grands magasins, ses banques, ses bureaux, sa foule tumultueuse et son trafic assourdissant, coupe la ville en deux. Au sud s'étend le quartier industriel et résidentiel, au nord se dressent les gratte-ciel abritant le commerce, au nord-est s'élèvent les 3 principales collines.

La nature accidentée du terrain a incité la ville à conserver des tramways, dont le premier a été mis en service en 1873. Ces voitures grimpent et descendent les collines en s'aidant d'un câble mobile souterrain, tout en tintant joyeusement au grand amusement du visiteur (1).

C'est un Ecossais, Andrew Hallidie, qui eut l'idée d'utiliser, pour le trans-

port en commun, une voiture retenue par câble. Ce fabricant de filins métalliques venu tout jeune en Californie, avait été frappé par le fait que rien n'était fait pour remplacer les chevaux qui s'exténuaient au long des pentes raides. La solution la meilleure lui parut être une motrice de tram tirée par un câble avançant à vitesse toujours égale sous la terre. Son brevet comportait également un nouveau mécanisme de fixation qui permettait au conducteur d'agripper le câble ou de le



Cet homme tient solidement le levier qui rend le véhicule solidaire du câble en mouvement. C'est le « gripman », il manipule la pince géante qui agrippe le câble. Ce poste de travail est situé entre les banquettes, il s'agit d'un travail fatigant et demandant des efforts répétés.

relâcher à volonté. Le 1er août 1873, eut lieu la mise en route officielle du premier véhicule. Ce fut un succès et, en 1880, huit lignes étaient en exploitation sur une longueur de câble de 112 miles. Le plus étonnant, c'est qu'en 1890, dix compagnies se faisaient concurrence et exploitaient 600 voitures « cable-car ».

A l'origine, les cable-cars étaient exploités à la vapeur. Aujourd'hui, le bâtiment abritant la force motrice dispose de moteurs électriques de 750 CV qui sont en service alternativement pour faire mouvoir 4 câbles distincts sur ce qui subsiste du réseau.

On peut résumer ainsi le voyage d'un câble depuis la salle des moteurs jusque dans les rues et son retour :

le câble s'enfonce sous la rue, dans une sorte de caniveau mesurant 2 pieds de profondeur; il avance à niveau sur une distance égale à une rue, tourne un coin, plonge vers le bas de la ville, puis remonte une partie de la colline, une extraordinaire pente de 22% sur plus de 500 mètres, et arrive bientôt au point le plus chargé de la ligne, et ensuite va revenir.

Tous les câbles se déplacent à la vitesse de 17 km à l'heure.

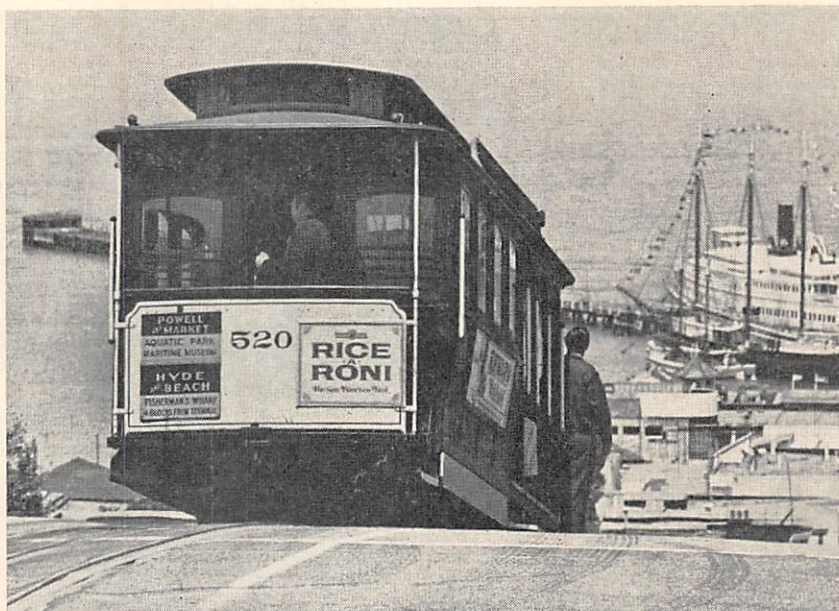
Les véhicules actuels ont conservé pratiquement le même aspect que lorsqu'ils apparurent pour la première fois en 1873. Il faut compter 150 journées de travail et près de 10.000 dollars pour remettre en état et rajeunir une voiture de ce genre, car toutes les pièces de machine doivent être forgées à la main. Ajoutons que ce tramway centenaire a été consacré « monument historique » en 1964.

*
**

Rouler en cable-car est une expérience unique ! Tout va à l'aise, on ne

(1) Déjà, en 1950, dans le n° 29, nous avons fait paraître un article très complet dû à un correspondant bényvole, M. Clessens, sur les «Cables Cars».

se presse pas. Vous savez que vous ne voyagerez pas à plus de 9 à 9 1/2 miles à l'heure soit environ 17 km/h. et que la voiture peut s'arrêter subitement sans raison apparente. Il y a des « gripmen » musicaux c'est-à-dire des conducteurs qui peuvent jouer des airs folkloriques sur la cloche de leur voiture. Autrefois, le règlement obligeait les dames à utiliser les bancs des voitures, mais il y a près de 15 ans qu'elles peuvent rester debout. On ne délivre pas de tickets et il n'y a pas de boîte à sous en plexiglas. Le receveur tend simplement la main pour recevoir ses 25 cents (le quart d'un dollar) et compte à voix haute : un, deux, trois, généralement jusqu'à cinq. Alors il saisit une poignée spéciale de la voiture, la tire vers le bas et une cloche retentit ! Au même instant, le nombre de voyageurs est enregistré sur une machine additionneuse dans la voiture. Il y a des gens à San Francisco qui pensent qu'on devrait supprimer ce qu'ils appellent ce vieux bazar ! Mais ils n'ont aucune influence sur l'opinion publique et les 30 voitures restantes continuent à monter et à descendre les collines de la ville en sonnant de leur cloche.



Inoubliable ! C'est l'impression que vous laisserez un voyage sur un tram de San Francisco. Le pourcentage de déclivité des pentes de certaines rues est tel qu'il semble impossible à un tramway de les descendre sans catastrophe. Voici un tram, prêt à descendre... à tombeau ouvert !

Dès que possible, le musée de Schepdaal uniquement consacré au matériel roulant vicinal

Le musée de Schepdaal vient de rouvrir ses portes pour la saison 1973.

Ce musée, qui est toujours un « pays des merveilles » pour grands et petits, accueille, chaque année, un grand nombre de visiteurs; en 1971, on a relevé 5.290 entrées, en 1972 : 6.715, et en dix années d'existence : 65.000. D'autre part, l'association compte aujourd'hui 407 membres. C'est ce que nous avons appris lors de l'assemblée générale de l'Amutra (« Les amis du musée du tram ») qui s'est tenue le vendredi 23 mars à Bruxelles.

La décision la plus importante de l'assemblée en question est de tout mettre en œuvre pour obtenir et réaliser l'évacuation du nombreux matériel provenant des Sociétés de tramways urbains.

Le nombre de véhicules préservés, appartenant à l'Amutra s'élève à 107 unités dont 57 véhicules des Vicinaux; ceux-ci se trouvent à Schepdaal avec une dizaine de voitures d'autres provenances. Le restant est parké dans divers dépôts : notamment dans une remise de la S.N.C.B. à Louvain et un dépôt de la S.T.I.B. à Woluwé. Les voitures étrangères à la S.N.C.V., qui se trouvent à Schepdaal, seront prochainement transférées à Woluwé.

Au mois de juin 1972, la S.N.C.V. a remis au musée une voiture-échelle d'un type particulièrement ancien puisqu'il date de 1894, début de la traction électrique sur le réseau Bruxellois.

L'équipe des membres actifs a effectué divers travaux notamment la remise en état des voitures :

9.603 motrice à 2 essieux (ateliers de Seneffe)

11.620 remorque pour voyageurs (2 essieux)

8.054 wagon-citerne du groupe d'Anvers et

9.704 motrice à 2 essieux (ateliers de Seneffe).

**

En ce qui concerne les publications, les responsables de « Présence du Tramway » et de « FANAL » sont bien décidés à combler leur retard, tandis qu'un des membres les plus dévoués de la section d'Anvers présentait le premier exemplaire d'une nouvelle revue née de la fusion de « Tramleven » et de la feuille stencillée « Trampost ».

Le nouveau bulletin de l'Amutra, en langue néerlandaise, a conservé le titre de « Trampost » et se présente sous un graphisme original; en effet, les

caractères sont très lisibles, en 2 colonnes de 11 cicéros avec, à chaque page, une colonne blanche que M. Bastaens, avec humour, propose aux lecteurs contestataires pour les annotations ! Les articles les plus intéressants sont résumés en français, en allemand et en anglais.

La matière couvre les activités des Vicinaux et sociétés de transports en commun urbains. Signalons que M. Bastaens a fait appel à des correspondants bénévoles pour le Hainaut.

Le prix d'entrée au musée de Schepdaal reste fixé à 15 F, les membres du personnel S.N.C.V. bénéficiant de l'entrée gratuite sur production de leur carte de circulation.



La 9704 a été complètement remise à neuf par des membres dévoués. (Photo Keutgens)

Il est temps de penser aux vacances...

Un agrément de Nieuport, c'est assurément sa spacieuse digue de mer. On ne s'y bouscule jamais et on y échappe aux bruits et aux émanations des automobiles.



Intervention dans les frais de séjour des enfants

En 1973, l'a.s.b.l. « Home de repos du personnel de la S.N.C.V. » accorde une intervention de 40% (quarante pour cent) dans les frais de séjour des enfants du personnel de la S.N.C.V., âgés de moins de 16 ans au 1-7-1973. Cette mesure n'est d'application que pour un séjour de 4 jours au minimum et de 14 jours au maximum; de plus, les enfants des membres du personnel appartenant au cadre supérieur ne bénéficient pas de cette faveur.

Aux pensionnaires d'Annette et Lubin

L'autobus qui est mis à la disposition des pensionnaires, le matin, le midi et le soir, pour gagner le centre de Spa, rend assurément de très grands services.

Il est cependant utile que les vacanciers sachent que deux chemins permettent de se rendre assez rapidement au centre de la ville.

Le premier chemin est dénommé « Promenade Foch » et aboutit au Parc de 7 heures près du pavillon des Petits Jeux et du bâtiment des « Heures Claires ». C'est un sentier en lacets à travers les bois.

Le second chemin part juste en face d'Annette et Lubin; il a été creusé dans le rocher et est bordé d'une rigole faite dans le roc pour l'écoulement des eaux qui dévalent de la montagne. Ce chemin conduit directement à l'hôtel de ville de Spa et à la place Pierre le Grand (Pouhon) en passant devant le temple évangélique; une partie de cette voie publique se dénomme rue Brixhe.



A midi, les promeneurs reviennent à Annette et Lubin; c'est aussi l'heure de l'apéritif qui n'est cependant pas nécessaire pour ouvrir l'appétit!

Nos Vicinaux

Bulletin bimestriel d'information pour le personnel de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

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

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

Un voyage en vicinal à vapeur raconté par Georges Simenon

Il y a quelques mois, un ami de « Nos Vicinaux » nous donnait en lecture un roman de Georges Simenon contenant la description d'un voyage sur une ligne vicinale à vapeur du Limbourg belge.

Or, récemment, la presse mondiale a diffusé la nouvelle étonnante de la décision prise par notre célèbre compatriote de ne plus poursuivre son œuvre littéraire.

Aussi, le moment nous a-t-il paru propice pour faire connaître cette description à nos lecteurs et nous avons eu l'agréable surprise de recevoir un mot aimable de M. Simenon nous accordant son autorisation.

De nombreux critiques ont écrit qu'avant l'ingéniosité de l'intrigue, le « rendu » d'une ambiance était l'élément principal du talent de Simenon. Ces « atmosphères » reproduisent, en fait, certains lieux qu'il avait connus. C'est vraisemblablement le cas pour la description du voyage en vicinal, extrait de « La Maison du Canal » qui fut édité chez Fayard en janvier 1933.

Ce livre peut être catalogué dans la série des romans dont l'action est située dans les pays du Nord et où le commissaire Maigret n'apparaît pas. Mais qu'on ne s'y méprenne pas, Simenon avait déjà beaucoup écrit à cette époque, d'abord des romans populaires de 1924 à 1929, le plus souvent sous le nom de Georges Sim, puis de 1929 à 1933 plus de 30 romans et, ensuite, son extraordinaire production s'augmenta à raison de 5 ou 6 livres par an.



Georges Simenon.

La machine siffla. Le train roula à travers les rues de la petite ville mal éveillée. Les lampes des wagons s'allumèrent, peut-être par hasard, et on ne les éteignit pas du voyage.

La pluie, le voile d'Edmée, les gros châles noirs des commères, l'eau qui dégoulinait sur les planchers et les banquettes, tout se fondait en une grisaille lugubre. La terre labourée des campagnes était sombre, les maisons bâties en briques d'un brun sale. On traversa la région des charbonnages du Limbourg et des terrils défilèrent tandis que le vicinal traversait les coronas.

C'était un vieux train, qui secouait les voyageurs et chacun, sans le vouloir, dodelinait de la tête. Edmée comme les autres. Parfois les femmes échangeaient quelques phrases. A travers la cloison, on n'entendait rien, mais on voyait l'expression désolée des visages, les bouches qui s'ouvraient pour un soupir et les yeux vides qui, après chaque conversation, dévoraient la buée des vitres.

Le receveur entra en première, s'adressa en flamand à Edmée qui ne le regarda pas et se contenta de dire en tendant son argent :

— Maeseyck !

(Suite page 16)

La maison du canal

Dans le flot de voyageurs qui coulait par saccades vers la sortie, elle était la seule à ne pas se presser. Son sac de voyage à la main, la tête dressée sous le voile de deuil, elle attendit son tour de tendre son billet à l'employé, puis elle fit quelques pas.

Quand elle avait pris le train, à Bruxelles, il était six heures du matin et l'obscurité était lourde de pluie glacée. Le compartiment de troisième classe était mouillé lui aussi, plancher mouillé sous les pieds boueux, cloisons mouillées par une buée visqueuse, vitres mouillées, dedans et dehors. Des gens aux vêtements mouillés sommeillaient.

A huit heures, juste à l'arrivée à Hasselt, on éteignit les lampes du convoi et celles de la gare. Dans les salles d'attente, les parapluies perdaient des rigoles d'eau fluide qui sentait la soie détrempée. Autour des poêles, des gens se séchaient et ils étaient presque en noir, comme Edmée. Était-ce un hasard ? Le remarquait-elle parce qu'elle était en grand deuil ? Et le noir n'est-il pas l'uniforme des gens des campagnes ?

12 décembre. Le chiffre, en gros caractères, noirs aussi, à côté d'un guichet, la frappa.

Dehors, la pluie crépitait, les gens couraient, des silhouettes étaient collées à toutes les portes et les nuages rendaient le ciel si sombre que les boutiques gardaient leurs lampes allumées.

Juste en face de la gare, au milieu de la rue, il y avait un gros tramway vicinal peint en vert et noir. Il était vide. On ne voyait ni mécanicien, ni receveur. Un écriteau portait la mention « Maeseyck » et Edmée devait passer par cette ville pour se rendre à Neeroeteren.

Sans rien demander, elle entra dans la première voiture qui était divisée en deux par une cloison vitrée. D'un côté,

les banquettes étaient en bois et le plancher couvert de bouts de cigarette et de crachats ; de l'autre, il y avait des coussins de velours rouge et un tapis par terre.

Edmée hésita, franchit la porte des premières classes et s'assit dans un coin, toute droite, releva le voile de crêpe qui lui couvrait le visage. Elle était très mince, très pâle, anémique comme des jeunes filles le sont à seize ans. Elle portait les cheveux tressés serrés, roulés sur la nuque en un chignon dur.

Une demi-heure s'écoula. Des gens montaient en deuxième classe, surtout des paysannes chargées de paniers, et elles parlaient flamand à voix très haute, comme parlent toujours les Flamands. Parfois, après un regard à Edmée, qui était seule derrière les vitres, une femme chuchotait en hochant la tête en signe de pitié et d'autres regards se portaient sur la jeune fille.



5 MAESEYCK : Boschpoort
Vertrek den tram naar Weert

(Suite de la page 15)

L'employé prononça encore deux phrases, mais elle détourna la tête. On s'arrêtait dans tous les villages, parfois même à la croisée de chemins où nulle maison n'existait. Des gens accouraient, des femmes qui troussaient leurs jupes et qu'il fallait hisser, essoufflées et rieuses, sur le marchepied. La trompette du receveur lançait un cri ridicule de jouet d'enfant. La machine sifflait.

Vers onze heures, des paysannes ouvrirent leur panier et en tirèrent des victuailles. A deux heures, on arriva à

Maesecky où le vicinal s'arrêta à côté d'un convoi tout pareil, sauf qu'il avait une voiture en moins et qu'il portait la mention « Neeroeteren ».

Edmée ne s'informa pas de l'heure du départ, ne regarda rien, n'adressa la parole à personne. Comme elle l'avait fait à Hasselt, elle alla s'installer dans un coin du compartiment pendant que la plupart des voyageurs entraient dans les estaminets où on les voyait attablés devant du café chaud.

Le nouveau train ne partit qu'à trois heures et demie. C'était déjà le crépuscule. On traversa des bois et un canal

tout droit, si droit et si long qu'il en était obsédant. La nuit était tombée quand, au milieu d'un village, le receveur cria :

— Neeroeteren !

Edmée descendit, resta immobile au milieu de la rue, en face d'une épicerie dont l'enseigne était en flamand. Des gens s'approchaient du train, d'autres s'embrassaient ou s'éloignaient. Mais personne ne faisait attention à elle. Alors elle alla se planter sur le seuil de l'épicerie, à l'abri de la pluie, et posa son sac sur les marches.

Le vicinal repartait. La rue se vidait.

Espagne UNE LIGNE FERREE A VOIE METRIQUE DE 800 KM

C'est par milliers que les Belges se rendent, chaque année, en Espagne et il y a certainement parmi eux de nombreux amis des chemins de fer. Aussi nous-a-t-il paru intéressant de leur signaler l'existence de cet étonnant réseau, à voie métrique, qui, le long de la côte cantabrique (1), s'étend pratiquement de la frontière française (Hendaye) à El Ferrol del Caudillo (voir carte), avec traction électrique de Hendaye à Bilbao et de Gijon à Avilès.

**

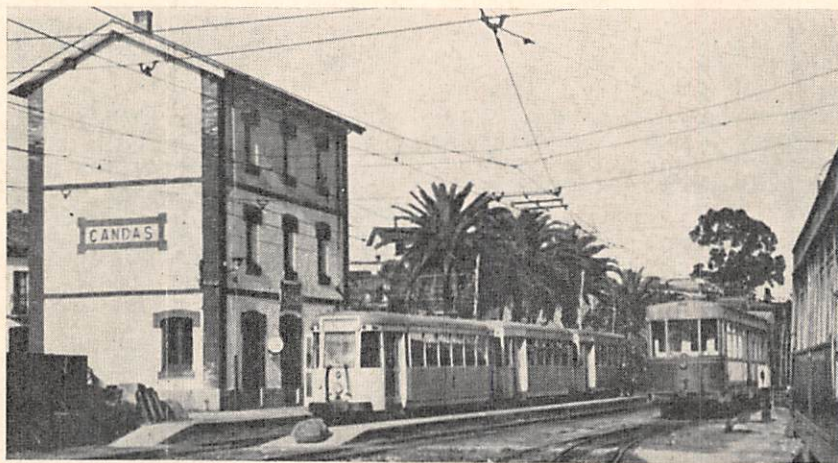
En fait, il existait depuis longtemps, dans cette région du nord de l'Espagne, des lignes appartenant à des sociétés privées; récemment elles furent intégrées dans les chemins de fer « Via Estrecha » (voie étroite) de la F.E.V.E., organisme d'Etat qui dépend du Ministère des Travaux Publics. Le 7 septembre de l'année dernière, le Chef de l'Etat espagnol présida à l'inauguration de la voie ferrée Vegadeo-Lurea (58 km), montrant ainsi l'intérêt de cette jonction ferro-

(1) *Cantabrique*: les monts cantabriques sont le prolongement montagneux des Pyrénées au nord de la péninsule ibérique.

viaire dans le système des transports de la région; en effet, toute la côte cantabrique est actuellement parcourue par un chemin de fer à voie métrique d'une longueur de 789 km.

La section comprise entre El Ferrol et Gijon est, à elle seule, longue de 320 km, dont 153 en Galice et 167 dans les Asturies. Sa construc-

Au départ de Gijon, les trams pour El Ferrol utilisent jusqu'à Avilès (27 km) les voies du **Chemin de fer électrique de Carreno**, qui assure, sur cette section suburbaine, un service de tramways avec des motrices provenant de la S.N.C.V.; il s'agit pour la plupart de motrices type S dont nous avons à l'époque signalé la vente.



Non, ce n'est pas une illusion. Dans cette gare, où fleurit l'oranger et où poussent des palmiers, vous voyez réellement d'anciennes voitures vicinales; elle sont en service sur la ligne de Gijon à Avilès, en Espagne. Cette ligne, en traits pointillés sur la carte, ne fait pas partie de l'organisme « Via Estrecha ».

tion avait été décidée en 1883, puis maintes fois reportée pour être entreprise en 1921, puis interrompue par la guerre civile en 1936. Cette voie ferrée a été ouverte à l'exploitation, par étapes, entre 1953 et 1972; elle comprend 88 stations, 110 tunnels d'une longueur totale de 29,5 km, et 27 viaducs.

M. Antonio Paraja, Directeur Gérant de la Société Ferrocarril de Carreno, que nous remercions d'avoir bien voulu confirmer et compléter notre information, souligne que sa société et la compagnie des chemins de fer suburbains de Bilbao n'ont pas été comprises dans l'intégration des sociétés privées.

