

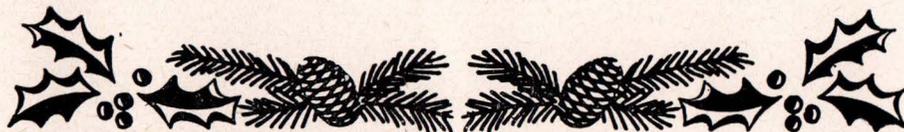


La fontaine de la Place Rouppe, à Bruxelles. A l'arrière-plan, le tram R (Rhode-St-Genèse).  
(Photo « Service d'Electricité de la Ville de Bruxelles ».)

# NOS VICINAUX

BULLETIN BIMESTRIEL D'INFORMATION  
DU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.

# LA NOËL DES PETITS A TRAVERS LE MONDE



## Merry Christmas

Les petits Anglais sont aussi heureux que tous les autres enfants du globe de voir arriver Noël. Il existe toutes sortes de coutumes en Angleterre, dont celle du « milly box » dans le Yorkshire. Les petits enfants vont chanter les cantiques de Noël par les rues, portant toujours un « milly box », garni de sucre et d'oranges et renfermant deux statuettes. La coutume remonte aux temps anciens, alors que les petits chanteurs promenaient en procession les statues de Notre-Dame et de l'Enfant-Jésus dans les comtés du nord de l'Angleterre. Le mot « milly box » est une corruption de « My Lady » (ma Dame). En Angleterre, Santa Claus arrive toujours en traîneau tiré par des rennes. Par la cheminée, il dépose les cadeaux dans les bas ou souliers que les enfants ont accrochés près du foyer. Le jour de Noël même a lieu la distribution des cadeaux, et elle est suivie d'un magnifique repas, qui comprend tout spécialement une oie et le fameux « plum-pudding » qu'on fait flamber avant de s'en servir.

## Joyeux Noël

Au Canada, Noël est avant tout une fête religieuse. Dans certaines familles, les enfants n'assistent pas à la messe de minuit, et c'est le matin, après avoir assisté à la grand-messe, que les enfants reçoivent les cadeaux que le Père Noël a déposés au pied de l'arbre pendant la nuit ; puis, en famille, on entonne les cantiques de Noël, et tout le monde chante joyeusement avant de prendre un copieux dîner, composé de dinde et de la bûche de Noël. Pour ceux qui assistent à la messe de minuit, ils reviendront réveiller après la messe et trouveront au pied de l'arbre les cadeaux que le Père Noël y a déposés pendant leur absence. Pendant une bonne partie de la nuit, même les plus petits chanteront les cantiques de Noël.

## Froehliche Weihnachten

Noël, en Allemagne, est la fête de la lumière. Elle commence la première se-

maine de l'Avent, alors qu'on allume une chandelle et qu'on chante des cantiques. Chaque semaine qui précède la fête, on allumera une nouvelle chandelle, et ainsi de suite jusqu'à ce que les quatre chandelles disposées dans une couronne suspendue au centre du salon soient allumées. La veille de Noël, l'arbre est illuminé, et ainsi la joie de l'attente de la Nativité est à son plein épanouissement. Les cadeaux sont alors distribués aux enfants. Selon les régions, le dîner de Noël est constitué d'un canard ou d'une oie et de diverses pâtisseries.

## Christkindel

En Alsace, la fête de Noël débute le 24 décembre sur la place publique. C'est la fête des enfants : le « Christkindel », comme on le nomme dans ce pays. Trompettes, crécelles et sifflets se font entendre par les rues, et, pendant quelques heures, tout resplendit de bruit et de lumière. Les enfants se rassemblent ensuite à la maison, autour de l'aïeul, et un goûter composé de crèmes et de pâtisseries leur est servi. Après ce repas, les petits Alsaciens s'approchent de l'arbre de Noël, et, au son d'une cloche, apparaît Hans Trapp. Celui-ci a une barbe rouge, sa figure est toute barbouillée de suie et il porte sur son dos une hotte. La fête des enfants est finie ; ils laisseront la place aux aînés, mais, avant de se retirer, le plus jeune des garçons de la famille tend une branche de houx des derniers « Rameaux » à l'aïeul, qui bénit les bûches dans le foyer.

## Wesolych Swiat

Les enfants, en Pologne, ne vont pas à la messe de minuit. La fête de Noël commence le 24 par un souper où tous les membres de la famille sont conviés. Le repas est précédé de la distribution d'un pain bénit, simplement confectionné de farine et d'eau, que les convives se partagent en échangeant les souhaits. Après le repas, maigre parce que c'est jour d'abstinence, le Père Noël passe de porte en porte et donne des cadeaux aux

enfants. Puis toute la famille chante des cantiques de Noël jusqu'à la messe de minuit où seuls vont les parents. Le lendemain, il y a un grand dîner à la dinde ou au canard, et la fête se termine le soir par une veillée autour de l'arbre de Noël, où l'on chante hymnes et cantiques de Noël.

## Glaedig Jul

Les petits Danois ne connaissent pas le Père Noël. C'est le papa qui dépose les cadeaux au pied de l'arbre, lequel est décoré de boules et de glaçons, mais aussi de petits drapeaux danois. Quelques semaines avant Noël, chaque membre de la famille écrit une liste de suggestions de cadeaux, appelés « Onskesedler », et la remet aux autres membres de la famille. La fête commence la veille, et la distribution des cadeaux a lieu vers 8 heures, alors qu'on allume l'arbre, en même temps qu'on chante les cantiques de Noël.

## Buon Natale

En Italie, Noël est une fête très religieuse. Tous les membres de la famille se rendent à la messe de minuit, et le repas principal n'a lieu que le lendemain midi. Les adultes donnent les cadeaux aux enfants, tandis que les enfants écrivent une lettre aux parents et la déposent sous l'assiette. Le Père Noël ne vient pas en Italie le jour de Noël, mais douze jours après, et il dépose, dans les bas accrochés aux cheminées, des bonbons ou des pierres selon que les enfants ont été sages ou épiègles. Ce Père Noël porte le nom de « Befania ».

(Emprunté au journal d'entreprise grand-ducal « Contact Rodange ».)

“ NOS  
VICINAUX „  
PRÉSENTE  
A  
SES LECTEURS  
SES  
MEILLEURS  
VŒUX  
POUR  
1959

# LE DEPART DE M. VRIELYNCK, DIRECTEUR GENERAL-ADJOINT DE LA S.N.C.V.

Le 12 novembre 1958, M. Vrielynck, Directeur Général-adjoint, a pris sa retraite après une longue carrière entièrement vouée à la Société Nationale.

Son départ nous donne l'occasion de mieux faire connaître à l'ensemble du personnel ses remarquables qualités d'ingénieur et de dirigeant.

Sorti de l'Université de Liège et de l'Institut Montefiore, en 1920, avec le titre d'ingénieur électricien, M. Vrielynck entra comme ingénieur stagiaire à la 3<sup>me</sup> Direction de l'Administration Centrale, direction qui s'occupait, à l'époque, de la traction et du matériel.

Nommé Ingénieur principal en 1937, il est promu Ingénieur en chef en 1942. Au départ de M. Allard, en 1945, il devient Directeur du Service « Traction et Matériel », pour être appelé, le 1<sup>er</sup> janvier 1953, au poste de Directeur Général-adjoint.

En retraçant les étapes de sa carrière, on ne peut manquer d'être frappé par le fait qu'elle s'est déroulée, pendant une période au cours de laquelle quatre modes de locomotion se sont succédé, dont deux ont pratiquement disparu, le troisième est en déclin marqué, et le dernier gagne chaque jour du terrain.

\*  
\*\*

L'extension rapide de la traction électrique, après l'armistice de 1918, exigea non seulement l'établissement de l'équipement aérien et l'acquisition de matériel roulant nouveau, mais aussi la solution du problème de l'alimentation de ce réseau. On se rendra mieux compte de l'ampleur de la tâche accomplie en se remémorant la longueur du réseau électrique et le nombre de points d'alimentation de celui-ci avant et après ce stade. Comparons par exemple ces données en 1922 et 1947 : d'une part, 359 kilomètres de lignes électriques avec une vingtaine de points d'alimentation, d'autre part 1.478 kilomètres avec plus de cent points d'alimentation.

C'est dans le domaine de l'alimentation des lignes électriques que s'exerça particulièrement l'activité de M. Vrielynck pendant cette période.

Il s'attacha à généraliser l'usage des groupes

redresseurs statiques, à ampoule de verre ou à cuves métalliques, ce qui permit d'ailleurs une large utilisation du fonctionnement automatique, quasi inapplicable avec les groupes rotatifs utilisés jusqu'alors.

Son souci constant fut non seulement d'appliquer avec une hardiesse raisonnée les progrès de la technique des installations, mais aussi de voir réaliser ou moderniser les bâtiments des sous-stations.

La consommation d'électricité ayant augmenté d'année en année, on se rend compte que le prix du Kw. revêtait une importance considérable de par son incidence financière ; grâce à ses connaissances étendues des problèmes de production et de distribution d'énergie électrique, M. Vrielynck a toujours su, au cours de discussions serrées, obtenir pour la S.N.C.V. des conditions avantageuses. Il avait également dans ses attributions l'étude générale de l'électrification des lignes, ce qui comporte l'élaboration de plans multiples et des études sur la rentabilité de la conver-

sion. En ce qui concerne la ligne aérienne, lorsque furent entreprises les recherches pour l'installation de la signalisation automatique des voies, M. Vrielynck a pris une part prépondérante à l'uniformisation des systèmes existants qui conduisit à la mise au point d'une signalisation originale et adéquate.

Enfin, il fut un des protagonistes de la protection cathodique, procédé qui apportait, dans un grand nombre de cas, aux exploitants de lignes ferrées électrifiées, une solution rationnelle au grave problème posé par les corrosions attribuées aux courants vagabonds.

Nommé en 1945 Directeur de Traction et Matériel, son activité s'étendit et il s'occupa notamment de la transformation des autorails en autotracteurs lestés pour éliminer la traction vapeur des trains de marchandises.

Il proposa l'achat en 1948 de la première P.C.C. importée dont l'essai fut suivi de la commande de 24 motrices de ce type et c'est sous sa direction que fut étudiée la construction des motrices et remorques métalliques commandées aux Usines de Braine-le-Comte.

Tous ceux qui l'ont approché savent que M. Vrielynck possède un esprit curieux, prompt



à saisir l'intérêt d'une innovation ; c'est ainsi qu'il est à l'origine de la suppression des cloisons dans les voitures et c'est lui qui fit généraliser la fermeture automatique des portes.

D'autre part, lorsqu'on a consacré une partie de sa vie à un certain mode de transport, il n'est pas donné à tout le monde d'admettre que cette solution peut ne plus être la meilleure. C'est un des grands mérites de M. Vrielynck que d'avoir reconnu que malgré les perfectionnements apportés à la motrice de tramways, l'avenir de la traction sur rail était devenu aléatoire et, à une époque où tout le monde n'en était pas convaincu, il fut l'instigateur de la conversion des lignes de tramways en services d'autobus, notamment dans les villes de moyenne importance.

C'est sous sa haute direction que furent établies les normes actuellement appliquées à la construction en série des autobus vicinaux.

M. Vrielynck fut toujours un novateur mais toujours à bon escient. C'est lui qui fit mettre à l'étude l'éclairage fluorescent dans les autobus,

aujourd'hui d'application généralisée, et qui procéda à Bruges aux essais d'utilisation du propane comme carburant en remplacement de l'essence ; nos lecteurs savent que tous nos autobus de Bruges utilisent ce carburant depuis plusieurs années.

Notre Directeur Général-adjoint a été l'âme de la modernisation du matériel autobus dont le parc est passé, en dix ans, de 189 à 1.100 unités.

Brillant orateur, s'exprimant avec élégance dans les deux langues nationales et en anglais, M. Vrielynck a également la plume facile et maintes revues techniques étrangères ont sollicité sa collaboration. Il participa à de nombreux congrès, où il fut plusieurs fois rapporteur et président de sections.

Rappelons encore que notre Directeur Général-adjoint a fait partie de la dernière promotion dans les ordres nationaux ; il a été promu Commandeur de l'Ordre de Léopold.

Au moment de prendre congé de lui, tous ses collaborateurs, qui furent ses compagnons de route pendant de nombreuses années, lui souhaitent une longue et heureuse retraite.

## Desserte de l'Expo 1958 par les Vicinaux

### BILAN FINAL

LES chiffres cités dans l'article du n° 76 de Nos Vicinaux ont été fortement influencés par le succès spectaculaire remporté par l'Exposition au cours de ses trois dernières semaines d'existence.

En ce qui concerne les lignes vicinales, elles ont transporté en dix-neuf jours le même nombre de voyageurs que pendant tout le mois de septembre ! Aussi la moyenne journalière, qui avait atteint 42.383 voyageurs en septembre, a-t-elle atteint 63.364 en octobre. Le nombre de voyageurs transportés s'établit finalement à 6.750.000.



La Porte Benelux et la gare vicinale.

(Photo Bauters.)



A la porte de « Benelux », dès la fin de l'après-midi, au moment où le public commençait à quitter l'Expo, un contrôleur annonçait la destination des véhicules prêts au départ au moyen d'un mégaphone électrique.

(Photo Roels.)

Citons encore quelques chiffres significatifs :

Nombre de cartes d'entrées à l'Exposition vendues sur les voitures vicinales : 448.000.

Nombre de voyages supplémentaires aller et retour : Trams : 41.300 — Bus : 72.700.

Nombre de services supplémentaires effectués par les agents : 17.710.

\*\*

Donnons, pour terminer, quelques détails sur la journée de clôture du 19 octobre :

Les lignes vicinales ont transporté ce jour-là 140.621 voyageurs.

A partir de 18 h. 30, heure de fermeture des pavillons, il y avait *par heure* 119 véhicules sur rail et 82 autobus vicinaux pour assurer aux différentes gares l'évacuation des voyageurs.

Après le feu d'artifice à 23 h. 15, ce nombre a été porté respectivement à 144 véhicules tram et 105 autobus par heure, soit une capacité de 25.000 voyageurs par heure. — La gare Benelux à elle seule, a évacué plus de 19.000 personnes à l'heure. Faut-il dire que dans ces circonstances, les agents de la S.N.C.V. ont vu avec soulagement arriver en renfort une sérieuse escouade de gendarmes, ce qui a permis d'embarquer tout ce monde sans aucun accident.

A ce dernier point de vue, il est intéressant de signaler le haut degré de sécurité atteint par les transports de la S.N.C.V. au cours des 6 mois d'Exposition.

*Plus de six millions et demi de voyageurs transportés sans accident grave.*

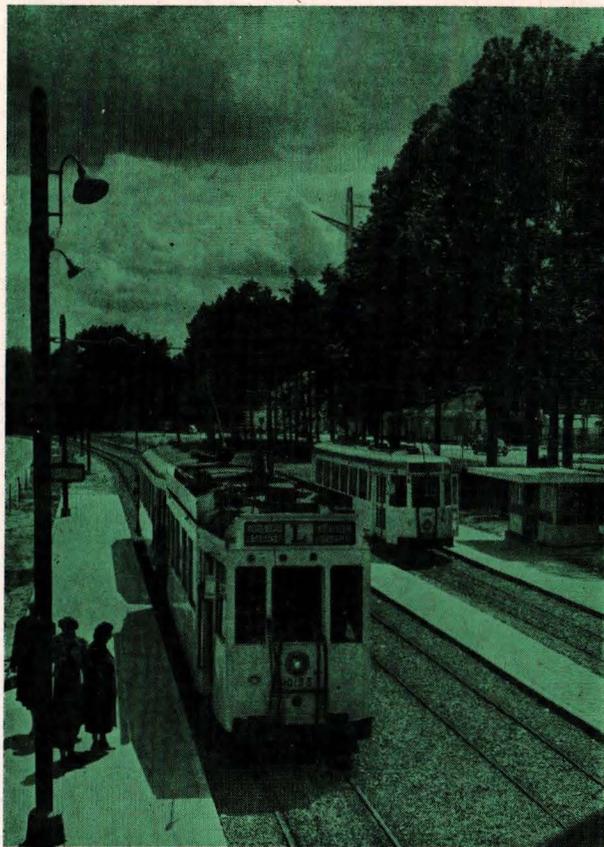
Alors qu'il a fallu engager au service roulant plus de 125 nouveaux agents et qu'environ trois cents conducteurs plus chauffeurs affectés normalement à des lignes étrangères ont été appelés occasionnellement à assurer des services de renforce-

ment sur les lignes de l'Expo dans une circulation routière intense, les 6.750.000 voyageurs ont été transportés pratiquement sans accident grave.

Il y eut au total à déplorer trois légers accrochages provoquant quelques contusions sans suite.

Au point de vue de la régularité du service, un seul accident mortel dû à l'imprudence incontestée de la victime, a provoqué 50 minutes de retard dans le service, seule interruption survenue au cours des 6 mois de desserte de l'Expo.

(Photo Pletinckx.)



**A**

**Saint-Séverin-en-Condroz,**  
**sur la ligne d'autobus**  
**Liège-Clavier-Warzée,**  
**des villageois**  
**interprètent**  
**un**  
**Jeu de Bethléem**



L'autobus pour Warzée, qui part de la gare de la Place Xavier Neujean à Liège, après avoir gagné les hauteurs de Boncelles, emprunte la grand-route de Liège vers Marche et après 50 minutes de trajet fait arrêt à St-Séverin. Le centre du village se trouve à une dizaine de minutes à pied dans le fond d'un vallon.

En descendant la route on aperçoit bientôt le clocher octogone de l'ancienne église romane, édi-  
fiée au XII<sup>e</sup> siècle (1136-1145). Cet édifice, avec son admirable cuve baptismale, vaut déjà le déplacement mais ce qui a le plus contribué à faire connaître St-Séverin c'est son Jeu de Bethléem, monté et dirigé par l'Abbé Thunus qui a fait de ses fidèles des personnages bibliques.

Le mois dernier, nous sommes allé trouver M. l'Abbé Thunus qui est à la fois metteur en scène, meneur de jeu, chanteur, menuisier, peintre de décor et costumier. « Ce jeu, nous dit-il, rappelle dans la plus grande sincérité, le thème de la Nativité » ; il en souligne le côté humain et douloureux à la fois ; les commentaires et les tableaux sont strictement basés sur l'Évangile, mais les chants, les commentaires et la spontanéité du jeu des amateurs en font un ensemble qui enchante les spectateurs.

Depuis 1949, cent-soixante représentations ont été données et il va sans dire que la présentation s'est constamment améliorée notamment en ce qui concerne les effets de lumière qui nécessitent une importante installation électrique.

Depuis l'an dernier, la représentation donnée la veille de Noël a lieu à 10 h. du soir pour permettre à chacun d'assister à la messe de minuit, mais avant le 24 décembre et les jours qui suivent la Nativité plusieurs représentations sont prévues notamment à 14 h. 30 et à 17 h. 30.

Ce jeu scénique pour lequel il est fait appel à

plus de 60 acteurs et figurants, la plupart habitant St-Séverin, est joué sans interruption, sans fermeture de rideau. Ceux de nos lecteurs qui ont fait quelque peu du théâtre en amateur, savent ce qu'exige comme travail, l'organisation d'un spectacle « non-stop » qui dure près de 2 heures, avec des enfants, des choristes, des figurants qui doivent changer de costume et de perruque, et aussi avec des animaux, bien que ceux-ci soient très dociles au point que l'âne, comme un acteur chevronné, va prendre tout seul la place qu'il doit occuper !

Une des caractéristiques de ce jeu scénique par rapport à ceux du même genre présentés notamment à Vosselaar et à Marcinelle, c'est que tous les chants ont lieu « a capella », c'est-à-dire sans orchestre, ce qui augmente encore la difficulté mais restitue le caractère de simplicité et de dépouillement qui doit émaner de cette évocation.

En matière d'introduction à ce merveilleux conte, une chorale de botteresses liégeoises se fait entendre dans des Noëls wallons anciens.

Saint-Séverin a eu rapidement l'honneur de la radio et de la télévision et de nombreux journalistes ont déjà consacré des articles à ce spectacle. Aussi, depuis ces dernières années, il est courant de voir converger vers ce village condruzien des autocars venant de la capitale ou des Flandres et le parcage des autos a aussi posé des problèmes. L'Abbé Thunus nous a expressément demandé de recommander aux éventuels spectateurs de retenir leurs places à l'avance.

Signalons enfin qu'il y aura des représentations à 14 h. 30 : les dimanches 21 et 28 décembre, 4 et 11 janvier et le jeudi 25 décembre.

# Les Santons des Crèches de Provence

Chaque année, à Marseille, à l'approche de la Noël, dans un quartier de la ville qui s'appelle les Allées de Meilhan, a lieu la foire aux santons. Les premiers santons, en argile crue, apparurent en ce lieu en décembre 1808.

Le but de cet article est de vous décrire l'histoire et la fabrication de ces dizaines de statuette d'argile qui forment le monde conventionnel de la crèche provençale, et de définir sommairement leur origine.

On sait que la réalisation de la première crèche avec personnages et animaux revient à Saint François d'Assise en 1232 ; or, la mère du Poverello, Picca Bernadone, était provençale, de Tarascon ; aussi les patriotes tarasconais se posent la question : l'usage de la crèche existait-il auparavant en Provence, a-t-il été introduit par Saint François en Italie ?

Quoi qu'il en soit, aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, on trouva dans le Midi de la France des petits personnages en faïence et en porcelaine, en verre soufflé, en albâtre, en bois ou en mastic.

Ils annoncent le santon d'argile dont on possède de nombreux moules datés : ceux du Pays d'Aix de 1823, ceux d'Aubagne de 1825. Aubagne, capitale de la santonnerie, avec ses 10.000 habitants, produit un million de santons par an.

## ORIGINE DU NOM

Santon est probablement un dérivé d'une contraction de deux mots provençaux : « saint ome, saint-homme ».

La reconstitution de la Nativité avec des figurines de cire ou des poupées de bois habillées de luxueux costumes en soie du XVII<sup>e</sup> siècle est connue dans la plupart des pays latins : Venise, la Sicile, la Corse, le Portugal, l'Espagne et la Provence, tous proclament avoir été le lieu de naissance de la crèche. Mais, le santon, lui, est typiquement provençal et tire son origine d'une tentative faite au XVIII<sup>e</sup> siècle de représenter les acteurs vivants d'un jeu religieux folklorique : la Pastorale, prolongation des mystères du Moyen-Age.

Comme les acteurs de cette pièce relataient les événements de la nuit de Bethléem, les petites figurines qui les représentent chaque année, sont les habitants de ces petites villes provençales et de la campagne environnante.

## LES PERSONNAGES

Les bergers et les rois mages ne sont pas les seuls personnages représentés par les santons dont la famille est très étendue. On y trouve au moins un représentant de tous les petits métiers de ces artisans dont les activités multiples ont caractérisé les villes et les campagnes de la terre de Provence depuis plus de deux siècles.

Ce pays ensoleillé est la patrie des troubadours ; les poètes y ont toujours été appréciés, mais le plus fameux est Frédéric Mistral (lou Gran Fréderi), l'auteur de Mireio (Mireille). Il a créé deux personnages qui symbolisent la jeunesse du pays, ardente et vive, Vincent et Mireille, qui ont été mis en santons. Chaque année, ces personnages, entourés

des autres petits artisans, apportent à l'enfant nouveau-né une offrande symbolisée par l'outil, l'ustensile ou le signe distinctif de leur métier. Ils sont tous là : le meunier, la fileuse, la porteuse de pain, l'aiguiseur de ciseaux, le ramoneur, le vannier, l'aveugle des rues. Mais la plupart ont un nom bien à eux et les enfants, chaque année, les yeux brillants, essaient de se rappeler les noms des petits personnages : il y a « Moussu le Maire » qui porte toujours son écharpe tricolore et qui tient un imposant parapluie rouge ; il y a les paysans Grasset, Margarido, Roustado et son âne, les valets de ferme, Bartoumiou et Pistaché, Lou Milet, l'amoulaire (le remouleur) qui salue avec un grand couteau ; il y a encore Lou Tambourinaire qui joue, d'une main, du fifre, c'est-à-dire du « galoubet » tandis que de l'autre, il bat, sur son tambour, le rythme entraînant de la farandole.

Et puisque nous sommes aux présentations, faisons le tour de la crèche : voici Soumaïre, lou Mounié, qui, sur le dos d'une mule endormie, pèse de tout son poids sur les jambes de l'animal, faites d'allumettes : il vient offrir un sac de farine très blanche du moulin de Fontvielle, en face de celui où Alphonse Daudet écrit ses *Contes de mon Moulin*.

Voici Jouan qui apporte un baril de vin capiteux de Langesse et la vieille Misé Taven qui amène un fagot de bois sec qu'elle a ramassé dans la journée sur la route d'Arles. Elle est accompagnée de « Lou Cassaire » qui s'appuie pensivement sur son fusil ; il n'a pas eu le cœur de tirer sur les lapins en un jour pareil. La gitane « Lou Bomian » ignore dédaigneusement « lou garde », le représentant de la loi, fier de son beau képi, qui feint à son tour d'ignorer la présence de « lou bandit », drapé jusqu'aux yeux dans un manteau écarlate et qui tient férocement un large poignard. Près de ces personnages se pressent encore l'allumeur de réverbère, le vendeur de lavande, une vieille femme avec son rouet, le bon abbé, le notaire, des crieurs et vendeurs de légumes, d'autres bergers portant leur agneau autour de leurs épaules, habillés de neuf, fraîchement peints à la gouache.



Le santon est fait d'argile, moulé dans des moules de plâtre appartenant à des « santonniers » qui se les transmettent de génération en génération. L'argile brune est pressée à la main dans le moule ; quand le sujet est sec, on le plonge dans un bain de gélatine chaude. Les couleurs en poudre ont été achetées chez le droguiste, broyées à la molette et arrosées de gomme arabique. Il s'agit du procédé utilisé pour les santons en argile crue.

Pour ceux en « biscuit » qui ne sont cuits qu'une fois, on fait cuire les personnages dans le four du boulanger ou dans un four spécial. Les parties comportant trop de reliefs compliqués : les bras, chapeaux, ustensiles, paniers, sont alors ajoutés. Elles sont séchées au soleil ou au four ; cette dernière opération donne évidemment plus de résistance. Quand elles sont complètement sèches, les figurines sont plongées dans un bain de gélatine ou de colle puis sont

décorées et peintes à la main. Cette opération finale donne leur caractère, car elle dépend de l'habileté ou du goût du santonnier et des membres de sa famille ; chacun a sa besogne particulière : le plus habile peint les figurines et décore les châles et les habits.

Certains santons sont des reproductions miniatures extraordinairement parfaites de costumes régionaux des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Tout ce travail est généralement exécuté durant les soirées d'hiver ou pendant les loisirs laissés par le métier habituel.

Ces petits personnages expriment tout le charme et la simplicité des braves gens qui les ont imaginés et qui gardent ainsi vivante la tradition dans une parfaite compréhension de cette paix qui est celle des gens de bonne volonté.

A. V. d. E.

## CHRONIQUE SOCIALE

### SI J'AVAIS SU...

Que de fois, hélas, ces paroles amères ont été entendues dans un bureau de consultation sociale ! Pourtant, elles auraient pu être évitées. Comment ? Mais tout simplement en prenant l'avis de l'Assistante Sociale dès le moment où une difficulté surgit.

L'Assistante Sociale, nous l'avons dit précédemment, peut intervenir dans de nombreux domaines. Un conseil de sa part est toujours susceptible d'éviter une cause de préoccupation ou un grave mécompte. A titre d'exemple, citons la préservation des droits aux divers avantages que procure le régime de la Sécurité Sociale. N'est-il pas pénible, en effet, de devoir constater le préjudice pécuniaire, parfois très important, subi uniquement parce qu'un document déterminé n'a pas été produit ou qu'une démarche n'a pas été effectuée en temps utile ?

Aussi, afin de prévenir de tels désagréments, n'hésitez plus à avoir recours à l'Assistante Sociale ; elle est un guide sûr. Pour faciliter cette prise de contact, des permanences sont assurées dans plusieurs centres d'activité de notre réseau.

Vous trouverez, ci-après, un tableau indiquant les lieux, les jours et les heures où se tiennent ces permanences.

#### GRUPE DU HAINAUT.

**Mlle Laurent**, assistante sociale :

- Eugies (dépôt) : de 9 à 12 h., le 10 de chaque mois, ou le jour de paie.
- Quaregnon (dépôt) : de 14 à 16 h., le 10 de chaque mois, ou le jour de paie.
- La Louvière (dépôt) : de 12 à 14 h., le 20 de chaque mois, ou le jour de paie.
- Tournai (dépôt) : de 12 à 14 h., le 30 de chaque mois, ou le jour de paie.

**Mlle Chermanne**, assistante sociale :

- Charleroi (dépôt) : de 8 h. 30 à 16 h. 30, les 10, 20 et 30 de chaque mois, ou les jours de paie.
- Anderlues (dépôt) : de 10 à 12 h., le premier vendredi de chaque mois.

N.B. — Si les jours de permanence à Anderlues ne coïncident pas avec un jour ouvrable, il n'est pas prévu de remplacement.

#### GRUPE DE NAMUR-LUXEMBOURG.

**Mlle Mommer**, assistante sociale :

- Andenne (atelier) : de 9 à 12 h., le premier lundi de chaque mois.
- N.B. — Si ce jour coïncide avec un jour férié, la permanence est assurée le lundi suivant.

#### GRUPE DE LIEGE.

**Mlle Mommer**, assistante sociale :

- Liège-Saint-Gilles (dépôt) : de 14 à 17 h., les 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> jeudis de chaque mois, au réfectoire des employés.
- N.B. — Si les jours de permanence coïncident avec un jour férié, il n'est pas prévu de remplacement.

**Mlle Spaas**, assistante sociale :

- Bassenge (dépôt) : de 9 à 11 h., le premier vendredi des mois impairs.
- N.B. — Si ce jour coïncide avec un jour férié, la permanence est assurée le vendredi suivant.

#### GRUPE DU BRABANT.

**Mme Brocké**, assistante sociale :

- Bruxelles, 14, rue de la Science (tél. 11.59.90) : de 9 à 11 h. 30, tous les lundis et samedis.

**Mlle Spaas**, assistante sociale :

- Louvain (dépôt) : de 12 à 14 h., le deuxième mardi de chaque mois.
- Kessel-Lo (atelier) : de 13 à 14 h., le quatrième mardi de chaque mois.
- Jodoigne (dépôt) : de 11 h. 30 à 12 h., le 20 des mois impairs.
- N.B. — Si les jours de permanence coïncident avec un jour férié, il n'est pas prévu de remplacement.

\*  
\*\*

Au cas où un empêchement quelconque rendrait impossible une visite à l'assistante sociale, écrivez donc directement à l'adresse suivante : **S.N.C.V.-Service Social, 14, rue de la Science, à Bruxelles 4.**

N'oubliez pas qu'un bref exposé peut constituer une garantie. Puissent les mots désabusés par lesquels commentent notre article, avoir aiguisé l'intérêt du lecteur. Tel est notre plus cher désir.

# Remise de décorations civiques

## AU GROUPE DU HAINAUT

Il semble être devenu une tradition de réunir les agents jubilaires du Groupe du Hainaut dans la grande salle gothique de l'Hôtel de ville de Mons, à l'occasion de la remise des décorations civiques.

Le samedi 29 novembre, M. Kennès, Directeur, présida la séance, après avoir souhaité la bienvenue à tous, il procéda à la remise des bijoux et des plaquettes de fidélité aux agents dont les noms suivent :

### 35 ANNEES DE SERVICE

#### Croix civique de 2<sup>me</sup> classe

MM. CHAMPENOIS, E., chef de station 1<sup>re</sup> classe ;  
GAMACHE, F., contrôleur ;  
LEDENT, P., contrôleur ;  
PIERARD, Y., commis 1<sup>re</sup> classe ;  
ROBERT, G., contrôleur.  
DE COEN, L., contrôleur ;  
DIEU, L., contrôleur ;  
FOULART, A., contrôleur ;  
HUBERT, Ch., contrôleur ;  
TURPIN, O., contrôleur ;  
MAIRESSE, M., contrôleur ;  
MALDAGUE, J., contrôleur ;  
SIMON, R., contrôleur.

#### Médaille civique de 1<sup>re</sup> classe

MM. QUITTELIER, A., conducteur ;  
AUBRY, V., conducteur ;  
BRAN, F., receveur ;  
COURTOY, L., receveur ;  
DELGAMBE, L., receveur ;  
LOISEAU, L., receveur ;

MAINIL, N., receveur ;  
PEDE, E., conducteur ;  
VECKEMAN, E., conducteur ;  
DESADELEER, J., piocheur ;  
GILSON, M., ajusteur ;  
SWINNEN, O., visiteur ;  
COLLARTE, E., conducteur ;  
DUPONT, M., manoeuvre ;  
HAYEN, Ph., aubettier ;  
LAMBLIN, J., conducteur ;  
MAQUESTIAU, L., conducteur ;  
DUQUESNES, J., receveur ;  
ROBIN, J., receveur ;  
ARTIELLE, A., soudeur ;  
ELOY, J., piocheur ;  
FONTAINE, L., conducteur ;  
FOUREZ, Arm., conducteur ;  
LEDUNE, J., conducteur ;  
ROCHART, L., piocheur ;  
SELVAIS, D., receveur.  
LIEVENS, G., receveur ;  
SEMAILLE, L., brigadier ;  
FRANCOIS, A., conduct. électr. ;  
VAN WIJN, A., conduct. électr. ;  
HUON, A., receveur ;  
LECUM, E., receveur ;  
STAQUET, H., manoeuvre ;  
FORGERON, E., receveur ;  
BASTIN, Ach., receveur ;  
BLAVIER, J., conduct. électr. ;  
BREBANT, G., receveur ;  
COHY, G., conduct. électr. ;  
FERNANDE, G., nettoyeur ;  
GUILLAUME, Alf., aubettier ;  
GILSON, R., conduct. d'autobus-  
receveur ;  
GUSBIN, Fl., receveur ;  
MASSON, C., conduct. électr. ;  
PAPLEUX, R., receveur ;  
ROCQ, J., receveur ;  
RASSART, J., conduct. électr. ;  
VANDERSTRAETEN, R., conduct.  
électrique ;  
VANDENBERGEN, M., conduct.  
électrique ;  
DELGUSTE, E., receveur ;  
STOQUART, V., ajusteur ;  
BARBIEUX, J., chef-receveur ;  
DIEU, G., conduct. électr. ;

LARDINOIS, N., chef piocheur ;  
PAYEN, Alb., receveur ;  
FONTAINE, R., piocheur ;  
PELERIN, L., conduct. électrique ;  
ADAM, R., brigadier ;

### 25 ANNEES DE SERVICE

#### Médaille civique de 1<sup>re</sup> classe.

MM. Badoux, Fr. — Caillaux, E.  
— Delchambre, H. — Dubois, M. —  
Goart, L. — Meurice, J. — Quintin, G.  
MM. Chapelle, D. — Claeys, G. —  
Delbussche, Fd. — Dubois, J. — Ganty,  
A. — Wagner, N.

#### Médaille civique de 2<sup>me</sup> classe

MM. Baleine, G. — Delinte, G. —  
Dupont, M. — Descamps, G. — Fas-  
siaux, E. — Parent, V. — Toubeau —  
Bracq, M. — Dessily, F. — Mathy, E.  
— François, Alb. — Clause, L. — Dau-  
merie, Édg. — Delcambe, G. — Her-  
man, F. — Pick, R. — Requier, R. —  
Rutten, L. — Stassin, M. — Descamps,  
R. — Gilloteau, A. — Joignaux, J. —  
Carpentier, R. — Blondiau, V. — Bar-  
marin, A. — Marchand, G.  
MM. Depasse, M. — Dubois, R. —  
Fontaine, J. — Heymans, E. — Hubi-  
non, A. — Menager, H. — Tenret, F.  
— Toubeau, J. — Van Ascot, A. —  
Croquet, R. — Dehoux, U. — Ernest,  
A. — Fievet, H. — Ghislain, R. —  
Jambe, J. — Roup, Alph. — Boucher,  
Alf. — Urbain, Ed. — Chaudfou-  
reaux, R.

Les noms des décorés du Groupe Namur-Luxembourg paraîtront dans le prochain numéro.



Les agents décorés du Groupe du Hainaut photographiés avec M. Kennès, Directeur.

# LA VIE VICINALE

## NAISSANCES

### BRABANT

LISETTE chez M. BELLEMANS L. (Gooik).  
GODELIEVE chez M. STRAETMANS M. (Meerbeke).  
MARCUS chez M. NACKAERTS X. (Korbeek-Lo).  
MARIA chez M. DERIDEAUX L. (Dilbeek).  
GERDA chez M. VAN HOVE B. (Londerzeel).  
LEONIE chez M. CUMPS L. (Herent).  
LUC chez M. VANDERHOUEDELINGEN (St.-Kw.-Lennik).  
MARTINE chez M. MAETEN I. (Meise).  
MARTIE chez M. DEVILLE R. (Ohain).  
PATRIK chez M. DE SMET L. (Elsene).  
MARIA-JOSEPHINE chez M. GOOSSENS R.J. (Loonbeek).  
MARIE-CLAIRE chez M. VAN DEN CRUYCE M. (Asse).  
ANITA chez M. DE VELDER M. (Opwijk).  
MARC chez M. LEEMANS A.P. (Wolvertem).  
MARC chez M. BERGIERS F. (Overijse).  
ALBERT chez M. BLOMMAERT J. (Londerzeel).  
CHRISTINE chez M. KUYSS R. (Ukkel).  
RUDY chez M. VAN DER PERRE J. (Grimbergen).  
CLAUDINE chez M. DELEUX M. (Plancenoit).  
RENILDE chez M. RAVEYTS J. (St.-Kw.-Lennik).  
LUC chez M. DE WOLF J. (Molenbeek).  
RONNY chez M. DUFOUR O. (Ninove).

### HAINAUT

THERESE chez M. VERMEIREN J. (Anderlues).  
MARTINE chez M. DEGHISLAGE J. (Hornu).  
DIDIER chez M. STIEVENART R. (Pâturages).  
CHRISTIANE chez M. LIENARD H. (Pâturages).  
JOSE chez M. MEUNIER R. (Eugies).  
PHILIPPE chez M. FREDERICK A. (Courcelles).  
PIERRE chez M. DERNONCOURT A. (Frameries).  
JOSEE chez M. CASTIAU G. (Eugies).  
MARIE-NOELLE chez M. VERDURE H. (Ghlin).  
BRIGITTE chez M. BROHETTE V. (La Bouverie).  
JACQUES chez M. BOURLART E. (Nouvelles).  
PHILIPPE chez M. LAMBRECHT J. (Marcinelle).

CHRISTIAN chez M. FOSTY L. (Jumet).  
CHRISTIAN chez M. DELOIE R. (Hornu).  
MARYSE chez M. BERNIER R. (Familleureux).  
FRANZ chez M. FOUARGE E. (Quaregnon).  
MICHEL chez M. MENART (Tournai).

### LIEGE

JOANNES chez M. BREPOELS R. (Martenslinde).  
CHANTAL chez M. DUTS J. (Soumagne).  
MARTINE chez M. DALEM H. (Retinne).  
SERGE chez M. HOURMAN J. (Jupille).  
JACQUELINE chez M. LEBRUN (Grâce-Berleur).  
GUY chez M. MELLET (Houtain-St-Siméon).

### NAMUR-LUXEMBOURG

GEORGES chez M. VREULS F. (Florenville).  
MARC chez M. DAMILOT T. (Lavaux-Ste-Anne).  
BRIGITTE chez M. GERARD R. (Bonnert).  
CHANTAL chez M. FEUILLIEN E. (Wasseiges).

## MARIAGES

Tous nos vœux accompagnent :

### BRABANT

M. VANGEEL F. qui a épousé Mlle VEREYEN M.  
M. TAELEMANS R. qui a épousé Mlle MOEREMANS H.  
M. HAMERS qui a épousé Mlle VANWELKENHUYZEN.  
M. TIELEMANS O.J. qui a épousé Mlle VANDE GUCHT.  
M. MUSCH qui a épousé Mlle VAN EECKHOUDT M.-J.  
M. JUWET qui a épousé Mlle GAEREMYNCK J.  
M. TREE J. qui a épousé Mlle WORTELAERS S.  
MALFAIT M. qui a épousé Mlle SEGHERS A.

### HAINAUT

M. DASCOTTE J. qui a épousé Mlle DELASSOIS L.  
M. LELOUP qui a épousé Mlle MASSART J.  
M. ROGER Y. qui a épousé Mlle FAYT C.  
M. MAESFRANCKL. qui a épousé Mlle BRISARD G.  
M. EVRARD G. qui a épousé Mlle RUBAN L.

### LIEGE

M. COLLARD P. qui a épousé Mlle VANHEUSDEN J.

## LES BELLES CARRIERES



Verheyden G.

A débuté le 1<sup>er</sup> mars 1913 comme visiteur au dépôt de Kessel-Lo (Brabant). Le 1<sup>er</sup> mars 1951 il était nommé ouvrier qualifié. Il totalise ainsi 45 ans de service.



De Jaeger K.

Est entré aux Vicinaux comme employé en 1910. Cinq ans après, il était nommé chef de station à Eekloo. En 1927, il obtint le grade de chef de dépôt de 1<sup>re</sup> classe et il resta à Eekloo jusqu'à la suppression du dépôt. En 1956, il passa à la Direction régionale à Bruges.



Van Calster El.

Est entré comme piocheur sur les lignes de la province d'Anvers en 1911. Deux ans après, il montait sur une machine à vapeur comme chauffeur. Devenu machiniste en 1928, il devint conducteur en 1932 à Heyst-op-den-Berg.



Puype E.

Ayant débuté comme chauffeur en 1912, il est devenu machiniste en 1923. Il a conservé les mêmes occupations jusqu'en 1952, année où il dut renoncer au service actif par suite de maladie.



Peeters Al.

A débuté dans la province d'Anvers comme commis en 1912, il passa successivement du bureau de Heyst-op-den-Berg à ceux de Rumst et d'Anvers. Au moment de son admission à la retraite, il avait 46 ans de service.



## Agents des Groupes mis à la pension

Mois de septembre-octobre 1958	Années de service	Groupes
VERHEYDEN L., piocheur . . . . .	40	Brabant
VERHEYDEN G., ouvrier qual. . . . .	40	»
COLETT F., piocheur . . . . .	39	»
VERBRUGGEN J., conducteur él. . . . .	36	»
LAES J., ouvrier qual. . . . .	33	»
GILLIJNS A., ouvrier qual. . . . .	32	»
HARRICKX C., conducteur él. . . . .	35	Hainaut
DRIES A., conducteur A.R. . . . .	25	»
VAN LIEFFERINGHE C., piocheur . . . . .	24	»
LIZIN F., chef-piocheur . . . . .	43	Namur-Lux.
LEFEBRE O., chef-piocheur . . . . .	38	»
HOUSIER L., manœuvre . . . . .	38	»
GUSTIN E., ouv. qual. 1 <sup>re</sup> cl. . . . .	33	»
STOUVENAKERS J., ouv. qual. 1 <sup>re</sup> cl. . . . .	25	Liège
HELLINGS J., chef-piocheur . . . . .	34	Limbourg
PEETERS A., commis 2 <sup>e</sup> cl. . . . .	46	Anvers
DE HOUWER A., chauffeur . . . . .	33	»
SCHIPPERS C., conducteur él. . . . .	33	»
JACOBS P., piocheur . . . . .	32	»
DUMON L., ouvrier d'élite . . . . .	29	»
VERHAEGEN T., ouvrier qual. . . . .	28	»
BOECKX F., piocheur . . . . .	25	»
VANDERGUCHT J., conducteur él. . . . .	34	Flandre Or.
PUYPE E., conducteur A.R. . . . .	41	Flandre Oc.

## La Journée du Souvenir à Bruxelles

Le 11 novembre, il y avait quarante ans que les canons de la première guerre mondiale s'étaient tus.

La commémoration de cet anniversaire avait réuni dans le hall de l'Administration Centrale de nombreux membres du personnel ainsi que les drapeaux de l'Amicale Nationale des Résistants, du G.R.B. et de l'Espoir Vicinal.

M. Hoens, Directeur Général, déposa une couronne au pied du mémorial et se recueillit un instant. Après lui, vint s'incliner M. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant.

Comme chaque année, des fleurs furent déposées au nom de l'Amicale des Résistants, de l'atelier et du mouvement de Cureghem. Le chef national du G.R.B. accompagné d'un porte-drapeau, M. Heymans (dépôt de Charleroi), ainsi que les membres du Comité de l'Espoir Vicinal et du cercle « Entre Nous », ont également apporté un hommage fleuri. MM. Hellebuyck et Mornard, respectivement Ingénieur en Chef et Ingénieur principal, et M. Romain, Inspecteur en chef, assistaient à la cérémonie.

\*\*

A Cureghem, la cérémonie annuelle d'hommage avait eu lieu la veille. Après que M. V. De Rijcke eut magnifié l'attitude devant l'ennemi de nos trois camarades disparus, M. Cuvelier, Directeur, suivi des délégués du personnel, vint déposer des fleurs. Parmi les gerbes, on pouvait en admirer une, envoyée par Mme Haesendonck, maraîchère à Wavre, une fidèle cliente de notre service mar-

chandises, qui, chaque année, participe ainsi à la manifestation du souvenir ; qu'elle en soit ici remerciée.

\*\*

L'Amicale Nationale des Combattants et des Résistants de la S.N.C.V. a fait célébrer, comme chaque année, un service religieux à la mémoire des tramwaymen décédés pendant et à la suite de la guerre.

M. Cuvelier, Directeur, auquel s'étaient joints des fonctionnaires du Groupe du Brabant et de l'Administration Centrale, assistaient à la cérémonie. La partie musicale fut très soignée, comme d'habitude, et la présence d'une délégation de collègues des Groupes de Liège et du Limbourg fut très remarquée.

## On nous écrit :

Un voyageur a pris la peine d'écrire à M. le Directeur Général pour lui signaler l'extrême serviabilité d'un de nos agents ; il s'agit du receveur J. Vermaesen du dépôt de Londerzeel.

Ayant demandé où se trouvait une certaine rue à L..., le receveur, après avoir terminé sa perception, lui remit un morceau de papier sur lequel il avait esquissé sommairement un plan de l'endroit.

Il est agréable de constater que les recommandations faites avant et pendant l'Exposition, au personnel du réseau de Bruxelles, continuent à porter leurs fruits. Ce sont ces petites choses données en plus qui font plaisir au client.

Les  
PROPOS  
du



## Contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Tiens, je vois sur votre feuille que vous vous appelez Etienne.

CONDUCTEUR-RECEVEUR : Oui, ça vous étonne.

B. : Non, mais je sais que c'est bientôt votre fête.

R. : Pour cela, je n'ai pas de chance, ma fête tombe effectivement entre la Noël et le 31 décembre, aussi je n'ai jamais été gâté par les cadeaux !

B. : Saviez-vous que Saint Etienne, le premier des martyrs, a été lapidé ?

R. : Qu'est-ce que ça veut dire ?

B. : On lui a jeté des pierres.

R. : Ça c'est formidable, car pas plus tard que hier M. l'Ingénieur m'a appelé et m'a dit : « Etienne Troquet, à propos de votre accrochage, je ne vous jette pas la pierre, mais j'ai peur que vous soyez condamné en vertu de l'article... »

B. : De l'article 26, § 1<sup>er</sup>.

R. : Comment le savez-vous ?

B. : Je le devine, parce que très souvent le conducteur impliqué dans un accident se voit invoquer contre lui, entre autres infractions, une infraction à l'article 26 du Code de la Route.

R. : Ah ! cet article 26 depuis hier je le connais par cœur : « Tout conducteur doit régler sa vitesse dans la mesure requise par la disposition des lieux, leur encombrement, le champ de visibilité, l'état de la route et du véhicule, pour qu'elle ne puisse être ni une cause d'accident ni une gêne pour la circulation. Il doit, en toute circonstance, pouvoir s'arrêter devant un OBSTACLE PREVISIBLE ».

B. : Il faut prévoir les réactions toujours possibles des conducteurs roulant devant soi ; d'autre part un obstacle prévisible, cela peut être des animaux circulant sur la route ou une défectuosité apparente et visible de la route.

R. : Mais si vous croyez que c'est toujours facile dans l'obscurité, de distinguer un obstacle prévisible. Tenez, l'autre soir, je me suis arrêté pile devant une masse noire au milieu de laquelle un seul feu rouge se ballottait. Je descends de voiture : il y avait des travaux en cours et deux autres lampes étaient éteintes. Je l'ai fait constater par un voyageur.

B. : Allons, je vous quitte et si je ne vous vois plus, bonne fin d'année ; ayez l'œil ouvert et le pied sur le frein. Et n'oubliez pas d'accorder la priorité de droite !

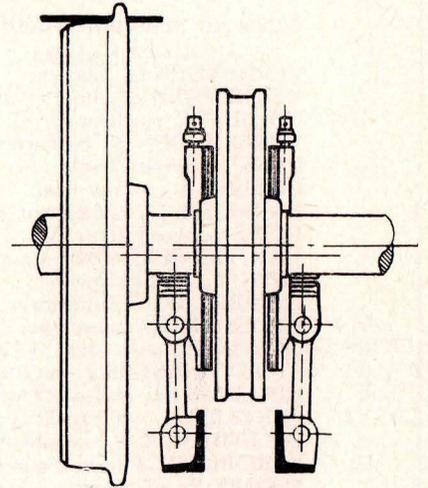
# Les freins à disque - BSI

## des motrices type « N » du réseau de Bruxelles

Les motrices du type N sont équipées de nouveaux bogies à suspension élastique sur lesquels sont montés des freins à disques en remplacement du traditionnel frein à sabots. Il nous a paru intéressant de décrire ce nouveau genre de frein que l'industrie automobile utilise également depuis peu.

Chaque essieu est pourvu d'un disque de 460 mm. de diamètre. Ces disques (1) sont faits d'une seule pièce calée à la presse sur l'essieu (2). Les deux surfaces des disques sont reliées par des ailettes de telle façon que pendant le mouvement du véhicule, une circulation d'air traverse l'intérieur des disques et évacue la chaleur engendrée par le freinage (3). Les surfaces (4) des disques sont soigneusement tournées et rectifiées, afin que des irrégularités, rainures ou entailles ne provoquent des usures prématurées dans les garnitures.

Les garnitures de freins (5) ont, à l'état neuf, une épaisseur de 16 mm. La surface est de 300 cm<sup>2</sup>. Elles peuvent être utilisées jusqu'à ce que l'épaisseur soit ramenée à 5 mm. Chaque garniture est rivée sur une pièce intermédiaire (6) avec six rivets creux. Cet intermédiaire en queue d'aronde est introduit avec la garniture dans le porte-mâchoire (7) et serré à l'aide d'une fermeture (8) et de deux vis (9). Cette disposition permet l'échange aisé, commode et assez rapide des garnitures, sans qu'il faille démonter des parties supérieures du frein. Les vis (9) sont exécutées en un alliage de cuivre fort résistant pour éviter ainsi une corrosion éventuelle dans le porte-mâchoire. Il suffit de les serrer légèrement de sorte que la garniture (5) se trouve sans jeu dans le porte-mâchoire (7). Les vis sont mutuellement reliées par une longue gouille (10).

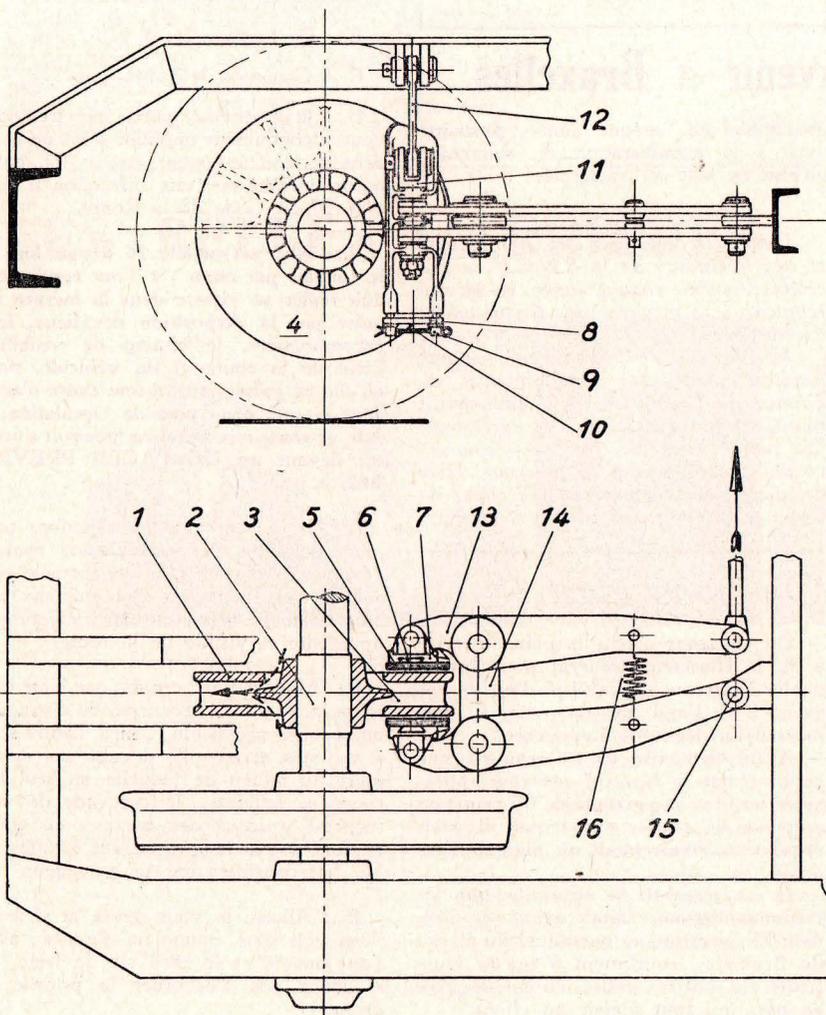


Après le démontage des garnitures usées, les pièces intermédiaires peuvent servir comme support des nouvelles garnitures. En vue d'accélérer le remplacement des garnitures sur les voitures il est indispensable d'avoir plusieurs jeux de garnitures rivées comme pièces de relais.

Les patins de frein sont suspendus au bogie par des boulons à fourche (11) logés dans le porte-mâchoire (7). Ces porte-mâchoires sont actionnés par des leviers de frein, dont un est relié au point fixe (15) et l'autre au cylindre de frein qui l'actionne. Entre les leviers se trouve un ressort de rappel (16) qui écarte les patins du disque lors du desserrage.

Lorsqu'on envoie de l'air dans le cylindre de frein, les garnitures (5) sont pressées contre le disque (1). Le travail de la voiture en marche, qui doit être freinée, se transforme en chaleur par suite du frottement des garnitures contre le disque. Cette chaleur, absorbée en grande partie par le disque, doit être évacuée ensuite dans l'air ambiant, principalement par le brassage de l'air effectué par les ailettes intérieures du disque.

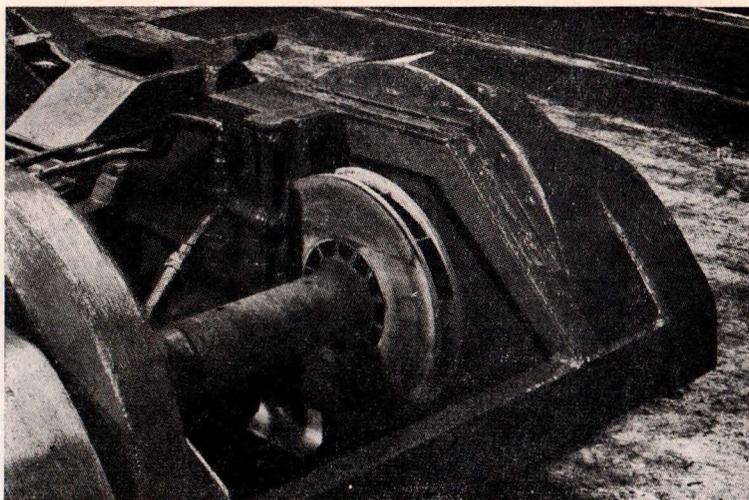
La valeur moyenne du coefficient de frottement est de 0,35. Contrairement au frein à sabots cette valeur reste presque constante quel que soient la vitesse, la pression et l'état du milieu ambiant. C'est le principal avantage du frein à disque qui donne des décélérations constantes et par ce fait, des mêmes distances de freinage. De plus son action est silencieuse, ce qui est très apprécié des voyageurs.



Le frein à disque est également dépendant de l'adhérence de la roue au rail comme le frein à sabots. Le pourcentage du freinage d'un véhicule doit tenir compte de ce que, quel que soit l'état du rail, on ne peut obtenir le blocage des roues. Normalement, le coefficient d'adhérence entre la roue et le rail est pris aux environs de 0,15.

L'entretien du frein à disque est très simple. Il faut éviter que des huiles ou graisses des ponts et engrenages ne tombent sur les disques, ce qui changerait la valeur du coefficient de frottement des garnitures. Les pivots des articulations doivent être huilés régulièrement de façon à ce que le desserrage du frein se fasse rapidement. Il faut aussi surveiller le moment où l'épaisseur des garnitures devient insuffisante. L'usure de la garniture dépend des efforts auxquels est soumis le frein. Cet effort varie suivant la vitesse, la distance entre arrêts et le profil de la ligne.

Malgré ces différents éléments, la distance moyenne parcourue avec des jeux de garnitures se stabilise assez vite suivant les dépôts. Au montage, il faut veiller à ce que la distance entre la garniture et le disque soit la plus courte possible afin d'augmenter la rapidité d'application du frein et de diminuer la course dans les cylin-



dres et en même temps la consommation d'air. Il faut aussi prévoir un système de rattrapage du jeu dû à l'usure des garnitures. Ce rattrapage peut se faire, soit manuellement, soit automatiquement.

Au cours du montage, il y a lieu de bien vérifier l'axe des suspensions des patins par rapport aux disques, car un montage oblique peut amener

des usures inégales et rapides des garnitures.

Les freins à disques sont maintenant normalement montés sur nombre de véhicules de transport en commun en construction, aussi bien aux chemins de fer sur les autorails rapides et sur les voitures de voyageurs qu'aux tramways sur les voitures modernes.

## ELOGE DES BUSMEN BRUGEOIS

Dans le numéro du 15 novembre du *Journal Touring-Secours*, M<sup>e</sup> E. Taveirne, membre de la commission permanente consultative de la circulation routière, fait l'éloge des conducteurs d'autobus de notre réseau de Bruges, qui, dit-il, « respectent la règle du jeu », c'est-à-dire, respectent les règles de priorité de passage telles qu'elles sont édictées par les articles 15 et 16 du Code de la route.

Après avoir plaisamment comparé la statue de Jan Breydel, à Bruges, à celle d'Eros du Piccadilly Circus à Londres, autour desquelles tournent des autobus rouges, M<sup>e</sup> Taveirne constate que l'enlèvement des rails a permis de remplacer les antiques pavés par un macadam impeccable.

*Une autre conséquence heureuse du bannissement des rails de tramways : la PRIORITE DE DROITE est désormais de règle dans la plus grande majorité des carrefours. A ce propos nous avons pu constater nous-mêmes, et avec quel plaisir, alors que nous observions spécialement l'intensité de la circulation à la Grand'Place, en ces jours de Toussaint, que les busmen brugeois respectaient cette priorité et laissaient automatiquement passer (en ralentissant et au besoin en s'arrêtant) tous les véhicules débouchant à leur droite.*

*Aussi, nous profitons de l'occasion qui nous est offerte ici pour rappeler, une fois de plus, que les conducteurs d'autobus et de trolleybus doivent appliquer le code du roulage comme n'importe quel autre usager de la voie publique.*

*En attendant, bravo aux busmen brugeois et aux dirigeants responsables de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux qui montrent le bon exemple.*

## Une note de service parlée

La direction des Tramways d'Anvers a utilisé récemment, pour la première fois, un enregistreur sur bande magnétique pour la diffusion de notes de service parlées.

Le texte avait donc été enregistré au préalable. Il s'agissait d'une sorte d'allocution plutôt destinée au personnel du mouvement, mais qui fut néanmoins présentée également dans les ateliers.

Le sujet traité dans la note convenait particulièrement à cet essai, puisqu'on invitait le personnel à s'adresser au public dans une langue correcte (beschaafd Nederlands) en lui donnant des *exemples de phrases types* à utiliser dans diverses circonstances.

L'essai en question fut accueilli avec une attention sympathique par le personnel et ensuite le texte parut *in extenso* dans le bulletin d'information T.A.O.-Band.

Il est établi que nombre de gens ont, par excellence, une mémoire auditive et pour ceux-là l'effet d'un *texte parlé*, écouté à deux ou trois reprises, à un certain intervalle, sera beaucoup plus efficace que la lecture superficielle d'un ordre affiché.

# A Hambourg circulent des autobus à 18 places, les "citybus,,

**L**A grande ville portuaire allemande d'Hambourg compte plus de 1.300.000 habitants ; les transports en commun y sont assurés par des services de tramways, d'autobus, de métro et de bateaux. Depuis quelques mois, on a inauguré deux services urbains d'autobus assurés par des véhicules dont la capacité est de 13 places assises et 5 places debout. Ces petits autobus, appelés « citybus », sont très rapides et circulent du lundi au vendredi, à la cadence de 5 minutes ; le samedi, la fréquence est moindre et le dimanche ils ne roulent pas.

Le prix du voyage est uniformément de 50 pfg. A première vue, compte tenu du change, ce prix (6 FB) semble assez élevé, surtout pour ceux qui doivent rester debout, mais ce prix unique présente un grand avantage pour la perception. En effet, le voyageur est tenu de payer avec une pièce de



monnaie de 50 pfg qu'il doit introduire lui-même dans un appareil. La photo en bas de page montre clairement que le receveur-conducteur ne fait que surveiller l'introduction de la pièce ; non seulement il ne *délivre pas de billet* mais, en principe, d'après les renseignements que nous avons obtenus, il n'a pas à manipuler de la monnaie ; il ne peut accepter de l'argent et ne doit pas faire le change. De plus, les cartes d'abonnement et les libre-parcours ne sont pas valables, pas plus que les billets de correspondance de tramways.

On comprend que dans ces conditions, la perception puisse être assurée, en quelques secondes, à chaque arrêt.

Le « Citybus » n'est pas seulement un moyen de transport rapide à l'intérieur de la ville, mais il doit surtout venir en aide aux hommes d'affaires, propriétaires d'autos, qui perdent un temps considérable à chercher un emplacement pour leur voiture, à chacun de leur déplacement. C'est la raison pour laquelle ces « citybus » desservent trois grands parkings.

L'auteur anglais Shakespeare fait dire au roi Richard III, désarçonné au cours d'une bataille : « mon royaume pour un cheval » ! Aujourd'hui la plus noble conquête de l'homme est bien inutile dans le trafic intense d'une grande ville ; ce que les dirigeants de la Hamburger Hochbahn souhaitent c'est que les automobilistes laissent leur voiture dans les parkings extérieurs de la ville et qu'ils deviennent des clients, souriants et relaxés, des rapides « citybus ».



# Sécurité des voyageurs

En plus des améliorations qui vous sont montrées en photos sur cette page, de nouveaux dispositifs destinés à augmenter la sécurité des voyageurs à la montée et à la descente, équiperont les autobus A 98 DAR, à partir du AB 1750.

Les lèvres médianes en caoutchouc garnissant les vantaux des portes d'entrée et de sortie ont été élargies. La construction des vantaux n'a pas été modifiée, mais ceux-ci ont été surécartés l'un de l'autre, de 40 mm, par rapport à l'ancien montage.

Ce surécartement a été obtenu en déplaçant les fixations supérieures et inférieures des mécanismes de commande.

La largeur des lèvres des vantaux situées contre les montants, les portes fermées, a été réduite à 20 mm.

Par contre, les lèvres médianes ont une largeur de 60 mm chacune ce qui donne une souplesse de joint de l'ordre de quelque 100 mm, lorsque les portes sont fermées.

De ce fait, un voyageur qui aurait une main ou un pied coincé dans la porte par suite d'une fermeture intempestive pourra se libérer avec plus de facilité.

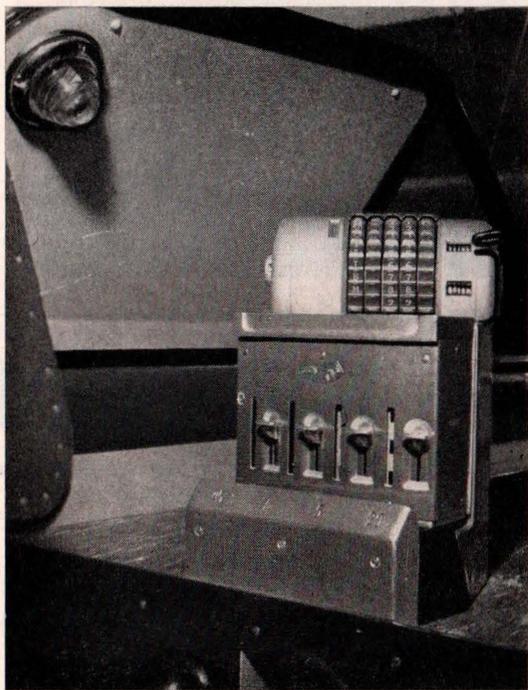
Signalons que les vantaux ont été pourvus, vers l'extérieur, de poignées, ceci afin de faciliter la manœuvre des portes, à la main, lorsqu'il n'y a pas d'air comprimé.



La photo ci-dessus représente le poste de conduite avec la cloison de séparation vitrée derrière laquelle le rideau d'occultation a été tiré. Le conducteur pourra désormais aérer à sa guise le poste de conduite sans imposer un courant d'air aux voyageurs assis derrière lui.

\*\*

La photo ci-dessous montre le nouveau rétroviseur panoramique rectangulaire disposé à proximité de la porte de sortie. Un second rétroviseur à glace plate, monté dans le coin droit du paravent (qui n'apparaît pas sur la photo) permettra au conducteur de surveiller, sans quitter son poste ni se retourner, l'image reflétée par le rétroviseur panoramique (spécialement les marches de la porte de sortie).



La photo ci-dessus du poste de perception montre l'écran intérieur qui supprime les reflets dans la vitre du paravent ; on remarquera que l'on a ajouté une lampe sur le bord supérieur de l'écran. Le diffuseur qui protège l'ampoule est occulté du côté du conducteur, afin d'éclairer spécialement, sur la machine à billets Almex, les molettes d'indication des numéros de section, de voyages et de date. Cette lampe est branchée en parallèle avec les plafonniers de la plateforme avant.



(Photo Roels.)

## Le système "one man car", appliqué sur motrices type S

Depuis l'introduction de l'horaire d'hiver, l'exploitation de la ligne Bruxelles - Wavre a subi une importante modification. En effet, en dehors des heures de pointe, la section Waterloo (monument Gordon) - Wavre n'est plus parcourue que par deux motrices desservies chacune par un seul agent.

Ce sont les mêmes raisons (diminution considérable de la recette sur la section terminale de la ligne) qui avaient déjà décidé le Groupe du Brabant à instaurer il y a trois ans le système « one man » en tram électrique, entre Tiel et Diest.

Les départs des Wavre « direct »

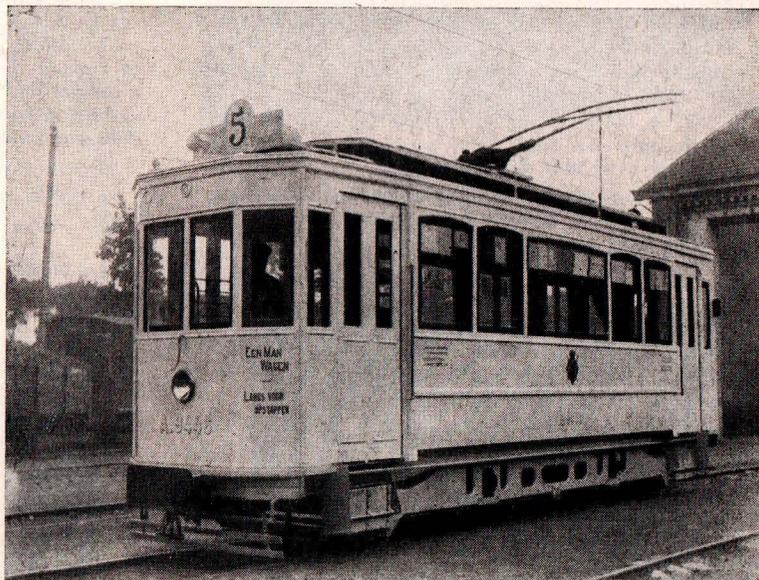
ayant été supprimés entre les heures de pointe, au départ de Bruxelles, les voyageurs doivent utiliser la ligne Bruxelles - Braine-l'Alleud, dont les départs ont lieu à l'heure 30, avec correspondance au monument Gordon.

En fait on en revient partiellement à la situation qui existait avant-guerre.

Les deux motrices dont question plus haut sont du type « S » ; l'une de celles-ci est pourvue du controller Kiepe, permettant un démarrage rapide. Certes, pour tenir l'horaire, le conducteur-receveur ne peut pas flâner en cours de route, mais comme les 20 km du parcours sont en site propre et que le *croisement est fixe*, on peut rouler, en toute sécurité, à bonne allure.

### UN TRAM « ONE-MAN » à Bruges en... 1930 !

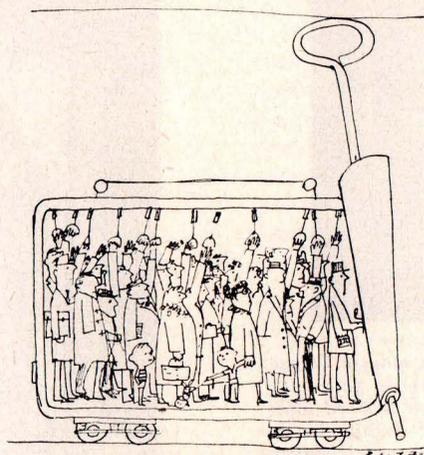
Cette photo peut être considérée comme un document vicinal historique. En effet, elle a été prise en 1930. Il s'agit d'une motrice de la ligne Bruges-Station - St-Bavon - St-André et on lit sur le panneau du paravent : « Een man wagen — Langs voor opstappen » (Voiture à un seul homme — Montez à l'avant). Comme quoi il n'y a pas lieu de s'étonner de voir appliquer, aujourd'hui, ce système d'exploitation sur un tram électrique.



### LES MOTRICES TYPE « S » EQUIPEES DU CONTROLLER KIEPE

Le Groupe du Brabant nous a fait connaître les numéros des 13 voitures « S » équipées de controller Kiepe :

9735	9983
9985	10023
9783	9771
9738	9981
9753	10064
41011	9974
	10024



HUMOUR SUISSE  
Dessin sans légende paru dans le bulletin des Tramways de Zurich.

### NOS VICINAUX

Rédaction : 14, rue de la Science  
Bruxelles

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

Tirage : 6.200 ex.

Affilié à l'Union des Journaux  
d'Entreprise.

Prix de l'abonnement  
pour les personnes étrangères  
à la Société :

Belgique . . . . . 25 fr.

Etranger . . . . . 30 fr.

C.C.P. 32.27 de la S.N.C.V., à Bruxelles

Imprimerie : Graphica, Bruxelles

# LES PRIX NOBEL

*Cette année, les prix Nobel ont fait couler beaucoup d'encre ; en outre, l'honneur qui a été fait à la Belgique par l'attribution au R.P. Pire du Prix Nobel de la Paix, nous a incités à rappeler quel genre d'homme fut le créateur de ce Prix, et les raisons qui ont motivé son geste.*

La remise solennelle des prix Nobel a lieu, chaque année, au début de décembre, à Stockholm.

Les membres de la famille royale de Suède, les ministres, le corps diplomatique au complet et les descendants de la famille Nobel, de même que des écrivains, des artistes et des savants éminents, assistent à cette cérémonie, en présence du Roi, qui remet, lui-même, le diplôme, la récompense et une médaille en or.

Il est de tradition que les lauréats du prix Nobel fassent un exposé sur leurs activités au cours des cérémonies organisées en leur honneur et, pendant le grand banquet qui a lieu le soir, des discours sont prononcés pour rappeler les mérites du fondateur. Depuis la mort de l'industriel suédois, environ 220 prix Nobel ont été décernés.

Alfred Nobel descend d'une vieille famille campagnarde, dont les membres se sont toujours intéressés aux sciences, aux perfectionnements techniques et aux inventions.

Le père d'Alfred (1801-1872) se fit connaître par diverses inventions de matériel de guerre, notamment des mines, qui furent utilisées avec grand succès pendant la guerre de Crimée, et le père Nobel en retira richesses et honneurs.

Les deux fils aînés, Robert (né en 1829) et Louis (né en 1831), ont perfectionné des types de fusils et la poudre utilisée pour les cartouches. Alfred, le plus jeune (né en 1833), était le plus doué et récolta le plus de succès ; il put même financer les affaires de ses deux frères.

Alfred Nobel était un taciturne ; lorsqu'il disait quelque chose à propos de lui-même, il était plein de sarcasmes. Jusqu'à l'âge de neuf ans, il séjourna dans la vieille maison paternelle à Stockholm, puis la famille déménagea à Saint-Petersbourg (aujourd'hui Leningrad). Il n'alla pas à l'école, mais reçut à domicile des leçons particulières. Il devint ingénieur et malgré une santé délicate, il visita toute l'Europe et une grande partie de l'Amérique.

En 1863, revenu à Stockholm, il entreprit des recherches sur la nitroglycérine. Déjà en 1862, il avait réussi à faire exploser, sous l'eau, un mélange de poudre et de nitroglycérine. Par ce mélange, la force explosive de la poudre à canon ordinaire avait été considérablement augmentée.

Le père Nobel revendiqua la priorité pour cette invention ; cependant c'est son fils Alfred qui est considéré comme le véritable inventeur de la dynamite.

Le 3 septembre 1864, une formidable explosion détruisit de fond en comble l'usine paternelle de Helenborg ; le fils Louis y perdit la vie avec de nombreux ouvriers. La puissance de Nobel père fut ébranlée et c'est Alfred qui remit l'affaire

debout en créant une société pour la production de la nitro-glycérine ; ainsi fut construite la première fabrique de ce puissant explosif. On prit la précaution d'installer l'usine loin de toute région bâtie.

En 1873, il partit à Paris, où il séjourna jusqu'en 1890. Il y avait installé des laboratoires et en 1888 il prit un brevet pour une poudre nitro-glycérine non fumigène, nommée Balistit, qui suscita un grand intérêt dans les cercles militaires.

En 1889, il fit construire, en Italie, une fabrique destinée à produire ce qu'on appelait la poudre Nobel. En France, l'opinion publique était montée parce qu'à ce moment, précisément, on n'était pas en très bons termes avec l'Italie. La fermeture des laboratoires parisiens de Nobel fut ordonnée et c'est ainsi qu'en 1891, l'inventeur alla s'installer à San Remo.

Trois cent cinquante-cinq brevets furent pris à son nom pour améliorer des engins de guerre ; on n'en relève que quelques-uns qui eurent un but pacifique, par exemple le caoutchouc synthétique, le gutta-percha et la soie artificielle.

Vers 1875, Nobel rencontra Bertha von Söttner, célèbre pacifiste et auteur du livre « Bas les Armes », qui fit sensation à l'époque. Celle-ci note dans ses mémoires : « Une conversation avec Nobel à propos du monde et des gens, sur la vie et l'art, sur les problèmes du temps et de l'éternité, était un plaisir intellectuel d'une rare qualité. Sa conversation était éblouissante et son langage irréprochable, soit qu'il parlât suédois, allemand, français ou anglais. On pouvait difficilement deviner quelle était sa langue maternelle, mais il n'était pas aisé de l'amener à parler. »

Nobel détestait la vie mondaine avec ses bals, ses soirées et banquets ; les décorations le laissaient froid, mais il attachait beaucoup de prix néanmoins au doctorat qui lui avait été conféré par l'Université de Upsala, en 1893.

## UNE MEPRISE LOURDE DE CONSEQUENCES.

En 1884 il fut victime d'une pénible erreur. Son deuxième frère venait de mourir à Nice et la presse entière crut que c'était Alfred Nobel qui était mort.

A ce moment, il séjourna précisément à Paris. Il ne réagit pas à cette méprise tragique ; il s'enferma chez lui et prit connaissance des articles nécrologiques qui étaient publiés à son sujet.

La presse se fit l'écho de l'opinion mondiale : « Nobel est un assassin, un méchant homme. Sa mort est une bénédiction pour le monde ». Tout le monde le détestait, à l'exception du personnel qui travaillait dans ses usines ; dans certaines de ses fabriques il était réellement adoré pour sa façon



démocratique de frayer avec les ouvriers. Chez lui, tous les travailleurs étaient bien payés et tous, sans exception, du plus grand au plus petit, étaient intéressés à la production.

Après ce tragique incident, l'idée de l'institution du prix Nobel commença à prendre corps. L'inventeur de la dynamite avait gagné des millions et comme il ignorait si son invention servirait à la paix, il voulut obliger ses millions à servir la cause de la paix.

Vers l'âge de 60 ans, Nobel souffrit de faiblesse cardiaque qui ne fit que s'aggraver. C'est à San Remo qu'il mourut le 10 décembre 1896 ; aussi est-ce au cours de la première quinzaine de décembre qu'a lieu, chaque année, la remise des prix.

#### QU'EST-CE QUE LE PRIX NOBEL ?

Alfred Nobel était resté célibataire et n'avait pas d'héritiers. Il avait hérité de l'immense entreprise de son père ; c'est un ensemble de circonstances qui l'ont amené à rédiger son fameux testament dans lequel il stipula que ses richesses devaient être partagées.

Les nombreux entretiens qu'il eut avec Bertha von Suttner, ont dû beaucoup l'influencer.

Le testament dit entre autres : « Je veux qu'après ma mort le capital entier que j'ai investi dans les entreprises Nobel (environ 450 millions de francs belges) soit converti en des valeurs-papier sûres. Cette somme permettra de constituer un fonds dont les intérêts serviront chaque année à constituer un prix qui sera accordé à ceux qui auront rendu un service éminent à l'humanité dans le courant des douze mois écoulés ; quatre parties en seront réservées à ceux qui se seront distingués dans le domaine des sciences physiques et mathématiques, en chimie, en médecine, et en littérature. La cinquième partie doit, par contre, être remise à celui qui aura le plus ou le mieux travaillé pour la fraternisation des peuples et pour la suppression des armées permanentes et pour l'organisation de congrès de la paix. C'est ma volonté formelle que cette distribution de prix ait lieu sans

aucune distinction de sexe, de nationalité, de race ou de croyance. »

Ce testament fut rédigé à Paris, le 27 octobre 1895, sans l'aide d'un juriste et comme ses propriétés se trouvaient dispersées dans huit pays étrangers, on ne put prendre des dispositions définitives qu'en 1897.

#### L'ATTRIBUTION DU PRIX.

Chaque année, la fondation du prix Nobel envoie des milliers de lettres à travers le monde à des gens compétents en la matière, qui sont priés de sélectionner les candidats qui leur paraissent mériter les prix. Seuls les destinataires de ces lettres et les membres des commissions du prix Nobel ont le droit de suggérer des noms de candidats.

La présentation des candidats est secrète et elle se passe en principe, sans que l'intéressé en soit avisé.

La candidature doit être appuyée par un rapport documenté ; ensuite les mérites de chaque candidat sont étudiés par les commissions instaurées à cet effet. Après avoir enquêté et pesé le pour et le contre, les noms des lauréats sont communiqués à l'institution qui les fait connaître, à son tour, dans le courant du mois de novembre.

Il est à noter que par 14 fois le « prix pour la Paix » n'a pas été attribué. Le montant du prix ne comprend qu'un dixième de l'intérêt du capital et après déduction des frais, la somme est divisée en cinq parties qui se montent chacune environ à 1.700.000 F.B.

Il est réjouissant de constater qu'un petit pays comme le nôtre compte jusqu'ici six prix Nobel, dont pas moins de trois prix Nobel de la Paix.

Ce furent dans l'ordre chronologique : A. Beernaert (1909 — Paix), M. Maeterlinck (1911 — Littérature), H. Lafontaine (1913 — Paix), J. Bordet (1919 — Médecine), C. Heymans (1938 — Médecine) et le Père Pire (1958 — Paix).

(Doc. : Bell Telephone Magazine. Encyclopedia Americana.)

## La S.N.C.V. a fait construire un trolleybus



L'année dernière, la Direction Générale de notre Société a commandé aux usines Brossel un châssis de trolleybus, dont l'équipement électrique de traction a été fourni par les ACEC.

C'est l'atelier de Hasselt qui a construit la carrosserie de ce véhicule. Celle-ci est exactement la même que celle qui est montée sur les autobus Brossel du type A 98 DAR, actuellement en service dans plusieurs de nos Groupes d'exploitation et qui ont entre autres assuré les services spé-

ciaux de l'Expo 58.

Le but de cette réalisation est d'expérimenter dans quelles conditions notre construction standard d'autobus peut se transposer dans la construction de trolleybus.

Comme la S.N.C.V. n'exploite pas actuellement de lignes de trolleybus, le véhicule prototype a été mis en service pour quelques mois sur le réseau des Tramways Unifiés de Liège (T.U.L.E.), qui a accepté de lui faire subir les essais nécessaires.

## Notre photo de première page

*Nous pensons que peu de Bruxellois ont pris la peine de regarder la statue en marbre symbolisant la Ville de Bruxelles et qui domine la fontaine érigée en l'honneur de Nicolas-Jean Rouppe, premier bourgmestre de Bruxelles (1830-1838).*

*Cette statue de femme tient une couronne de lauriers dans la main droite et, sur la tête, elle porte une réduction de la Collégiale des SS. Michel et Gudule.*

*Nicolas-Jean Rouppe fut nommé bourgmestre de Bruxelles le 22 octobre 1830, à l'âge de 61 ans. Mais bien avant sa nomination, il s'était acquis l'estime de ses concitoyens pour le courage et le dévouement qu'il avait montré en défendant leurs intérêts, sous le Directoire, sous l'Empire et plus tard sous le régime hollandais.*

*Ce fut lui qui inaugura en 1835 la gare de l'Allée Verte d'où partit le premier train du continent. C'est Rouppe qui décida l'installation d'une autre gare : la station des Bogards. Celle-ci ne fut inaugurée que deux ans après sa mort ; cette gare allait disparaître et tomber dans l'oubli, mais les Vicinaux y ont pris la place des trains, car l'ancienne station du Midi se trouvait près de la place Rouppe actuelle.*

# Concours-record de Sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 31 OCTOBRE 1958

Au départ de cette course allant de la Toussaint à la Saint-Sylvestre, essayons de juger les choses d'assez haut, exactement comme si nous étions en hélicoptère ! Le dessin symbolique ci-dessous ressemble alors à une large autostrade qui mène vers le travail dans la SECURITE.

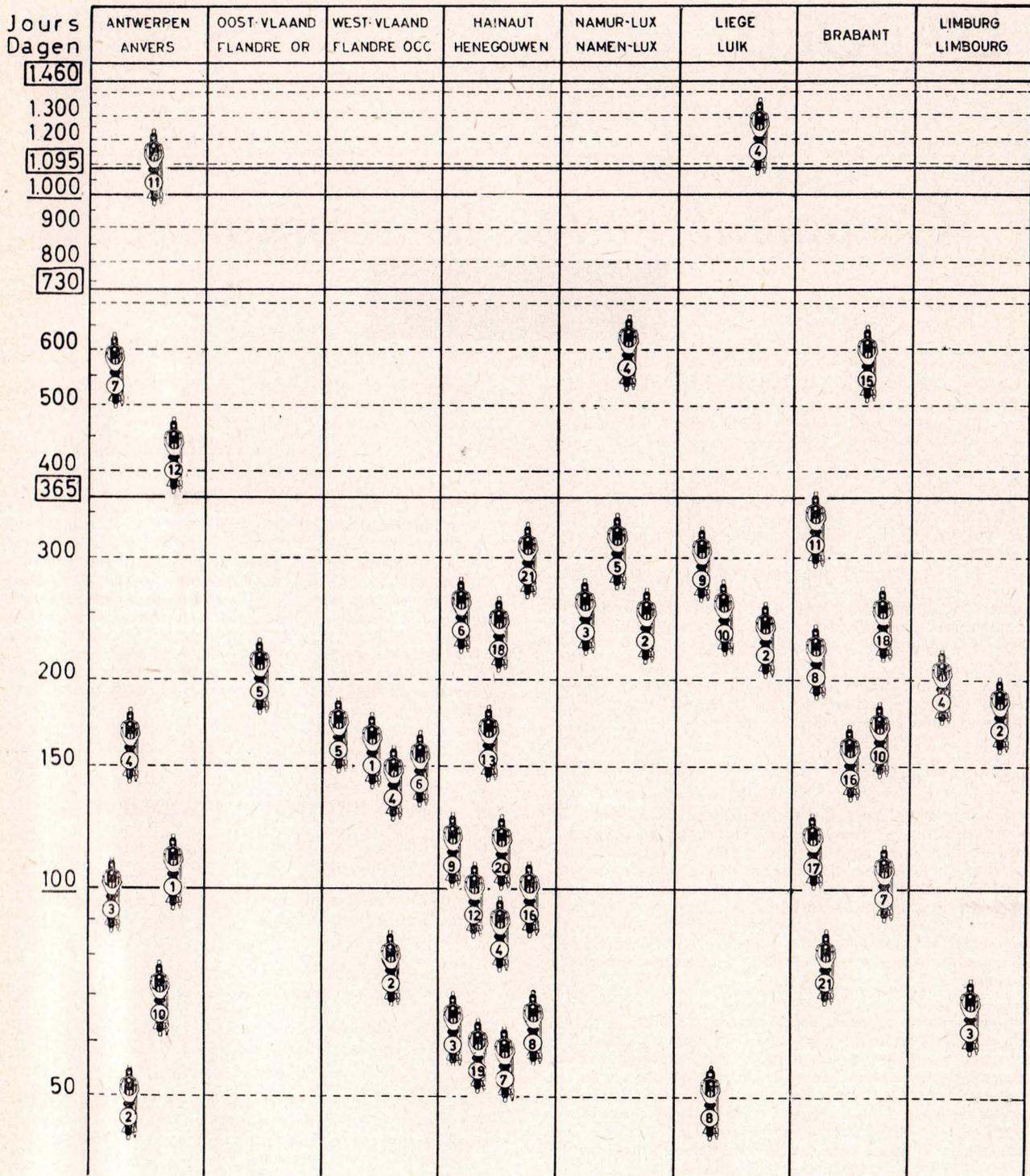
Que voyons-nous de notre observatoire ?

DEUX équipes de travailleurs ont dépassé les 3 ans sans accidents chômage.

CINQ équipes (réparties dans trois Groupes d'exploitation) ont travaillé de un à deux ans sans accidents.

QUATORZE équipes ont dépassé les 200 jours ; nous espérons que bientôt elles pourront fêter l'événement d'un an sans accident.

C'est un bilan plein d'espoir et d'encouragement qui s'offre à nos yeux. Puisse-t-il être meilleur encore en 1959.



# HALTE!...

## SECURITE D'ABORD

### UN ACCIDENT MORTEL SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL UN AGENT TUE DEVANT SON DOMICILE

Il est incontestable que l'hiver augmente le danger sur les voies d'accès au lieu du travail. L'obscurité, le mauvais temps, la boue et le verglas provoquent des erreurs de manœuvres et des collisions.

La mauvaise saison est à peine commencée et nous avons déjà le triste devoir de faire connaître le décès de l'un d'entre nous! Un conducteur d'autobus, père de huit enfants, a été tué devant sa maison, alors qu'il revenait de son travail. Il suivait la piste cyclable située à gauche de la route; arrivé près de chez lui, il bifurqua vers la droite sur la grand'route, pour atteindre sa maison située de l'autre côté. Il fut atteint par une auto sur la partie droite de la route et mourut à l'hôpital.

Vous tirerez vous-mêmes les conclusions de cet accident.

Nous vous rappelons qu'en Belgique, en 1957, il y a eu 30.153 accidents sur le chemin du travail. Compte tenu du temps relativement réduit durant lequel les usagers du chemin du travail sont exposés aux risques, la gravité et la fréquence de ces accidents donnent à réfléchir, d'autant plus qu'ils augmentent chaque année.

## Comment éviter la somnolence au volant

D'un article de la plume du Dr. L. Bonstein, Touring Club Suisse, nous empruntons ce titre et une partie du texte qui est de nature à intéresser le personnel de la S.N.C.V., soit qu'il œuvre comme conducteur AB, soit comme chauffeur de son propre véhicule.

La redoutable fréquence des accidents dus à des conducteurs qui sombrent dans le sommeil au volant de leur voiture devient inquiétante. Non seulement ces conducteurs risquent leur propre vie, mais ils font encore courir de très grands dangers à d'autres usagers qui, eux, circulent en respectant rigoureusement le Code de la route. Il vaut la peine, me semble-t-il, de rappeler ici les quelques principes fondamentaux indispensables pour éviter ce genre stupide d'accident.

Peut-être la chaleur favorise-t-elle les accès de somnolence? Peut-être les retours de vacances, voient-ils la fatigue accumulée se manifester plus vivement? Toujours est-il que le danger de s'assoupir en conduisant apparaît fréquemment et cela, chose curieuse, à n'importe quelle heure de la journée.

Après une nuit de sommeil satisfaisant, il est rare que, de grand matin, l'attention soit défaillante. En revanche, entre 11 heures et midi, surtout si l'on a l'estomac vide, on note souvent une lassitude et une tendance à somnoler, imputables généralement à une phase d'hypoglycémie. Cette diminution du taux de sucre dans le sang survient lorsqu'on a pris tôt un petit déjeuner léger. On évitera facilement cette sensation de lassitude en **consommant entre 10 et 11 heures quelques morceaux de sucre.**

C'est surtout après le repas de midi, durant la digestion, que le besoin de dormir se fait sentir. Inutile d'insister sur le fait que les alcools sont particulièrement redoutables à ce point de vue. On sait que le vin et les liqueurs apportent tout d'abord une délicieuse stimulation psychique qui rend gai, léger et généralement optimiste. A cette phase d'excitation fait suite, 1 à 2 heures plus tard, une période de dépression intellectuelle avec baisse de l'attention et besoin de sommeil très net. C'est le moment le plus dangereux.

Entre 18 et 19 heures, on retrouve l'homologue de ce qui se passe avant midi. A nouveau le remède est simple, une boisson sucrée.

Le tabac est un mauvais stimulant. Une ou deux cigarettes produisent des spasmes artériolaires décelables dans le fond de l'œil par l'ophtalmoscope.

Enfin, lorsqu'on doit rouler la nuit, il est évident qu'à un certain moment le besoin de sommeil devient impérieux. Ajoutons que conduire longtemps occasionne une appréciable fatigue nerveuse. De plus, le soir, l'éclairage artificiel éprouve les yeux. Il faut à la première sensation de lassitude, même si l'on n'est pas loin du but, savoir s'arrêter, trouver un hôtel et se reposer confortablement. Votre besoin de sommeil est augmenté lorsque vous vous astreignez à de longues périodes de conduite. Accordez-vous 8 à 10 heures de sommeil, vous ne les regretterez jamais.

### La sécurité rapporte !

Personne ne doute plus à présent de la profonde vérité de cette affirmation « la sécurité rapporte ».

En effet, il suffit de songer aux misères et aux souffrances qu'entraîne un accident pour s'en convaincre.

Mais il y a plus...

Aux Vicinaux, le système de primes aux équipes matérialise ce rapport sous forme de monnaie sonnante.

Par exemple, prenons cette équipe de Liège-atelier qui en 1958 a touché 16.311 F de primes.

Et l'équipe de l'atelier de Kessel-Lo qui a touché 13.630 F et celle d'Andenne 11.046 F.

Nous nous contenterons de ne citer que deux heureux bénéficiaires de la longue liste de ceux pour qui la sécurité paie et rapporte sous tous points de vue.