



Un passage sous-bois entre Houtain-St-Siméon et Bassenge, sur la ligne Liège - Riemst.

NOS VICINAUX

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

UTILISATION DU COUPON DE SERVICE

« Personnel » et de « Famille »

Ces documents sont valables sur toutes les lignes ferrées et autobus de la S.N.C.V. à l'EXCEPTION des lignes suivantes (lignes vicinales marquées d'un point noir dans l'indicateur S.N.C.B.-S.N.C.V.) :

GRUPE DU BRABANT

- 509 — Vilvorde - Malines.
- *537 — Waterloo - La Hulpe (Sanatorium).
- 543 — Eghezée - Bruxelles.
- 544 — Boitsfort - Hoeilaart - Wavre.
- *552 — Uccle - Beersel - Lot - Huizingen.
- *553 — Forest - Uccle - Cimetière Forest.
- *553 — Uccle - Alsemberg - Hal.
- *554 — Uccle - Alsemberg - Braine-l'Alleud.
- 558 — Braine-l'Alleud - Genval.
- 559 — Braine-l'Alleud - La Hulpe.
- 560 — Braine-l'Alleud - Genval - La Hulpe - Rixensart.
- 567 — Virginal - Braine-le-Comte - Nivelles.
- 568 — Nivelles - Marbais - Fleurus - Belgrade.
- *570 — Nivelles - Soignies.
- 580 — Zaventem - Diegem - Evere.
- 599 — Louvain - St-Pieters-Rode - Aarschot.
- 610 — Jodoigne - Hannut.
- *522 — La Roue - Oudenaken - Hal.

GRUPE D'ANVERS

- 629 — Anvers - Kruisschans - Baudewijnsuis.

GRUPE FLANDRE ORIENTALE

- 695 — Gand - Zottegem - Ninove - Niegem.

GRUPE FLANDRE OCCIDENTALE

- 740 — Dranouter - Ypres.
- 741 — Poperinge - Le Bizet.
- 742 — Ypres - Warneton - Le Bizet.
- 742 — Ypres - Wytschate - Le Bizet.
- 750 — Roeselare - Hoogdele - Diksmuide.
- 775 — Furnes - Gistel.
- 782 — Dunkerque - La Panne.
- 790 — Wenduine - Bruges.
- 793 — Ostende - Gistel - Bruges.

GRUPE DU HAINAUT

- 823 — Casteau - Soignies.
- 823 — Soignies - Lessines.
- 827 — Nederbrakel - Lessines.
- 833 — Mons - St-Ghislain - Quevaucamps.
- *889 — Nalinnes - Marbais - Thuin.
- *895 — Châtelaineau - Farciennes - Wanfercée-Baulet - Aiseau - Pont-de-Loup - Châtelaineau.

GRUPE NAMUR - LUXEMBOURG

- 940 — Namur - Faulx - Andenne - Seilles.
- 960 — Yvoir - Dorinne - Dinant.
- *963 — Dinant - Beauraing.
- 966 — Dinant - Sorinnes - Ciney.
- 967 — Montgauthier - Ciney.

- 968 — Dinant - Thynes - Ciney.
- *970 — Dinant - Custinne.
- 982 — Bourseigne-Neuve - Gedinne - Beauraing.
- *986 — Alle - Charleville.
- 989 — Bouillon - Bertrix.
- 1003 — Ortho - Mousny.
- 1005 — La Roche-en-Ardenne - Ortho - Baconfof.
- 1004 — La Roche - Halleux - Hodister.
- *1006 — Marloie - La Roche - Houffalize.
- *1010 — Manhay - Aywaille - Liège.
- *1015 — Liège - Manhay - La Roche.
- 1016 — Liège - Athus.
- *1038 — Houffalize - Bertogne - Bastogne.
- *1039 — Bastogne - Houffalize - Gouvy.
- *1040 — Samrée - Bastogne.
- Graide - Sugny.

GRUPE DE LIEGE

- 1076 — Hannut - Avin - Ville-en-Hesbaye.
- 1086 — Jemeppe - Montegnée.
- 1090 — Seraing - Rotheux.
- 1091 — Basses-Awirs - Engis - Stockay - St-Georges.
- *1118 — Herstal - Maastricht.
- 1122 — Liège - Banneux.
- 1123 — Liège - Aywaille - Remouchamps.
- 1124 — Aywaille - Comblain - Fairon.
- 1125 — Aywaille - Chevron - Lierneux.
- 1127 — Trooz - Aywaille.
- 1128 — Poulseur - Sprimont.
- 1131 — Engis - Huy.
- 1141 — Verviers - Pepinster - Aywaille - Harzé.

GRUPE DU LIMBOURG

Néant.

Pour les lignes ci-dessus, marquées d'un astérisque, qui sont exploitées en régie, une demande d'utilisation peut toutefois être introduite par la voie hiérarchique.

Si l'emprunt d'une de ces lignes se révélait nécessaire à l'improviste, il pourra être autorisé par le chef local, pour autant qu'il s'agisse d'un motif d'ordre familial, urgent et grave.

Notre photo de couverture :

Ce tram, surgissant de ce joli sous-bois, est celui de la ligne Liège-Bassenge-Riemst. Le terminus de la ligne, à Liège, a été reporté à Herstal et depuis quelque temps il n'y a plus que deux départs, matin et soir, qui s'effectuent en tramways, les autres voyages ont lieu par autobus.

Cette photo pourrait bientôt constituer un souvenir, puisque la suppression complète de la ligne électrique est envisagée.

(Photo Bollen.)

La Séance Annuelle du Service Général de la Sécurité tenue le 17 mars 1959

Sous le signe



du cow-boy
« gardien de la Sécurité »

L'AN dernier, la réunion du Service Général de Sécurité avait fait le bilan de dix années d'action préventive et elle avait été particulièrement réussie. C'est toujours une gageure pour les organisateurs que de mettre sur pied une telle réunion chaque année, car il faut éviter que ces séances ne se ressemblent. Or, nous pouvons dire que l'on y est parvenu et cette réussite est due aux idées et propositions constructives qui furent exposées dans les deux discours prononcés et aussi à la force de persuasion des moyens audio-visuels.

M. Declercq, Chef du service général, ouvre la séance ; il remercie tout d'abord M. André, Président du Conseil d'Administration, d'avoir bien voulu présider à la distribution des récompenses aux lauréats des concours de sécurité ; il salue la présence de M. le Chevalier Roberti et de M. Dechamp, administrateurs ; il remercie le Dr Van Damme, médecin principal à la S.N.C.B., et M. Van Lul, Inspecteur général honoraire, d'avoir bien voulu assister à cette séance.

S'adressant aux délégués du personnel, il les félicite pour le zèle dont ils ont fait preuve durant l'année dans la lutte contre les accidents, et leur souhaite la bienvenue.

M. Declercq continue ainsi son discours :

Il est de règle de présenter, chaque année, le bilan « sécurité ».

Je ne désire pas passer en revue toutes les activités du service de la sécurité, mais il m'est agréable, cependant, de pointer certains résultats dont nous pouvons être fiers, et qui nous assurent une position enviable sur le plan national en matière de sécurité.

En 1958, le nombre d'accidents chômants est en diminution de 7 p. c. par rapport à l'année 1957. Il en résulte une réduction de 58 p. c. des accidents chômants par rapport au repère 1948.

En 1948, nous enregistrons 9,27 accidents par 100 ouvriers. Ce coefficient est actuellement ramené à 3,7.

Quant au taux de gravité il est 1,80 en 1958 contre 2,46 en 1957.

Signalons également l'atelier de Merksem qui totalise 1.000 jours sans chômage, une équipe de 50 agents avec 1.416 jours et une autre de 60 agents avec 1.300 jours sans chômage.

Ces chiffres constituent un bilan extrêmement favorable.

Je remercie tous ceux qui, directement ou indirectement, nous ont permis d'améliorer une fois de plus les résultats antérieurs. Notre reconnaissance va des membres du Conseil d'administration aux simples agents d'exécution qui ont contribué à l'opération de sécurité 1958.

Les coefficients et les chiffres que je viens de vous communiquer résultent de nos données statistiques.

Pourquoi dressons-nous ces statistiques ?

En premier lieu pour savoir si nous progressons ou non. Ensuite, pour en tirer le plus grand parti en les introduisant dans un système de concours, dotés de récompenses afin d'encourager l'esprit d'émulation.

Il m'a été dit que nos statistiques ne reflètent pas une image fidèle des résultats acquis. Ceux-ci seraient obtenus en persuadant les victimes de rester à leur poste, voire mieux, en attribuant l'absence de la victime à une lésion d'origine non professionnelle. A en croire certains, le concours de sécurité serait devenu une véritable compétition pour tricheurs.

Mais, peut-on tricher dans le cas d'un accident grave ou d'un accident mortel ? Ou vise-t-on l'accident bénin ?

Dupont, blessé léger, reste à un poste de réadaptation. Durant, par contre, en fait un cas de dix jours de chômage, mais bricole tout doucement chez lui. Qui triche ? Je vous le demande !

LAUREATS 1958

Le Trophée Comte L. de Lichtervelde est attribué une fois de plus au Groupe de la Flandre Orientale avec le meilleur coefficient.

Au concours Inter-Groupes le classement est le suivant :

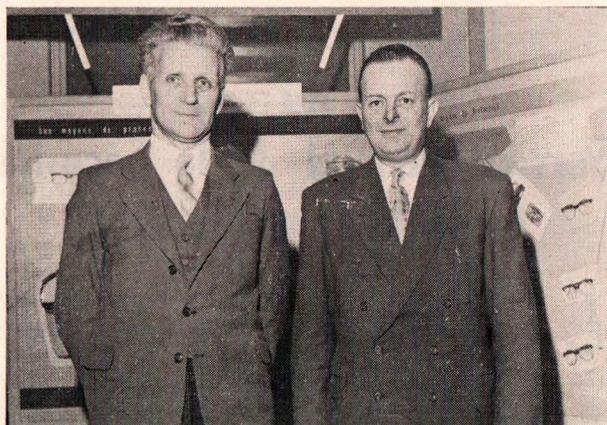
Service Mouvement : Flandre Orientale.

Service Voies et Travaux : Limbourg.

Service Ateliers : Namur-Luxembourg.



De gauche à droite : MM. Libert, Desamblancx, Van Asbroeck, Lichtert, délégués des équipes 11 et 24 du Brabant, et MM. Van Mellaert et Nys, représentant l'équipe 15 du Brabant (Louvain).



M. Fautré et Libert, délégués de l'équipe 21 du Groupe du Hainaut.

Malgré certaines imperfections de nos statistiques, je reste toutefois convaincu de l'intérêt qu'éveillent nos concours pour la prévention des accidents. Leur utilité est indéniable.

Et si les coefficients de fréquence que je viens de vous citer ne reflètent pas toute la vérité, ils constituent incontestablement un indice sérieux, confirmé par la réduction considérable des frais indirects résultant des accidents. De plus, nous trouvons encore à l'actif de la prévention, l'amélioration de la productivité par l'élimination des temps perdus, une marche plus régulière de l'entreprise, sans oublier l'amélioration des relations sociales au sein de la société.

Les méthodes de combat.

En ce qui concerne les méthodes et moyens mis en œuvre pour combattre l'accident de travail, je tiens à préciser qu'il n'existe pas une ligne de conduite générale. Nous avons uniquement à notre disposition une série de moyens et de méthodes parmi lesquels il y a lieu de faire un choix judicieux pour résoudre les problèmes qui se posent à nous. Et c'est là une question bien délicate.

S'il nous a été relativement facile d'augmenter le degré de sécurité par la modernisation de nos installations, le choix des procédés à utiliser s'est avéré beaucoup plus difficile dès que le comportement et les réactions des ouvriers entrent en jeu. Ces éléments, qui varient d'une région à l'autre du pays et dépendent de la qualité de la main-d'œuvre, jouent un rôle très important et demandent une étude fouillée si l'on veut éviter des écueils et même des échecs.

Les critiques formulées, dont je vous entretenais à l'instant, proviennent du fait que nous prenons pour base de calcul l'accident du travail. Nos travaux de recherches nous montrent qu'il faut non seulement combattre l'accident du travail, mais surtout le risque encouru !

Une nouvelle formule.

Dès lors, pourquoi ne pas coter le risque ? Le coefficient de sécurité obtenu par l'application de la méthode des observations instantanées aux risques sera bien plus précis que celui obtenu actuellement en fonction du nombre de jours de chômage ou tout autre élément similaire. Rien n'empêche d'autre part, d'adopter une formule binaire dans laquelle un coefficient « risque » voisinerait avec un coefficient « accident ».

Durant des années nous avons essayé de placer le personnel dans de bonnes conditions morales et matérielles de travail, en ne perdant de vue ni leur santé, ni leur sécurité. Nous avons mis tout en œuvre afin que chacun dans l'entreprise « pense sécurité ».

Certes, la situation s'est considérablement améliorée, mais nous déplorons encore trop d'accidents à l'atelier, au chantier, sur le chemin du travail. 85 p. c. de ces accidents sont dus au facteur « comportement humain ».

Malgré une action psychologique intense émanant du service général de sécurité une formation théorique et pratique des cadres et du personnel et divers moyens de propagande mis en œuvre, nous constatons que l'aide demandée n'est pas fournie partout et surtout qu'elle manque de l'enthousiasme désiré.

Certaines équipes ne pensent pas sécurité.

Si certaines équipes, certains ateliers, se distinguent par des périodes prolongées sans accidents, répondant ainsi à notre appel en faisant preuve de disci-

pline et de compréhension, d'autres, par contre, prouvent par leur comportement qu'ils s'intéressent bien peu à la prévention, qu'ils ne pensent pas sécurité.

C'est à l'intention de tous ceux qui ne nous ont pas encore apporté définitivement leur collaboration, que nous avons reconstitué et photographié quelques scènes de la vie quotidienne de nos ateliers, scènes telles qu'elles ont été vues et constatées dans les divers dépôts et ateliers du pays durant l'année 1958 par les inspecteurs du service général de sécurité.

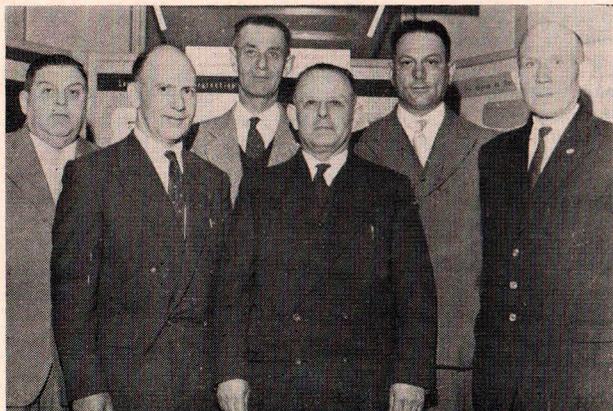
Pour ces prises de vues, il a fallu choisir un atelier. Nous avons désigné celui de la rue Bara. Quant aux acteurs, ils n'ont évidemment rien de commun avec ceux qui étaient en cause au moment des constatations.

Cette réalisation audio-visuelle constitue un premier et timide essai d'une équipe de chez nous.

Je vous demande donc de ne pas axer votre critique sur des éléments tels que mise en scène, dialogues, photographies, etc..., mais uniquement sur les situations



De gauche à droite : M. Botz, chef de sécurité du Groupe Namur - Luxembourg, MM. Verhoyen et Desmet, délégués du Groupe Flandre Orientale qui enlève le trophée, MM. Haenen et Breels représentant le Groupe du Limbourg.



De gauche à droite : MM. Stautemas, Massart, Solbreux, Meuleman, Achten et Fiddelaers (Mouvement Flandre Orientale, Ateliers Namur-Luxembourg et V.T. du Limbourg).



Au 1^{er} rang : MM. Fagnart, Lambin (équipe 5), Smal et Charlotiaux (équipe 4) du Groupe Namur-Luxembourg. — Au second rang : MM. Harzé, Petitjean (équipe 9, Colart et Duchesne (équipe 4) du Groupe de Liège.

risquées et vécues que ces images veulent représenter.

Je vous ai déjà dit que la prévention des accidents doit être un souci constant, un devoir pour tous indistinctement. Si les images que vous allez voir parviennent à persuader davantage certains d'entre vous, qu'un véritable esprit de sécurité ne peut s'implanter que si CHACUN est convaincu qu'il doit faire l'effort nécessaire, alors notre but sera atteint.

Je vous remercie d'avance de l'attention que vous voudrez bien accorder à cette projection.

On procède ensuite à la présentation d'un moyen de propagande audio-visuelle réalisée par le Service de la Sécurité de l'Administration centrale.

Il s'agit d'une technique qui allie avec beaucoup de bonheur un procédé très ancien (puisqu'il s'apparente en fait à la lanterne magique), avec les remarquables possibilités du magnétophone qui enregistre fidèlement la voix et la musique.

Nous sommes convaincus que le petit cow-boy qui nous a fait penser à Zorro, le redresseur de torts, sera bientôt célèbre sur tout le réseau vicinal. De même que les héros des films « Western » marquent le bétail avec un fer rouge, de même notre mascotte aux jambes arquées, stigmatise les imprudents et les imprévoyants qui s'exposent au danger dans nos ateliers.

La dernière image est saluée d'applaudissements mérités. Puis M. le Président prend la parole et prononce un discours reproduit ci-dessous ; nous attirons tout spécialement l'attention du lecteur sur le passage où il expose ses vues sur la nécessité d'analyser et de calculer le risque dans chaque branche d'activité.

Mesdames,
Mesdemoiselles,
Messieurs,

Mes premières paroles seront pour féliciter le service général de sécurité pour le choix des idées qu'il a intégrées dans son programme de sécurité et la sélection des techniques qu'il a mises en application jusqu'à ce jour. L'étude des cas par la méthode audio-visuelle qu'on vient de nous passer en première vision en est un exemple frappant.

Cette initiative mérite toute notre attention et nous ne saurions assez insister sur les qualités opérantes et persuasives de cette nouvelle méthode.

Ce premier essai, effectué avec les moyens du bord, est pleinement réussi. Je demande à M. l'Inspecteur Général de continuer la mise au point et le perfectionnement de cette technique. Elle nous permettra de mieux atteindre l'objectif final : « convaincre jusqu'au dernier des travailleurs de l'importance de la prévention des accidents », que par des formulaires compliqués, des données statistiques détaillées qui ont certes leur raison d'être comme forme mathématique de l'expérience dans l'application d'une science expérimentale, mais qui constituent finalement un dispositif encombrant, un obstacle insurmontable et souvent mis en doute par les non-initiés.

Notre « cow-boy » de tantôt nous disait : « pas de risques inutiles ». C'est bien là le « safety first » américain.

« Sécurité d'abord ! » Appel impératif, qu'il faut renouveler inlassablement et qui ordonne un devoir tant économique que social auquel personne ne peut se dérober.

Cette sécurité, nous avons maintenant la profonde conviction que nous pouvons l'atteindre par la prévention rationnelle des accidents. Nous l'avons étudiée depuis plus de dix ans cette prévention, nous l'avons patiemment et continuellement améliorée. Et nous avons pu constater, comme le disait également le Dr Hauraud, de Dortmund, lors du II^{me} Congrès Mondial de prévention des accidents du travail à Bruxelles, en mai

1958, que cette prévention est devenue une Science et un Art, qui doit trouver droit de cité dans toutes nos écoles.

Nous savons combien il est difficile d'éduquer un jeune travailleur, plus difficile d'éduquer un adulte et plus difficile encore de le rééduquer. C'est pourquoi une formation pratique devrait être donnée dès l'enfance, permettant d'utiliser la malléabilité et la réceptivité du jeune âge.

Formation psychologique aussi pour tous ceux qui sont appelés plus tard à commander ; pour les cadres, y compris la maîtrise, qui doivent être aptes à connaître les hommes, à observer et interpréter leur comportement, ce à quoi ils sont bien rarement préparés par la formation qu'ils ont reçue.

Mais ce sont là des problèmes d'avenir qui ne sont pas de notre ressort. Pour notre part, nous ne pouvons que continuer sans relâche à compléter cette éducation insuffisante de nos ouvriers, de nos contremaîtres surtout, des cadres également, jusqu'à ce que le comportement de sécurité soit parfait à tous les échelons.

Dans le domaine des enquêtes, des analyses et des recherches, beaucoup de choses restent à faire.

Les sources de danger changent d'aspect et de position en fonction des modifications apportées aux processus de production, dont les buts et la vitesse évoluent continuellement.

A l'issue de la réunion du Comité Général de Sécurité, un télégramme a été adressé au Comte Louis de Lichtervelde, Président honoraire, en ces termes :

« Le Comité Général de Sécurité S.N.C.V. réuni en séance annuelle sous la présidence de M. André, entouré membres du Conseil d'administration, pour remise trophée Comte Louis de Lichtervelde, a tenu à rendre hommage à son promoteur et m'a chargé de lui transmettre l'assurance de ses sentiments respectueusement dévoués et reconnaissants.

HOENS, Directeur Général. »

M. le Comte de Lichtervelde a remercié M. le Directeur Général pour ce message de sympathie et l'a prié d'être son interprète auprès des membres des Comités de Sécurité pour leur faire part de ses vœux de succès.

Il est certain également, que l'étude et le calcul du risque doivent trouver une place prépondérante dans le programme de la prévention des accidents. Tout accident peut être grave quel que soit le risque auquel on s'expose ; c'est pourquoi les accidents les plus bénins ont autant d'importance que l'accident grave et méritent une enquête et des recherches aussi fouillées. Le risque c'est l'accident possible, dont on ne saura jamais prédéterminer les conséquences. Le même risque conduira tantôt à un accident insignifiant, tantôt à une catastrophe. Le risque devient l'objectif premier.

Le champ de l'analyse et du calcul du risque s'étendra du domaine technique au domaine humain. D'une part, on étudiera les éléments tels que lumière, bruit, modes opératoires, disposition et conditionnement des lieux. D'autre part, on analysera les qualités physiques, morales et intellectuelles du travailleur. C'est là le côté scientifique, l'élément de base de la prévention des accidents.

Nous pouvons donc dire que nous nous trouvons concurremment dans le domaine technique, dans celui de la médecine comme dans celui de la psychologie pure et cela sans exclure le domaine social.

L'insiste particulièrement sur la nécessité croissante d'une interpénétration de plus en plus profonde de ces différents éléments au sein de notre entreprise dans le cadre de la prévention des accidents de travail.

Nous nous trouvons en face d'un problème essentiellement humain qui se situe dans un décor purement technique. Dès lors, il s'impose de supprimer les cloisons, quelquefois étanches, qui existent entre les services intéressés à ce problème complexe, afin que par un travail d'équipe on puisse aboutir à des solutions et conclusions valables.

Les questions, dans le domaine qui nous occupe, deviennent de plus en plus nombreuses, difficiles, entremêlées. Quelles sont les conséquences de la fatigue ?

Quelles sont les incidences du milieu social sur le comportement de l'homme au travail ?

Quelles sont les valeurs relatives de la fatigue de l'esprit par rapport à la fatigue du corps ? Quelles sont les réactions de l'organisme humain aux efforts qui lui sont demandés ? Comment évolue l'élément fatigue en fonction du nombre d'heures de travail, particulièrement dans les métiers modernes qui exigent beaucoup de tension d'esprit ? Quel est alors le lien entre cette fatigue et le risque d'accident de travail ? Cette même fatigue, cause de nombreux accidents, n'est-elle pas une conséquence d'une alimentation inadaptée ?

Combien d'autres problèmes pourrais-je poser intéressant simultanément l'ingénieur, l'organisateur, le psychologue, le médecin ? Combien d'autres questions attendent toujours une réponse valable tant notre ignorance est encore grande.

Et pourtant ce sont les réponses à ces questions qui, demain, nous permettront de résoudre les problèmes que dix ans de prévention nous ont précisés. Notre riche expérience nous aidera à les ordonner et les situer dans un vaste programme d'étude et d'organisation.

Je place toute ma confiance dans l'équipe, qui, demain, dans un esprit de collaboration et de conquête s'engagera dans cette nouvelle voie pleine de promesses.

Par leurs applaudissements, les délégués émettent un vote de confiance aux vœux exprimés par le Président.

M. Hoens, Directeur général, prend alors la parole en flamand et rappelle les excellents résultats obtenus en 1958 et s'en félicite. Il ajoute qu'il fait siennes les paroles du Dr Hauraud de Dortmund, citées par M. le Président, disant que : « la prévention est devenue une science et un art ».

« L'art, dit M. Hoens, est un don, encore faut-il l'entretenir et le perfec-

tionner ; la science est une chose que l'on acquiert par une étude approfondie.

» Dans les deux cas, il faut un effort persévérant qu'on ne pourra supporter qu'à condition d'aimer l'art que l'on pratique ou la science que l'on professe.

» Dès lors, la prévention ne sera réelle que si elle est basée sur l'amour du prochain. »

C'est dans cet esprit que M. le Directeur Général, s'adressant aux délégués, souhaite voir leur action se développer afin qu'elle soit féconde en 1959.

Puis il annonce la remise des primes-surprises aux équipes lauréates dont la liste est donnée ci-dessous.

Les équipes ainsi récompensées sont celles qui sont restées 365 jours ou plus sans accident.

Chaque équipe a pu envoyer deux délégués qui viennent prendre possession des précieuses enveloppes.

La matinée se termine par la projection d'un film dont les vedettes sont des marionnettes. On ne sait ce qu'on doit le plus admirer, ou la virtuosité du cameraman ou l'expression extraordinairement vivante donnée par la mimique de ces petites poupées miraculeusement articulées. Le metteur en scène est d'ailleurs un montreur de marionnettes tchèque réputé dans toute l'Europe et que l'on a vu à l'Exposition Universelle. C'est tellement bien réalisé que l'on oublie un peu le sujet du film qui montre les dangers du « dernier verre » sur le chemin du retour du travail.

Après la réunion, un excellent déjeuner réunit tous les délégués. La confraternité, née d'un même métier et des mêmes dangers eut mille occasions de se manifester dans un chaleureux coude à coude.

Nous sommes persuadés que les délégués des équipes venus à Bruxelles pour recevoir la récompense de leurs efforts, en garderont un excellent souvenir.

Equipes ayant travaillé 365 jours ou plus sans accidents

GRUPE D'ANVERS :

Equipe n° 7 : V.T. Blauwhoef et Merksem	54 agents	691 jours sans accident chômant			
Equipe n° 11 : Atelier de Merksem	62	1.306	»	»	»
Equipe n° 12 : Atelier de Merksem	71	546	»	»	»

GRUPE DE LA FLANDRE ORIENTALE :

Equipe n° 4 : V.T. + petits ateliers Flandre Orientale.	59	419	»	»	»
---	----	-----	---	---	---

GRUPE DU HAINAUT :

Equipe n° 21 : Mouvement St-Ghislain - Roisin - Quévy - Casteau	48	401	»	»	»
---	----	-----	---	---	---

GRUPE DE NAMUR-LUXEMBOURG :

Equipe n° 4 : Atelier d'Andenne	103	746	»	»	»
Equipe n° 5 : Mouvement du Luxembourg	71	408	»	»	»

GRUPE DE LIEGE :

Equipe n° 4 : Mouvement et V.T. Omal, Verlaine - Jemeppe	50	1.416	»	»	»
Equipe n° 9 : Atelier de Liège	139	367	»	»	»

GRUPE DU BRABANT :

Equipe n° 11 : Ligne aérienne et sous-station Bruxelles	49	435	»	»	»
Equipe n° 15 : Atelier de Kessel-Lo	100	711	»	»	»
Equipe n° 24 : Atelier de Cureghem	49	378	»	»	»

GRUPE DU LIMBOURG :

Equipe n° 3 : Mouvement Tessenderlo, St-Trond et V.T. Limbourg	104	376	»	»	»
--	-----	-----	---	---	---

GRUPE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE :

Equipe n° 1 : Mouvement Assebroek - Dixmude, Koekelare - Poperinge, Furnes - Zwevezele	110	376	»	»	»
--	-----	-----	---	---	---

AU GROUPE DU BRABANT

Remise de décorations civiques

Le dimanche 8 mars, dès 9 h. 30 du matin, dans la cour du dépôt de la rue Eloy, d'habitude déserte les jours de congé, des agents des différentes régions du Brabant arrivèrent par petits groupes.

A 10 heures, M. le Directeur J. Cuvelier, suivi de ses ingénieurs et chefs de service, fit son entrée dans la salle de fête, au son de la « Brançononne ».

Prenant la parole, M. Cuvelier définit l'importance de cette journée, puis il procéda lui-même à la remise des bijoux et des diplômes.

Pendant que l'on buvait le verre de l'amitié, plusieurs décorés vinrent se produire devant leurs camarades, notamment M. A. Van Mossevelde (de Louvain) et M. W. Kerckove (de Bruxelles), qui recueillirent un vif succès.

35 ANNEES DE SERVICE

Croix civique de 2^e classe

CLAES G., chef de mouvement de 1^e cl.
DETIENNE R., commis 2^e cl.
ERNOTTE E., contrôleur.
GREER C., contrôleur.
HEIRMAN M., contrôleur.
LEMERCIER L., commis 2^e cl.
VERGALLE G., contrôleur.

Médaille civique de 1^e classe

ARENS J.B., receveur.
CHAUFUOREAUX A., receveur.
CLAES J., receveur.
ERRENS D., manoeuvre.
FANUEL M., chef-receveur.
FLORIN J., ouvrier qualifié.
GUILLAUME M., serre-frein.
GODARD J., conducteur A.R.

HAINÉ H., receveur.
HERMANS J., chef receveur.
LAUWENS J.B., ouvrier semi-qualifié.
MAES J., receveur.
PARYS V., chef receveur.
ROCK E., ouvrier d'élite.
ROLAND R., receveur.
SCHOUKENS L., ouvrier qualifié.
VAN ISTERDAEL F., conducteur él.
VAN PRAET J., receveur.
DAMEN F., conducteur él.
DE COSTER J., conducteur él.
DE JONGHE L., receveur.
DE JONGHE M., conducteur élect.
DE QUICK H., ouvrier qualifié.
DE SMEDT J., conducteur él.
DE WIT D., conducteur él.
DIDENS H., conducteur él.
DULIER E., brigadier.
FANNES V., receveur.
FLORQUIN J., receveur.
GILLARD V., chef-piocheur.
MOONS N., piocheur.
PELICAEN F., ouvrier qual. 1^e cl.
HERBOSCH L., ouvrier qual. 1^e cl.
MOOS A., conducteur él.
ROBYNS P., ouvrier d'élite.
SOETEMANS J., ouvrier semi-qualifié.
STOUFFS A., ouvrier qualifié.
TONUS A., conducteur A.R.
TUYAERTS F., receveur.
VAN DER STEEN L., receveur.
VAN HASSEL G., receveur.
VAN MELLAERT E., ouvrier d'élite.
VAN VLAENDEREN J., manoeuvre.
VERBRUGGEN F., conducteur él.
VINCENT J.B., conducteur él.
WAUTERS G., conducteur él.
BAUS E., serre-frein.
CORNELIS J., chef-piocheur.
D'HAEN F., brigadier.
GODARD A., conducteur A.B.
GOOSSENS F., piocheur.

HUYBRECHTS J., manoeuvre.
JANS P., conducteur él.
JENAER M., chef-receveur.
PEETERS J., ouvrier qualifié 1^e cl.
PIERRE M., receveur.
SALLE G., ouvrier qualifié 1^e cl.
SERVAIS C., conducteur él.
SEGRS T., conducteur él.
VAN DEN BERGH V., piocheur.
VAN DEN BROECK H., ouv. d'élite.
VAN DER LICK M., conducteur él.
VAN DER SYPEN F., ouv. qual. 1^e cl.

25 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1^e classe

JANSSENS L., Inspecteur principal.
BOLLAERTS F., CHRISPEELS J.,
DE BRUYN A., contrôleurs, et NACKAERTS J., com. auxil.

Médaille civique de 2^e classe

BELECHOWIEZ P., BOHETS E.,
CALUWE J.B., CLOOTS A.,
COPPERLOOS S., DE MULDER E.,
GILKENS E., GUNS J., HUYGEN J.,
HUYSEGOMS E., LEFEVRE A.,
MANANDISE L., PHILIPS E.,
TOSSYN E., VAN BELLINGEN A.,
VAN DE MARCK P., VAN DEN ABEELE F.,
VAN DEN BOSCH F., VAN DER
PERRE R., VAN DER CAPPELLEN
C., VAN DROOGENBROECK L.,
VAN HUYCHEM F., VARVENNES
S., ALEXANDRE E., CEUPPENS C.,
DE HAESELEER J.B., DE WACH-
TER F., KERCKHOVEN F., OL-
BRECHTS L., ROOSELAERS J.,
SAERENS L., SERVENAY L.,
SNEYERS H., TILEMANS A.,
TONDEUR M., TORDEUR J.,
TUYAERTS J., VAN DER BIEST A.,
VAN ETTERYCK H., VAN MOSSEVELDE A.,
VAN VOLSEM J., VAN VOLSEM M.,
VERLENT G., VRANCKX A.,
WALRAEVENS C., WAUTERS K.,
WITTEBOLS R., WUYCKENS G.,
DENUIT G., DRUWEZ C., VAN ACH-
TER F., VERBIST F.

LE DOMAINE DU CHATEAU DE BOUCHOUT, PRES DE BRUXELLES, EST DESORMAIS ACCESSIBLE AU PUBLIC.

Le domaine de Bouchout, qui avait appartenu à la vieille famille des Beaufort, fut acheté par le Roi Léopold II, en 1879, au baron Vander Linden d'Hoogvorst.

Le vaste château, entouré de somptueux ombrages, a été construit en 1832 sur l'emplacement d'un ancien manoir dont il subsiste un important donjon carré du XIV^e siècle, de 22 m. de hauteur.

Léopold II créa le domaine royal de Bouchout pour servir de séjour à sa malheureuse sœur Charlotte de Belgique, archiduchesse d'Autriche, Impératrice du Mexique.

De 1927, année du décès de l'impératrice, jusqu'à la fin de 1938, Bouchout resta inoccupé, mais d'année en année le décor grandiose gagnait en splendeur. En décembre 1938, Bouchout fut acquis par le Gouvernement belge dans le but d'y créer le nouveau jardin botanique de l'Etat.

Depuis le mois de mars, le domaine est ouvert au public tous les jours de 10 à 18 h. Nul doute que durant la belle saison, Bouchout ne devienne un

agréable but de promenade pour les Bruxellois.

Le tram de la ligne vicinale Bruxelles-Londerzeel fait arrêt à l'entrée du parc.



Les tours du château de Bouchout se reflètent dans les eaux du grand étang.

(Copyright A.C.L.-Bruxelles.)

LES DIVERS MOYENS DE CHAUFFAGE DES LOCAUX DE LA S. N. C. V.

Il nous semble utile, au sortir de l'hiver, de décrire sommairement les divers modes de chauffage actuellement en usage à la S.N.C.V.

Ce sont en ordre principal :

- le système de chauffage central par chaudière à eau chaude ou vapeur ;
- le système de chauffage à générateur d'air chaud pulsé ;
- le système de chauffage radiant.

Les combustibles utilisés sont le charbon, le fuel-oil lourd ou léger, le gasoil et le gaz. Le courant électrique qui se prêterait théoriquement très bien à la solution du problème de chauffage, n'est guère utilisé à cause du prix prohibitif.

Le système de chauffage central, dans lequel la chaleur est produite dans des chaudières bien conditionnées, alimentées par un combustible

long (maisons d'habitation, bureaux).

Le système de chauffage à air chaud pulsé est plus adéquat dans les cas où la densité d'occupation est plus faible et le volume des locaux plus considérable, comme généralement dans les ateliers.

Dans les appareils thermiques de ce type, on brûle, avec un très bon rendement, un combustible généralement liquide ou gazeux. La chaleur produite est reprise, dans de bonnes conditions d'échange, par de l'air soufflé à travers l'appareil et « pulsé » dans l'enceinte à chauffer. A la sortie de l'appareil, la température de cet air atteint 50° à 55° : il est dirigé vers l'endroit à chauffer, soit directement à la sortie de l'appareil, soit par l'intermédiaire de gaines portant les bouches de sortie dirigées convenablement.

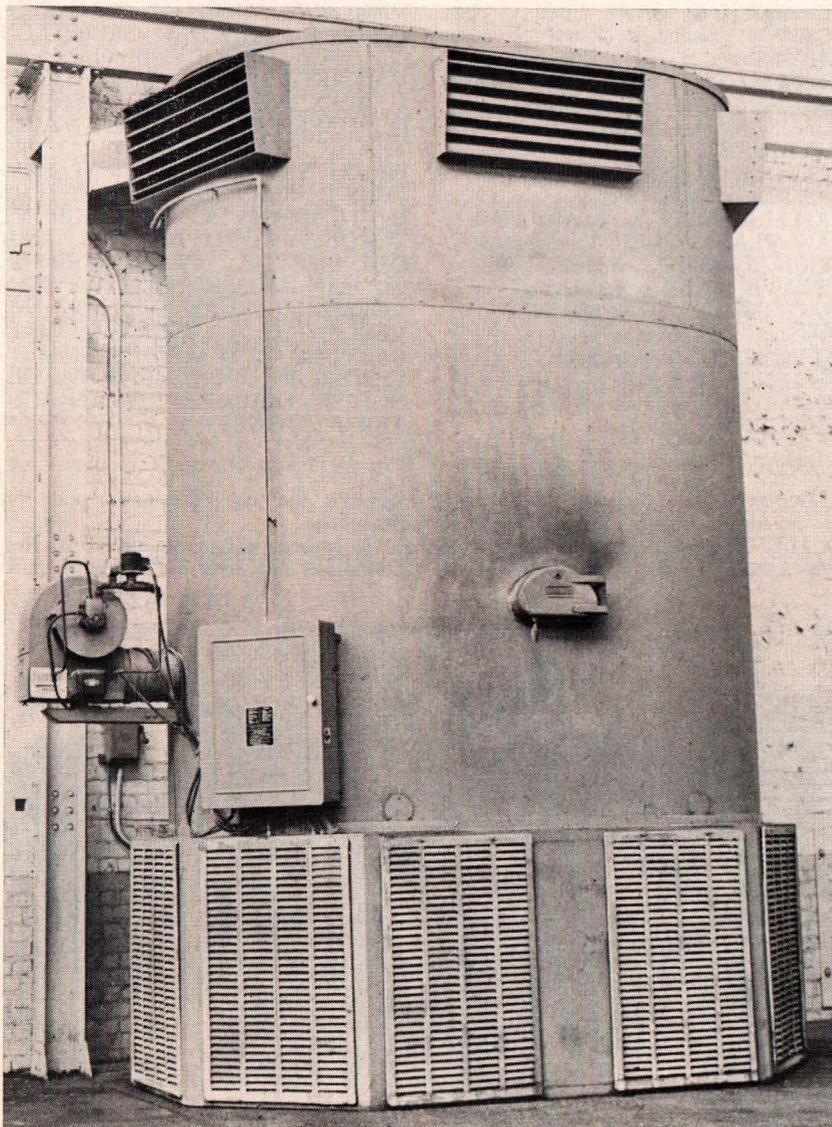
Ce système se prête aisément, comme le premier, au réglage en fonction de la température ambiante obtenue.

Le chauffage radiant, lui, est encore plus adapté à un besoin de chaleur localisé dans un volume d'air considérable.

La chaleur, émise par des plaques spéciales chauffées généralement au gaz, est dirigée vers l'endroit à chauffer.

Quel que soit le système de chauffage utilisé, l'installateur, afin de déterminer la puissance calorifique des appareils à installer (nombre de calories à fournir par heure) fait le calcul des « déperditions de chaleur » à compenser par un apport de calories produites, en partant des données qui lui sont imposées : obtenir une température déterminée (p. ex. 15°) à l'intérieur des locaux à chauffer dans l'hypothèse où la température extérieure tombe à — 10° ou — 15° par exemple.

L'importance de ces déperditions de chaleur dépend surtout de la surface, de la nature et de l'épaisseur des parois séparant les locaux de l'extérieur.



La S.N.C.V. dispose de quelques générateurs d'air chaud géants qui assurent 675.000 cal./heure.

(Photo Gilliams.)

bon marché (charbons de petites dimensions, fuel-oil, gasoil), réglées automatiquement d'après la température régnant dans un des locaux à chauffer, convient particulièrement dans le cas où les locaux à chauffer sont occupés de façon relativement dense durant un temps relativement

L'EVOLUTION DU CHAUFFAGE DES ATELIERS.

L'homme s'habitue si vite, dans notre monde moderne, à l'amélioration de son confort que, beaucoup d'agents des Vicinaux ont sans doute peine à s'imaginer les anciennes installations de chauffage, qui ne sont cependant pas encore abandonnées depuis si longtemps, les poêles au charbon ou au coke, nécessitant pour leur alimentation une intervention fréquente, disposés çà et là dans l'atelier dispensant aux ouvriers occupés à leur travail une chaleur généralement très mal répartie.

Ensuite les ateliers se sont équipés, l'un après l'autre, de systèmes de chauffage déjà plus perfectionnés, pour finalement aboutir aux installations actuelles dans lesquelles, grâce au progrès de l'automatisation, la production de chaleur est en tout temps proportionnée aux besoins réels, et répartie de façon bien meilleure.

Grâce à ces installations plus perfectionnées, on a réussi à donner à chacun des conditions de confort au travail sensiblement améliorées, tout en limitant, dans la mesure du possible, la dépense en combustible grâce à un rendement plus poussé.

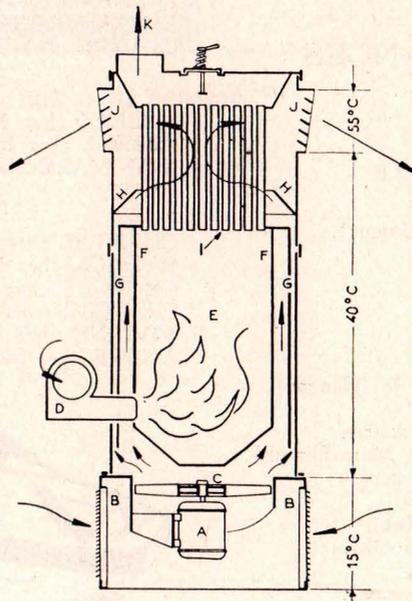
TOUT SE PAIE.

On ne peut cependant se dissimuler le fait évident que, malgré les installations modernes, ce confort se paie finalement par des sommes fort coquettes qui s'inscrivent dans nos frais généraux !

La puissance de certaines unités installées se monte à 675.000 calories-heure. Durant la saison hivernale de 1957-58, qu'on ne peut qualifier de rigoureuse, la consommation en combustibles liquides fut de 1.456.000 litres de gasoil et de 1.127.000 litres de fuel-oil léger. Les prix au litre ayant été en moyenne de 2,10 F et de 1,80 F respectivement, la dépense qui en résulte est facile à déterminer.

Pendant le même hiver, la dépense totale en combustibles divers du chauffage des ateliers grands et petits, s'est

Schéma de fonctionnement d'un générateur d'air chaud indiquant le trajet de l'air depuis son entrée à la température ambiante jusqu'à sa sortie de l'appareil avec une augmentation de température de 40° C.



- A. — Moteur électrique.
- B. — Bouches d'aspiration d'air ambiant.
- C. — Aspirateur et propulseur d'air.
- D. — Brûleur à mazout automatique.
- E. — Chambre de combustion.
- F. — Parois chauffantes et rayonnantes de la chambre de combustion.
- G. — Contre-parois isothermique extérieure.
- H. — Déflecteurs intérieurs pour déviation forcée de l'air ascendant.
- I. — Eléments multitubulaires chauffants.
- J. — Bouches de soufflage.
- K. — Conduit à fumée.

élevée à quelque 5 millions de francs. Et encore, pour arriver au coût total du chauffage, faudrait-il y ajouter les frais d'entretien, ceux parfois non négligeables de consommation d'énergie électrique (par exemple pour le préchauffage du fuel-oil lourd) ceux de l'amortissement des installations, etc...

PEUT-ON REALISER DES ECONOMIES ?

Sur un budget aussi important, il vaut la peine d'examiner si des économies sont réalisables, tout en gardant le même confort... ou plus simplement afin que la S.N.C.V. puisse continuer à procurer aux ouvriers d'atelier le confort hivernal actuel.

Un premier moyen de mettre en œuvre concernera les déperditions normales de chaleur par les parois.

Cet aspect du problème n'a pas été perdu de vue puisqu'en de nombreux endroits il fut installé des sous-toitures qui ont pour effet, non seulement de diminuer les déperditions en diminuant le volume d'air à chauffer, mais constitue somme toute un dédoublement de la paroi de couverture, en utilisant bien entendu une matière donnant peu de passage de calories vers l'extérieur.

La recherche du combustible le moins cher fournit un second moyen qui fut certes beaucoup employé dans nos installations : remplacement du charbon à grand calibre par du charbon fin, utilisation du gasoil, et dans toute la mesure possible, préférence au fuel-oil, nettement moins cher pour un même pouvoir calorifique.

Enfin, il y a le facteur humain, qui subsiste dans une bonne mesure malgré le réglage automatique agissant en deux domaines principaux, soit, comme nous l'avons vu plus haut, en adaptant, grâce au thermostat, l'allure du générateur de chaleur aux besoins réels, soit en limitant les heures de mise en service au temps strictement nécessaire, grâce à des horloges établissant ou rompant des circuits électriques de l'installation au moment voulu.

Il reste que certaines pratiques erronées, comme par exemple les ouvertures intempestives ou prolongées de portes ou fenêtres, donnant lieu à des sorties de masses d'air chaud, sont susceptibles de provoquer de sérieuses augmentations de consommation.

Pour dépister les consommations abusives, notamment du genre de celles décrites ci-dessus, les Services Techniques de l'Administration Centrale font depuis peu des statistiques mensuelles comparées des consommations de chauffage : les diagrammes qui en résultent décèlent toute anomalie qui aurait pu augmenter la consommation de combustible dans l'un ou l'autre atelier et une enquête menée aussitôt aboutira sans doute à l'élimination des mauvaises conditions ou pratiques qui seraient mises à jour.

La lecture des quelques précisions contenues dans le présent article permettra aussi — nous l'espérons du moins — aux agents de la S.N.C.V., bénéficiant de cette belle amélioration de leurs conditions de travail — de mieux comprendre le problème du chauffage... et de collaborer en connaissance de cause aux mesures d'économie indispensables en ce domaine comme en tous les autres.

LA VIE VICINALE



NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

LUC chez M. HERMAN H. (Mortsel).
ANNE chez M. NACHTERGAELE A. (Brugge).
JAN chez M. FONTAINE J. (Alsemberg).
ROLAND chez M. SEVRIN H. (Gooik).

BRABANT

NADINE chez M. GULDIX G. (Beigem).
WALTER et RITA chez M. DEWINDE J. (Hamme).
LILIANE chez M. COOL S. (Anderlecht).
CHANTAL chez M. GOOSSENS L. (Hoeilaart).
NICOLE chez M. CRAENENBROEK T. (St. Mart.-Lennik).
LINDA chez M. DE DOBBELEER J. (Kester).
GEERT chez M. CORNELIS J. (Meerbeke).
NADIA chez M. NEUKERMANS A. (Gooik).
URBAIN chez M. NEUKERMANS M. (Gooik).
ANNE chez M. PAUWELS S. (Aarschot).
CAROLE chez M. LORY R. (Court-St-Etienne).
YVAN chez M. FIEREMANS F. (Godveerdegem).
DANIEL chez M. JACQUEMIN R. (O.L. Tielt).
MARIE chez M. DEQUICK A. (Meerbeke).
PATRICK chez M. ELLAST R. (O.L.V. Lombeek).
MICHELE chez M. DEWEER R. (Anderlecht).
JEAN-LOUIS chez M. VAN ISVELD L. (Pamel).
STEPHAN chez M. MEERTEN J. (Kessel-Lo).
STEFAN chez M. WIJNANTS M. (Melkwezer).

HAINAUT

MARIE chez M. PAINBLANC J. (Strépy-Bracquegnies).
JACQUES chez M. ADAM (Cuesmes).
JACQUELINE chez M. LEMAIRE L. (Montignies/Sambre).
MARIE-ROSE chez M. VANDERBEQUE V. (Bray).
JEAN-LUC chez M. WALLEMACQ G. (Jumet).
BERNADETTE chez M. MARECHAL V. (Wasmès).
JEAN-MARC chez M. VIVIER J. (Dour).
MARTINE chez M. BOSTOEN N. (Trazegnies).

MICHEL chez M. BOURGUIGNON R. (Châtelet).
MARTINE chez M. LOUIS R. (Lodelinsart).
MIREILLE chez M. MATHEYS A. (Souvret).
ERIC chez M. DELABY F. (Quevaucamps).
FREDDY chez M. BURY A. (Dour).
GERARD chez M. DENACHTERGAL Y. (Souvret).
BERNARD chez M. PIERARD J. (Jumet).
JEAN-MARIE chez M. COQUELET J. (Trazegnies).
CLAUDE chez D. DUFRANE J. (La Bouverie).

LIEGE

VALERE chez M. BOUIVEROUX L. (Heure-Le-Tiexhe).
ALBERT chez M. VANDERSCHUEREN P. (Ans).
JEAN-MARC chez M. LEMAIRE J. (Dison).

NAMUR-LUXEMBOURG

CHANTAL chez M. DEPIERRE E. (Chimay).
PATRICK chez M. FROIDBISE L. (Seilles).
GEORGES chez M. HYPACIE A. (Malonne).
FRANÇOIS chez M. SAMBON Ph. (Malonne).
VIVIANE chez M. LAMBOTTE F. (Vaux-Chavanne).
ANDRE chez M. DEVAUX J. (Vedrin).



MARIAGES

ADMINISTRATION CENTRALE

M. D'HONDT Lionel a épousé Mlle LEROY M.H.

BRABANT

M. DEKELVER Jacques a épousé Mlle SCHOUKENS J.
M. GEERS Guy a épousé Mlle VANDENPLAS Irène.

LIEGE

M. CRESSON Henri a épousé Mlle GRAILET Anne.
M. PRENTEN Jean a épousé Mlle HERTOGEN Maria.
M. PRINCEN Bernard a épousé Mlle CLAESKENS L.
M. KEMPENER Xavier a épousé Mlle TELLIER Arlette.

NAMUR-LUXEMBOURG

M. PIROT Roger a épousé Mlle MARLET Odile.
M. MEURRENS Jean a épousé Mlle CHARLIER Paulette.

LES BELLES CARRIÈRES



A. Campin
Entré en service le 1^{er} mars 1911 en qualité de chauffeur-machiniste au dépôt d'Amberloup. Il passa à Marloie en 1933 où il a terminé sa carrière.



Fr. Kusters
Fut engagé le 10 mai 1912 à l'atelier de Liège - St-Gilles, où il devint ajusteur. Il compte 40 ans de service.



E. Ovaere
Entré le 26-6-1911 en qualité de piocheur aux Vicinaux du Courtrais; il a atteint ses 42 années de service.



Fr. Gorris
Engagé comme piocheur en 1913 au dépôt de Heist-op-d.-Berg, il monta sur une machine à vapeur comme chauffeur en 1921 et termina sa carrière comme machiniste.



A. V. de Woestijne
Il entra comme chauffeur le 21-4-11 aux Vicinaux de la Flandre Orientale. Il devint machiniste en 1920 et conducteur d'autorail en 1935. Il compte 42 ans de service.



Agents des Groupes mis à la pension

Mois de janv.-févr. 1959	Années de service	Groupe
BERGEN J., ouvrier d'élite	43	Brabant
DELSAUT A., ouvrier qual. de 1 ^e cl.	42	»
VANDE KELFT A., piocheur	34	»
DETOURNAY O., piocheur	31	»
DE MAEYER C., ouvrier qual. 1 ^e cl.	12	»
BYL R., chef de service de 1 ^e cl.	39	Hainaut
BRONSART C., receveur	33	»
WALGRAEVE A., conducteur él.	33	»
DE RSIN N., ouvrier qual. de 1 ^e cl.	25	»
CAPELLE G., receveur	22	»
HAPPART L., chef de dépôt de 1 ^e cl.	45	Liège
KUSTERS F., ouvrier qualifié	40	»
VANDORMAEL J., manoeuvre	19	»
MATERNE L., menuisier	13	»
CAMPIN A., machiniste	41	Namur-Lux.
ZUNE F., serre-frein	29	»
DE HAES L., ouvrier d'élite	43	Anvers
GORRIS F., machiniste	40	»
BOEGEMANS A., chef piocheur	36	»
CAMBRE J., conducteur A.R.	33	»
SNOEKS P., receveur	26	Limbourg
VANDEWOESTIJNE A., serre-frein	42	Flandre Or.
WAEGBAERT O., ouvr. semi-qual.	13	»
OVAERE E., piocheur	42	Flandre Occ.
COPPENS L., conducteur él.	30	»

AU GROUPE DU HAINAUT

Le départ de M. Byl

A 65 ans et 5 jours, le 23 décembre 1958, M. Raoul Byl, le sympathique chef de service des Voies et Travaux de Mons, a vécu sa dernière journée vicinale.

A cette occasion, une cérémonie amicale a réuni, en fin d'après-midi, le personnel du bureau central, les surveillants et une délégation des brigadiers V.T.



M. Raoul BYL.

Après avoir fait brillamment toute la guerre 1914-1918, il entra à la S.N.C.V., le 1^{er} juin 1920, en qualité de chef de voies, pour la région de Mons. Nommé chef de service de 2^me classe le 1^{er} janvier 1937, il obtint la qualification de 1^{re} classe en 1950.

C'est la gorge serrée d'émotion que M. Byl « encaissa » le flot d'éloges et de vœux qui lui furent adressés.

M. Kennes, Directeur, se plut d'abord à célébrer sa « renaissance » spectaculaire après sa grave maladie de 1950 et formula le vœu qu'elle soit le présage d'un avenir heureux.

M. Hanappe, Ingénieur en chef-Chef de service, insista sur son titre de « chef » devenu un véritable patronyme et lui souhaita une retraite longue et ensoleillée.

Enfin, M. Blanquet, Ingénieur, après avoir plaisamment retracé les principales étapes de sa vie, lui présenta les félicitations et les vœux particuliers du service V.T.

Ce fut alors la remise du traditionnel cadeau, un poste de radio portatif, présenté avec humour, papiers et confettis, dans un emballage à grande échelle.

M. Byl réclama en vain le concours d'une voix brisée par l'émotion pour exprimer ses remerciements. Mais c'est avec infiniment d'éloquence, car c'était celle du cœur, que ses quelques syllabes traduisirent ses sentiments.

Et comme le « chef » connaît les usages et les goûts du personnel, il offrit le verre de la reconnaissance, celui de l'adieu et celui de la consolation. De nombreux autres sujets de libations furent ensuite découverts, si bien que la soirée, rehaussée par la présence de la toujours souriante Madame Byl, se termina aux petites heures.

Pierre COULON.
G.E.I.

Les PROPOS du



Contrôleur BOUDARD

RECEVEUR : Tiens, chef, ce matin pour la première fois, j'ai vu une des nouvelles cartes de réduction d'ancien combattant.

BOUDARD : Oui, il s'agit du renouvellement de toutes les cartes de réduction délivrées par le **Ministère de la Défense nationale**, mais celles qui portent le millésime 1950-1955 ou 1951-1955 seront encore valables jusqu'à la fin de cette année.

R. : Je l'avais oublié ; elle avaient donc été prorogées en 1956, en 57 et en 58 ?

B. : L'expédition de ces cartes, qui doit se doubler d'un contrôle, exige un tel travail que le **Ministère de la Défense nationale** a retardé pendant 3 ans leur renouvellement.

R. : Il y a 3 réductions possibles, n'est-ce pas ? 25 % (uniquement pour les officiers de réserve), puis 50 % et 75 %.

B. : Effectivement. Je suis d'ailleurs d'avis que lors d'une perception il faut aller vite ; il nous importe peu de savoir que la personne devant nous, qui exige le demi-tarif, ait appartenu aux forces belges en Grande-Bretagne ou ait fait partie d'un « lager » en Allemagne.

R. : Non, ce que je dois voir d'un simple coup d'œil, par la couleur de sa carte, c'est ce à quoi elle a droit.

B. : Aussi, pour les nouvelles cartes qui seront marquées au millésime 1959-1969, il suffira de mémoriser les couleurs suivantes :

Rose	25 %
Bleu et Vert	50 %
Brun	75 %

R. : Et, pour les 75 %, on n'a pas fait de différence entre les invalides de guerre 14-18 qui ont droit à la réduction sur les prix minima et les anciens combattants 14-18 qui, eux, doivent les payer ?

B. : Oui, pour ces derniers, la carte brune est surchargée d'une barre rouge qui indique la « suppression » de la réduction sur les prix minima.

R. : Mon seul vœu, c'est qu'on s'en tienne à ces modèles de carte jusqu'au jour de ma mise à la retraite !

B. : D'accord et pour ma part, j'aime autant que le prochain casse-pipe n'ait pas lieu avant l'an 2000 !

EN FEUILLETANT LE RAPPORT ANNUEL DU SERVICE DES ASSURANCES

La circulation routière devient de jour en jour plus complexe et plus dangereuse. On ne saurait donc assez insister sur la nécessité d'avoir l'attention toujours en éveil, non seulement sur la survenance possible d'un accident, mais également sur les améliorations matérielles et morales, si minimes soient-elles, qui permettraient de prévenir la plupart de ces regrettables événements.

C'est principalement ce souci que la Société Nationale a eu en vue lorsqu'elle s'est constituée, il y a près de vingt ans, son propre assureur et qu'elle a organisé un service des assurances et du contentieux des sinistres.

Nous avons demandé à ce service de fournir à notre journal quelques renseignements sur son activité, susceptibles d'intéresser la collectivité du personnel.

A ce moment, le rapport de l'exercice 1958 permet déjà de tirer des conclusions de ses résultats.

Aussi, la présente étude va-t-elle porter spécialement sur cet exercice en le comparant, s'il y a lieu, avec les mêmes éléments de l'exercice précédent.

Quand le lecteur saura que, pour l'année 1958 seule, les dépenses effectuées et probables pour le règlement des sinistres s'élèvent à près de 27 millions et demi, il se rendra compte que la gestion de ce contentieux a une grande importance par son incidence sur les résultats financiers de la Société Nationale.

Au regard d'un montant annuel aussi impressionnant, une autre conclusion s'impose également à l'esprit et c'est celle-ci : les mesures de prévention des accidents routiers, par la formation et l'éducation de nos conducteurs, sont toujours payantes.

Du reste, le taux de fréquence des accidents en 1958 a diminué en comparaison de celui de 1957 qui déjà était en nette régression par rapport à l'exercice 1956 ; c'est un phénomène encourageant pour nos services de sécurité.

Mais avant d'entraîner le lecteur dans le détail, il convient tout d'abord de l'avertir de la distinction bien nette à faire entre les quatre divers risques couverts par notre fonds d'assurances, savoir : les sinistres incendie, les accidents du travail, les sinistres-rail et les sinistres-route.

SINISTRES INCENDIE

Le secteur **incendie** est relativement calme par rapport aux autres risques, bien que le nombre d'incendies enregistré en 1958 atteigne la centaine.

Ce phénomène provient du fait que les sinistres se sont généralement limités à des débuts d'incendie du matériel roulant provoqués par des courts-circuits.

Les conséquences financières ont, de ce fait, été assez modérées tout comme en 1957.

La Société Nationale a certes fait un effort considérable pour organiser et développer les moyens de prévention. Certains agents malheureusement s'imaginent encore que l'extinction d'un feu est l'affaire exclusive des pompiers et ne se soucient guère de la façon de manipuler un extincteur. Récemment encore, la police a dressé procès-verbal à un conducteur d'autobus qui ne parvenait pas à éteindre un début d'incendie à l'aide de son

extincteur, qu'il prétendait vide alors qu'il s'est révélé dans la suite que cet appareil était en parfait état de fonctionnement.

ACCIDENTS DU TRAVAIL

La charge financière des **accidents du travail** survenus en 1958 s'élève aux environs de 7 millions et demi malgré une diminution sensible (5,5 p. c.) du nombre d'accidents. L'augmentation du taux de gravité provient principalement du caractère extrêmement sérieux des lésions subies par certains agents utilisant sur le chemin du travail des moyens de locomotion individuels très dangereux comme la moto, le vélomoteur et la bicyclette.

Aussi, ne saurait-on assez mettre tout le personnel en garde contre ce fléau que devient le « chemin du travail ».

En 1958, en effet, le risque du **chemin du travail** représente à lui seul une dépense d'environ 2.250.000 F, soit 30 p. c. de la charge totale des accidents du travail et plus de 40 p. c. de celle des accidents survenus au cours du travail.

En 1957, le **chemin du travail** représentait à lui seul près de 40 p. c. de la charge totale de plus de 9 millions et près de 80 p. c. des accidents du travail véritables.

Pour 1958, les résultats sont donc quelque peu meilleurs, si l'on peut dire.

Trois cas mortels sont néanmoins à déplorer ainsi que 23 cas d'invalidité permanente partielle probable.

SINISTRES-RAIL

En ce qui concerne les **sinistres-rail**, c'est-à-dire les accidents dans lesquels interviennent un ou plusieurs véhicules sur rails, une nette régression des conséquences dommageables s'est manifestée en 1957, régression qui se confirme en 1958.

Il est surtout encourageant de constater la diminution du nombre de blessés et de tués. Ces derniers, dont le nombre s'élève à une bonne vingtaine par an, se trouvent généralement parmi les usagers de la route.

Par contre, le nombre de victimes du côté « voyageurs » est très restreint ; conséquence naturelle de la modernisation du matériel roulant qui offre aux voyageurs à la fois plus de confort et plus de sécurité.

Mais les accidents aux passages à niveau, aux traversées et aux carrefours restent assez nombreux et entraînent souvent des dommages corporels très graves. Aussi, les arrêtés royaux des 28 octobre 1952 et 18 octobre 1957 ont-ils considérablement étendu et renforcé l'application des mesures de signalisation à ces divers endroits dangereux. L'abondance de plus en plus grande des signaux à ces points là ne dispense évidemment pas le personnel d'y redoubler de prudence et de se défier de l'insouciance parfois criminelle de certains usagers de la route.

On ne peut terminer ce bref aperçu du risque sinistres-rail sans faire allusion au phénomène essentiellement temporaire qu'a été, pour l'exercice 1958, l'Exposition Universelle et Internationale de Bruxelles.

Il est bien évident que celle-ci a influencé dans une large mesure le nombre d'accidents dans tout le pays et spécialement dans le Brabant, tant par les difficultés accrues du trafic que par l'intensification de celui-ci ; et malgré cela le taux de fréquence en 1958 a cependant baissé de 5,5 p. c.

La mise en service de toute une série d'autobus desservant l'Exposition a eu pour conséquence logique

l'accroissement du nombre d'accidents de la route ; mais ceux-ci relèvent du risque qu'il est convenu d'appeler « les sinistres-route ».

SINISTRES-ROUTES

En 1958, le nombre des **sinistres-route** s'est élevé à 3.290 ; parmi ceux-ci 608 seulement, soit 18 p. c., ont entraîné des lésions corporelles tandis que les 82 p. c. restants se sont bornés à des dégâts purement matériels.

Ce nombre de sinistres peut, à première vue, paraître élevé ; mais il ne faut pas perdre de vue que le nombre de kilomètres parcourus par nos autobus était déjà passé au cours de l'exercice 1957 de 42.528.492 km à 49.794.943 km et a atteint au cours de 1958 le total de 58.082.343 km ; on peut donc admettre que le nombre d'accidents soit également en hausse ; mais, par contre, il est encourageant de constater que le taux de fréquence, en raison du nombre de kilomètres parcourus, accuse une diminution malgré les difficultés d'exploitation auxquelles la Société Nationale a dû faire face.

Dans ce secteur, il faut encore relever que le nombre de voyageurs blessés n'atteint pas cinq cas par million de kilomètres parcourus. Ce phénomène confirme que nos véhicules routiers répondent largement aux conditions de sécurité requises pour le transport de voyageurs. Encore faut-il ajouter que, dans près de la moitié des cas, l'accident est dû à l'imprudence ou à la maladresse des victimes elles-mêmes, soit à la montée, soit à la descente.

A ce propos, il faut attirer l'attention des conducteurs sur le danger d'ouvrir et de fermer intempestivement les portières automatiques et de démarrer avant la fermeture complète de ces dernières. Au cours des cinq dernières années, semblables négligences ont malheureusement entraîné l'invalidité définitive ou même la mort de quelques voyageurs.

En matière de sinistres-roues, il n'y a pas à déplorer que l'accident survienne au voyageur transporté ; il s'en faut de beaucoup. En effet, l'élément essentiel de ce secteur est l'accident de roulage.

Nos véhicules routiers, à l'encontre de nos trains, sont soumis à l'application du Code de la Route, au même titre que tous les autres usagers de la voie publique. Il convient, dès lors, de rappeler à nos chauffeurs qu'ils doivent bien se pénétrer des prescriptions du Code de Roulage, dont un exemplaire nouveau vient de leur être remis.

Ils s'appliqueront spécialement à observer les articles qui traitent du contournement d'un véhicule à l'arrêt ou d'un obstacle, du dépassement d'un véhicule en mouvement, ou la remise en marche après un arrêt notamment. Un effort dans ce sens pourrait déjà avoir une incidence heureuse sur le taux de fréquence de ces sinistres, permettrait de réduire les conséquences parfois désastreuses dont les victimes sont frappées et éviterait en tout cas au personnel responsable les condamnations sévères auxquelles il s'expose en ignorant ou en appliquant mal les dispositions légales en la matière.

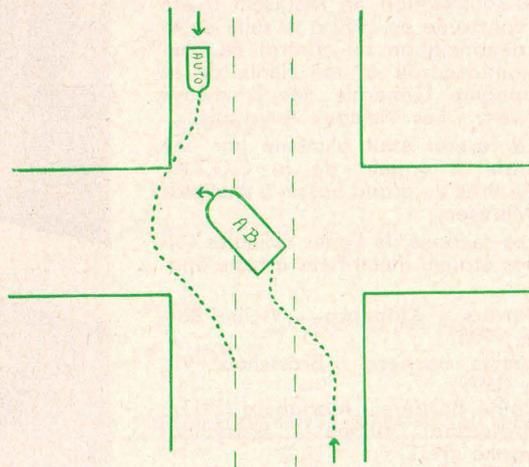
L'exemple vécu, que voici, illustrera parfaitement ce dernier point.

Il s'agit d'un accident assez spectaculaire mais qui aurait pu avoir des conséquences très graves.

Devant quitter une route à trois bandes de circulation pour emprunter une rue latérale, à sa gauche, un conducteur d'autobus allume ses clignoteurs et gagne ensuite la bande centrale de la grand'route. A proximité

du carrefour, il appuie sur la bande de gauche, parcourt quelques mètres et aperçoit soudain une voiture qui arrive en sens inverse. L'autobus arrête sur place, mais il est trop tard, l'erreur est commise. Le conducteur de la voiture freine, braque vers sa droite, heurte un cataphote et son véhicule désemparé traverse la route et va tamponner des voitures arrêtées.

Cet accident ne se solde heureusement que par des dégâts matériels et quelques contusions légères.



Certains éléments de cet accident prêtent à discussion et une réformation du premier jugement, dont la Société Nationale a interjeté appel, n'est pas exclue.

Mais, entretemps, le conducteur de l'autobus est condamné à deux mois de prison sans sursis, à 2.000 francs d'amende et à la déchéance du droit de conduire un véhicule pendant six mois.

La conclusion à tirer de cet exemple est qu'une simple maladresse ou une ignorance coupable des règles élémentaires peut être grosse de conséquences. Et de combien d'autres cas, en sens divers, ne pourrait-on pas illustrer cet exposé ?

A moins d'un règlement amiable des suites dommageables d'un accident, il va de soi que le litige est porté devant les tribunaux, soit par le Ministère Public (cas le plus fréquent), soit par la personne lésée.

La solution judiciaire de ce genre de conflits est aussi un sujet très intéressant à aborder, tant sous l'aspect pénal que civil. Mais c'est là une matière trop complexe pour être exposée maintenant et elle pourra faire l'objet d'un article ultérieur dans « Nos Vicinaux ».

On se bornera, pour finir, à rappeler que pour les accidents survenus pendant et pour l'exécution du service, c'est-à-dire ceux qui peuvent engager la responsabilité civile de la S.N.C.V., celle-ci met toujours un avocat à la disposition de ses agents poursuivis en justice.

Ces derniers, d'autre part, auront toujours l'avantage d'influencer favorablement l'opinion du tribunal s'ils peuvent faire état d'une longue carrière sans casier judiciaire, c'est-à-dire sans condamnation.

C'est sur cette note optimiste qu'il est tout indiqué de tirer la conclusion, en invitant spécialement ceux qui sont appelés à conduire un véhicule sur rails ou sur pneus, à devenir expérimentés et à toujours rester vigilants, de manière à pouvoir bénéficier de la clémence des juges qui auraient un jour à sanctionner une défaillance passagère et exceptionnelle.

L'effort en vaut la peine.

LA SOUS-STATION DE MERKSEM

(Vieille Barrière)

HIER ET AUJOURD'HUI

LA sous-station de Merksem a été construite en 1922 à la suite de la dénonciation du contrat de concession accordé à une filiale de la Compagnie Générale des Tramways d'Anvers - Les Vicinaux Anversois.

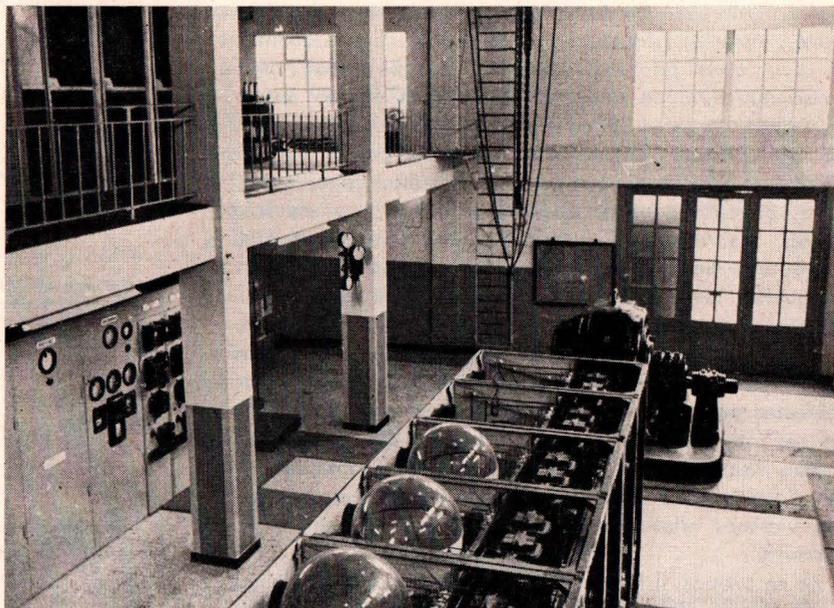
Le réseau était alimenté par une centrale à vapeur de la C.G.T.A., située près du grand bassin à chalands de Merksem.

Les sections de lignes vicinales suivantes étaient électrifiées à cette époque :

Anvers - Klapdorp - Vieille Barrière (1908) ;
 Vieille Barrière - Brasschaat Village (1909) ;
 Petite Barrière - Mariaburg (1911) ;
 Brasschaat Village - Brasschaat Polygone (1912) ;
 Vieille Barrière - Schoten Canal (1907).

Pendant ces années, le réseau des tramways d'Anvers était également en extension et la C.G.T.A. ne pouvait plus faire face à la demande d'énergie du réseau vicinal en plus du sien propre. La S.N.C.V. a vécu, à cette époque de reprise des concessions, une période très critique, car en plus du problème d'alimentation en énergie électrique, elle se trouvait aux prises avec la remise en état du matériel roulant et des voies, dont l'entretien avait été négligé pendant la guerre 1914-1918.

En un temps record, une sous-station fut construite en blocs de béton



Vue d'ensemble du nouveau local de la sous-station.

(Photos J. Keutgens.)

et poutres en béton armé et les deux premiers groupes à commutatrices de 500 kW furent installés vers la fin de 1922. Ces groupes étaient de fabrication A.C.E.C. (Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi).

Dès lors la S.N.C.V. pouvait conti-

nuer à étendre son réseau électrique en direction de Kapellen et de Schoten.

Bientôt il fallut songer à augmenter la puissance installée à la sous-station et les C.E.B. (Construction Electrique de Belgique, à Liège) fournirent un troisième groupe convertisseur, comprenant une commutatrice de 1.000 kW.

L'électrification de la ligne d'Ekeren et, un peu plus tard, des Polders (Anvers - Zandvliet - Lillo) exigea un renforcement de puissance. Vu le manque de place à Merksem, on installa provisoirement une sous-station mobile à l'avenue de l'Yser (sous-station du Dam).

Des travaux de grande voirie en rapport avec l'extension du port d'Anvers étaient en cours et l'autorisation fut accordé à la S.N.C.V. de poser des doubles voies sur ces artères importantes (avenue du Nord, avenue de l'Yser, avenue Mennes).

Du coup, on passa à l'électrification de la ligne des Polders, à la pénétration en ville jusqu'à la place Roosevelt, à l'extension de la ligne de Schoten jusqu'à s Gravenwezel, à l'électrification de la section Kapellen-Putte, reliée un peu plus tard à la ligne Ekeren par une jonction Hovenen-Kapellen.

Tous ces travaux furent menés de pair avec la construction de sous-stations fixes ou mobiles à Blauwoef, Brasschaat et Kapellen, Ekeren et Schoten.



A l'avant-plan, les armoires d'ampoules où deux d'entre elles doivent encore être placées. Devant la porte, l'ancienne commutatrice de 1000 kw. qui sera maintenue comme réserve jusqu'à nouvel ordre.

La sous-station à commutrices bien que déjà partiellement automatisée en 1953 (départs basse tension), exigeait toujours du personnel de mise en route et de surveillance surtout aux heures de pointes.

Il s'indiquait donc d'automatiser entièrement cette sous-station. Au début de 1958 l'on disposait du matériel nécessaire récupérable de sous-stations mises hors service dans différents réseaux vicinaux : Anvers, Limbourg, Namur.

Les nouvelles installations comprennent trois groupes de redresseurs à vapeur de mercure à deux ampoules de verre de 500 ampères chacune. Elles fonctionnent automatiquement avec un des trois comme groupe de base, les deux autres enclenchant ou déclenchant suivant la demande croissante ou décroissante d'énergie.

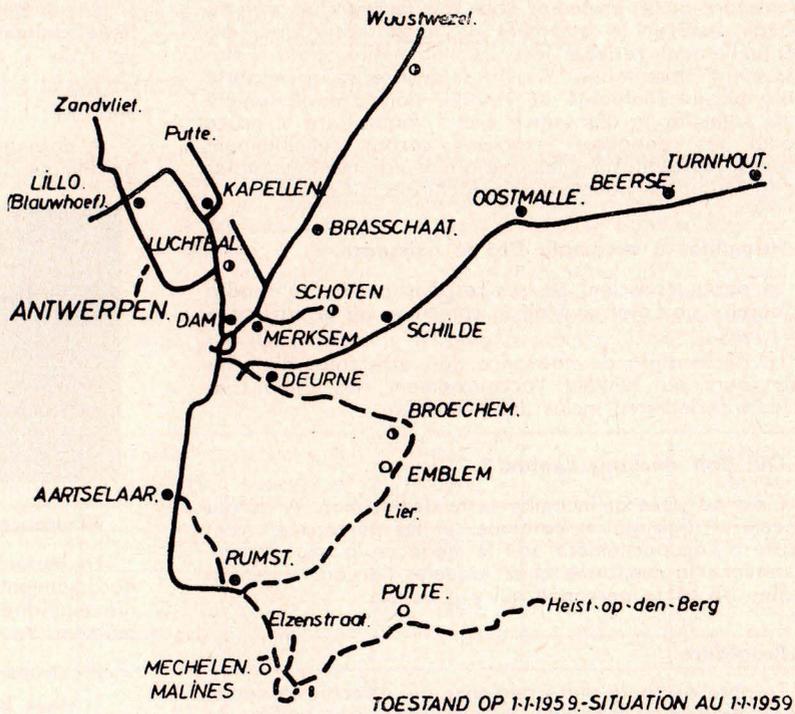
Le groupe à commutrice de 1.000 kW sera provisoirement maintenu jusqu'à l'an prochain au moins.

La sous-station de Merksem est la plus importante et doit être par conséquent la plus puissante du réseau du nord d'Anvers.

Elle fonctionne, en effet, en parallèle avec cinq autres sous-stations, celles du Dam, Kapellen, Brasschaat, Ekeren et Schoten et doit être en mesure de prendre en charge l'une d'elles en cas de mise hors service.

W. NYEN,
Ingénieur principal-
Chef de service.

Emplacement des sous-stations électriques du réseau vicinal d'Anvers.



TOESTAND OP 1-1-1959.-SITUATION AU 1-1-1959

— VERKLARING - LÉGENDE. —

- Geëlectriceerde lijne / Lignes électrifiées.
- - - Opgebroken geëlectriceerde lijnen / Lignes électrifiées démontées.
- Bestaande onderstations. / Sous-stations existantes.
- Opgebroken onderstations. / Sous-stations supprimées.
- ⊙ Vervoerbare onderstations / Sous-stations transportables

CHRONIQUE SOCIALE

A
PROPOS
DE



LA
NAISSANCE
DE BÉBÉ

Madame et Monsieur sont dans l'attente d'un heureux événement et les futurs parents se sont rendu compte que cet agrandissement de la famille devait nécessairement entraîner des formalités administratives.

Où et à qui doivent-ils s'adresser ?

Pour répondre à ces questions, nous avons résumé ci-dessous les principales démarches à effectuer.

1. Formalités à accomplir AVANT la naissance.

Au cours du troisième mois de la grossesse, un formulaire dit « de layette » peut être réclamé à la Mutuelle. Ce document comporte, outre le volet à restituer ultérieurement à la Mutuelle, une fiche-type à remplir par le médecin traitant ensuite des examens subis par la mère avant et après la naissance.

Dès le huitième mois, le futur père s'adressera au chef de son bureau d'attache à la S.N.C.V. afin d'obtenir un questionnaire intitulé « Demande d'allocation de naissance », dont il remplira soigneusement les rubriques réservées au demandeur. Aussitôt que la case prévue à cet effet sera complétée par le médecin traitant (ou l'accoucheuse diplômée), l'imprimé sera remis au bureau d'attache qui en assurera, sans tarder, la transmission au siège de la direction du Groupe.

Le but de ce document est de permettre l'octroi anticipé, par cette direction, d'une allocation de naissance de 5.000 F, s'il s'agit d'une première naissance, et de 2.500 F s'il s'agit d'une naissance suivante.

Si l'épouse a décidé de s'accoucher dans une clinique ou une maternité, il est souhaitable que l'établissement soit prévenu assez tôt. Qu'il nous soit permis de conseiller

de prendre aussi, en temps utile, des dispositions afin de pouvoir assurer le paiement de la garantie qui sera éventuellement requise lors de l'admission dans l'établissement hospitalier. Ajoutons encore qu'il importe d'informer la Mutualité de l'entrée dans l'établissement et de solliciter la délivrance d'un « réquisitoire », grâce auquel les dépenses exposées seront sensiblement réduites, puisque seules les prestations non remboursables par la Mutualité pourront être facturées à l'agent.

II. Formalités à accomplir DES la naissance.

Le papa, conscient de ses responsabilités, se rendra au bureau de l'état civil de la commune où la naissance a eu lieu.

La déclaration de naissance doit être faite dans les trois jours qui suivent l'accouchement (les dimanches et jours fériés sont inclus dans ce délai).

Qui doit déclarer l'enfant ?

C'est au père qu'incombe cette déclaration. A défaut de celui-ci, l'obligation retombe sur les personnes ayant assisté à l'accouchement, soit le médecin, la sage-femme ou encore la personne chez laquelle l'accouchement a eu lieu ou toute personne qui y a assisté.

Procédure.

Le père ou toute autre personne qui effectue la déclaration doit faire connaître le jour, l'heure et le lieu de la naissance, le sexe de l'enfant et les prénoms qu'il portera.

Il lui appartient aussi d'indiquer les nom, prénoms, profession et domicile des père et mère et ceux des témoins.

En effet, deux témoins majeurs accompagneront le déclarant.

Le déclarant se présentera à l'état civil muni du carnet de mariage pour que mention de la naissance y soit faite.

Attestations de naissance.

L'administration communale délivre d'office deux « attestations de naissance » qui serviront pour l'obtention d'allocations sociales. Mais attention! ces pièces ne sont délivrées qu'une seule fois et, en cas de perte par les ayants droit, une enquête doit être pratiquée préalablement à la liquidation des indemnités dues en vertu de la législation sur la matière.

Sachons éviter semblable désagrément.

III. Formalités à accomplir APRES la naissance.

Allocations familiales.

Le service du personnel de la direction du Groupe est à mettre en possession :

1° du document portant la mention « Attestation pour obtenir l'allocation de naissance » établi par l'officier de l'état civil au moment de l'inscription de la naissance.

2° du questionnaire « Demande d'allocations familiales en raison de prestations de travail » remis auparavant à l'agent, par les soins du Groupe, lorsqu'il s'agit d'un premier-né. Ledit formulaire est à compléter par l'attributaire, c'est-à-dire le papa, ainsi que par le bureau de l'état civil de la commune où la famille est domiciliée.

Nous croyons intéressant de signaler que les taux des allocations familiales sont fixés comme suit depuis le 1^{er} avril 1957 :

	Barème journalier	Barème mensuel
Premier enfant	17,— F	425,— F
Deuxième enfant	18,— F	450,— F
Troisième enfant	21,— F	525,— F
Quatrième enfant	24,— F	600,— F
Cinquième enfant et les suivants	30,80 F	770,— F

Lorsque le ménage comporte au moins deux enfants bénéficiaires, un « supplément d'allocation en fonction de l'âge » est alloué ; son montant mensuel est de :

- 100,— F pour les enfants de 6 à 10 ans ;
- 175,— F pour les enfants de 10 ans et plus.

A noter que l'enfant cadet d'une famille de plusieurs enfants ne donne pas droit au « supplément » susvisé.

Il est bon de rappeler, surtout à l'intention des nouveaux agents, que la S.N.C.V., en sa qualité d'organisme autonome affilié à la Caisse Auxiliaire de l'Etat, se charge elle-même, dans la plupart des situations, du paiement de tous les avantages légaux à caractère familial, et qu'il est donc préférable de s'adresser aux « Vicinaux » plutôt qu'à la Caisse d'Allocations Familiales.

Assurance-Maladie.

La Mutualité est à avertir de l'événement par l'envoi du document, destiné au secteur de l' « Assurance maladie-invalidité », délivré par l'officier de l'état civil au moment de l'inscription de la naissance.

Précisons, en outre, que la Mutualité intervient :

1° dans les frais d'accouchement : à concurrence de 1.000 F ou de 650 F, selon que l'accouchement a été exécuté par un médecin ou par une accoucheuse diplômée ;

2° dans les frais de séjour à la clinique ou à la maternité : à concurrence de 125 F minimum par jour d'hospitalisation.

En dehors de ces interventions, la Mutualité paie également une indemnité de 200 F (layette), pourvu que la régularité dans la fréquentation des consultations prénatales et postnatales est dûment attestée au moyen du formulaire visé au premier alinéa du paragraphe I.

Si, faisant preuve de prévoyance, l'agent cotise à l' « assurance complémentaire », il lui est conseillé de s'enquérir des avantages spéciaux qu'il est, de ce fait, susceptible de recevoir.

Nous croyons superflu d'exposer ici, même brièvement, les conditions dans lesquelles l'épouse exerçant une activité professionnelle, comme ouvrière ou employée, peut prétendre, dans les limites fixées par la loi, aux indemnités dues par la Mutualité durant le congé de grossesse et le repos d'accouchement.

Pour terminer, le lecteur notera certainement, non sans intérêt, que toute augmentation du nombre d'enfants dont il assume la charge, entraîne une diminution de la taxation fiscale de ses revenus professionnels.

A l'occasion des diverses démarches qui s'imposent, des difficultés peuvent surgir. En pareil cas, ne l'oublions pas, l'Assistante Sociale du secteur peut rendre de précieux services.

AVIS IMPORTANT POUR LES AGENTS SALARIES.

A partir du 1^{er} janvier 1959, un complément d'allocations familiales de 25 F par mois et par enfant est accordé par la S.N.C.V. et à sa charge.

L'octroi de ce complément, qui est payable trimestriellement, est soumis aux mêmes conditions d'attribution que celles en vigueur pour les allocations familiales légales ; il est dû à condition que l'agent promérite effectivement ces dernières allocations en raison de ses occupations à la Société.

LE CONCOURS-RECORD

SITUATION DES EQUIPES AU 28 FEVRIER 1959

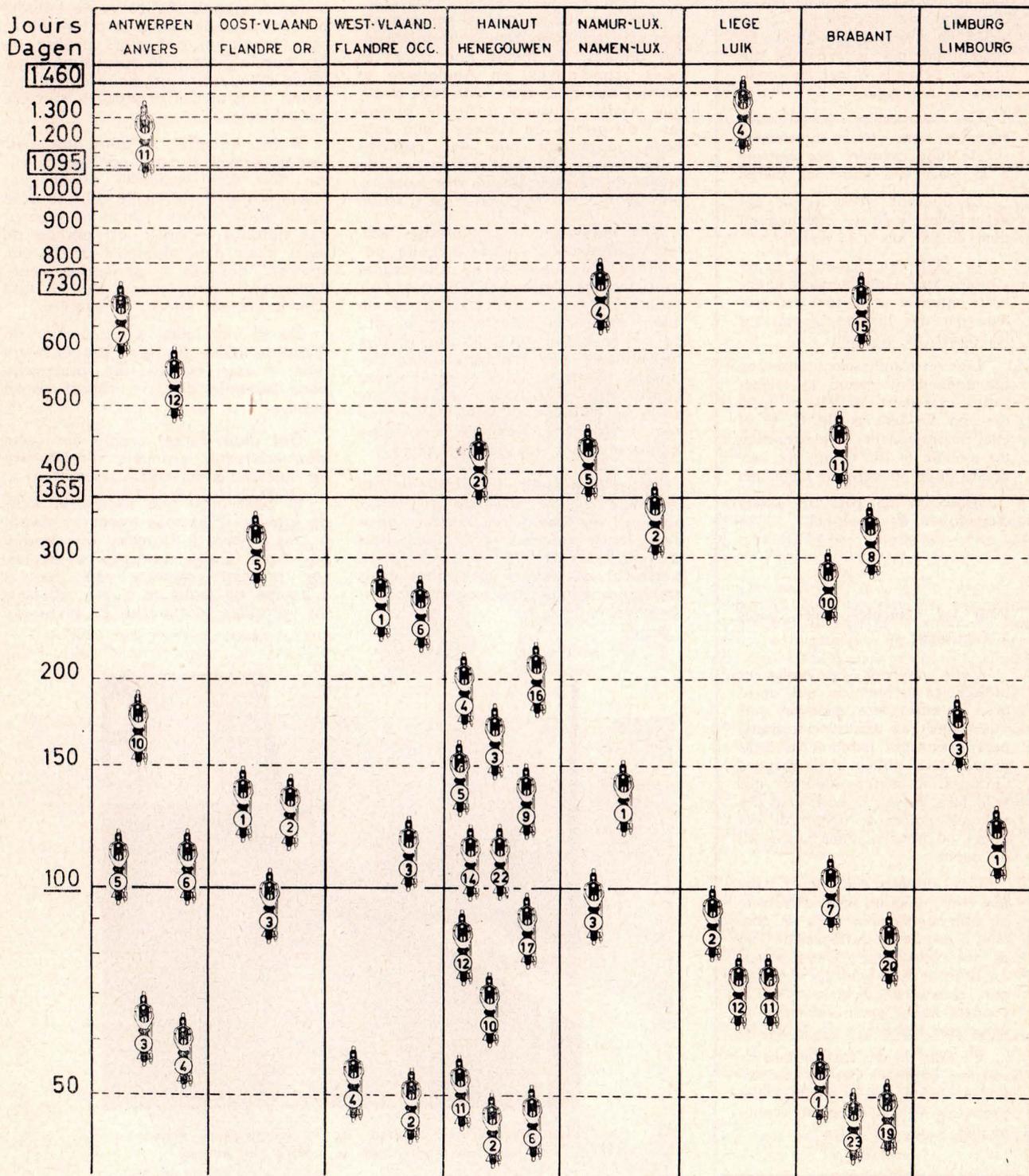
Dix équipes sur les 79, engagées dans la course vers la Sécurité, soit une sur 8, ont travaillé de un an à plus de quatre ans sans accident. La dernière venue dans ce beau groupe de tête est une ancienne connaissance. Il s'agit, en effet, du n° 2, « Mouvement Namur », qui atteignit en 1957, sept cent dix-huit jours sans accident.

Souhaitons qu'au Brabant les équipes 8, « Ateliers Dilbeek-Grimbergen », et 10, « Uccle-Overijse », réussissent dans leur tentative de rejoindre les leaders 11 et 15. Ce dernier, « Ateliers Kessel-Lo », a franchi le cap des 2 ans.

Au Hainaut, un vide s'est creusé entre l'équipe 21 et le gros des effectifs.

Mais ce groupe d'équipes est tellement compact qu'avant la fin de l'année nous aurons fêté 2 ou 3 nouveaux franchissements de la ligne « 365 ». Bien sûr ?

Le maillot jaune (n° 4, Groupe de Liège) a dépassé le 4^e anniversaire de son remarquable effort. Allons-nous vers le super-record des 2.000 jours ?



Le système de chauffage des moteurs d'autobus garés dans nos dépôts

A la S.N.C.V., dans la plupart des dépôts et des garages, on a adopté le système de chauffage direct par l'insertion d'une résistance électrique, alimentée par le courant du réseau de 220 V., dans le circuit de l'eau de refroidissement du moteur; la puissance de l'élément chauffant est conditionné par le type du moteur du véhicule et par les conditions de remisage.

Ces résistances, parfaitement étanches, sont vissées directement sur le bloc cylindre des moteurs à la place des bouchons filetés.

Le courant y est amené par des câbles à trois conducteurs, dont un est mis à la terre.

Le câble est raccordé à la résistance par l'intermédiaire d'une boîte étanche et le tout est protégé par des fusibles montés sur les prises de courant.

Les résistances sont mises en fonctionnement quand la température extérieure ou celle du local descend au-dessous de 0° C et elles maintiennent la température du moteur à 10° C environ au-dessus de la température ambiante.

Mais on ne peut se passer d'employer de l'anti-gel.

**

Pour les véhicules isolés, garés à l'extérieur.

Cette méthode est également utilisée en dehors de nos garages. En effet, nos multiples services spéciaux affectés au transport d'ouvriers habitant la campagne, nous oblige, dans certains Groupes, à laisser séjourner nos véhicules, durant la nuit, dans des villages, points de départ de ces lignes où nous n'avons jamais eu de dépôt.

Ces autobus sont garés dans une cour, dans un local désaffecté ou tout simplement dans un chemin, à proximité du logement d'un de nos conducteurs. Dans ce cas, on procède au chauffage de l'eau par résistance électrique et le courant utilisé passe alors par un compteur réservé à la S.N.C.V.

Ce sont là des installations de fortune, imposées par les circonstances; elles ont le mérite d'être pratiques et relativement économiques.

Le remisage des autobus à l'air libre et le préchauffage des autobus en hiver

UNE INTERESSANTE EXPERIENCE A NOTRE DEPOT DE HAMME

L'IDEE de garer des autobus à l'air libre et d'éviter ainsi des frais élevés de construction de remisages, n'est certes pas nouvelle.

Elle fut lancée en Allemagne où elle est appliquée depuis de nombreuses années, de même que dans les pays scandinaves, en Angleterre et surtout aux Etats-Unis. Une telle pratique n'offre aucune difficulté durant les trois-quarts de l'année; elle suppose cependant que des mesures soient prises pour assurer, en période hivernale, le réchauffage des moteurs, afin de faciliter le démarrage à froid.

Les méthodes de chauffage indirect appliquées à l'heure actuelle, notamment en Suède et en Allemagne, consistent généralement à amener l'air chaud par un ventilateur dans un tuyau collecteur enterré dans le sol; de ce collecteur partent des tuyaux secondaires. Les exploitants s'en déclarent satisfaits, mais il est évident qu'on doit enregistrer une énorme perte de chaleur; en effet, l'air chaud injecté sous le véhicule s'échappe immédiatement dans l'atmosphère.

Jusqu'à présent, le problème du remisage à l'air libre de nombreux autobus ne s'était pas encore posé d'une façon précise aux Vicinaux, mais en juin 1957, la S.N.C.V. fut amenée à assurer, au départ de Hamme, trois nouveaux services qui exigeaient quatorze véhicules.

Le dépôt existant étant entièrement occupé par les motrices de la ligne électrique Anvers-Hamme, la question de la construction d'un garage se posa à nos dirigeants. Au cours de l'étude, on envisagea le remisage à l'air libre; nos techniciens ont alors profité du fait que le moteur de notre type d'autobus standardisé est entièrement enfermé dans un coffre placé à l'arrière du véhicule.

Il est, en effet, évident que c'est l'emplacement occupé par le moteur qui doit être réchauffé avant toute autre partie du véhicule. Or, la tôle de la porte donnant accès au moteur des autobus vicinaux, est percée de deux trous d'un diamètre de 10 cm. environ, destinés à permettre éventuellement l'introduction de la tête d'un extincteur en cas d'incendie.

De là vint l'idée d'y brancher un tuyau de même diamètre, lequel serait relié à une canalisation principale dans laquelle de l'air chaud serait pulsé.

Des plans furent établis sur cette idée maîtresse: « amener directement de l'air chaud au coffre du moteur ».

Et c'est ainsi que depuis le mois de janvier 1958, nous avons un dépôt à ciel ouvert, à Hamme, où chaque nuit sont garés quatorze véhicules. Les premiers départs ont lieu à 4 heures du matin et à 5 h. 30 tous les véhicules sont partis. En hiver, on



Un tuyau coudé partant de la canalisation principale est introduit dans le coffre du moteur.

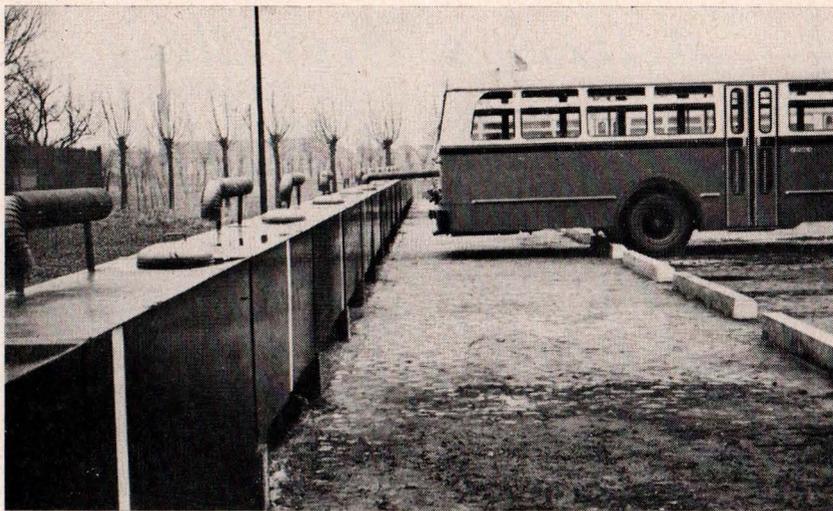
(Photo Gilliams.)

procède à la pose des raccords entre la conduite principale et les véhicules, puis on met en action le réchauffeur et ventilateur d'air. La température de l'air chaud, prise au départ de la conduite calorifugée, est de 60° et, au bout, elle atteint encore 40°, ce qui est plus que suffisant.

Depuis la mise en service de cette installation, les hivers ont été particulièrement doux, et il n'a donc pas encore été possible d'apprécier complètement son efficacité.

En se basant sur les bons résultats obtenus, les quelques nuits durant lesquelles le thermomètre est descendu en-dessous de zéro, on peut cependant présumer que même par un froid rigoureux, le moteur pourra toujours être lancé sans difficulté.

Une installation du même genre sera mise en service l'hiver prochain, au dépôt de Tremelo.



Vue d'ensemble de la canalisation d'air chaud.

(Photo Gilliams.)

Les lignes d'autobus du Groupe du Brabant

Depuis le 26 février 1959, le trafic « voyageurs » a cessé sur la ligne ferrée Leerbeek - Enghien, exploitée par autorail. Il est assuré maintenant par un service public d'autobus.

Depuis le 5 janvier 1959, le service d'autobus qui relie Bruxelles-St-Jossetten-Noode (Gare d'autobus) à l'Aéroport Bruxelles-National, a été prolongé jusqu'à l'entrée des bâtiments de l'aérogare.

UNE LIGNE D'AUTOBUS QUI REVIENT A L'AUTORAIL

Le fait est assurément tellement rare qu'on ne peut pas le passer sous silence. Il s'agit du service Tirlemont-Beauvechain qui était exploité par autobus après avoir connu, bien entendu, le vapeur et l'autorail.

Ce sont les travaux routiers, qui pour une fois, obligent la S.N.C.V. à remettre « le tram » en marche !



A KESSEL-LO — SECURITE D'ABORD

DEUX ANNEES sans accident

La lutte contre les accidents de travail a pris, à Kessel-Lo, l'aspect d'une offensive bien menée.

Grâce à une étroite collaboration entre les cadres et le personnel, on a pu atteindre les « deux ans sans accident » le 19 janvier 1959.

Ce beau résultat fut fêté comme il convenait, le 10 février dernier, en présence de M. Cuvelier, Directeur, M. Verschaeve, Ingénieur en chef et M. Peerts, Ingénieur principal.

En recevant ses chefs venus de Bruxelles, M. Timmermans, Inspecteur technique, qui dirige l'atelier de Kessel-Lo, souligna que ce résultat n'avait pu être atteint que par la collaboration unanime de tous les agents.

M. Cuvelier, Directeur, rendit hommage à ceux qui avaient contribué à atteindre cet enviable record.

M. Van Mellaert remercia, au nom du personnel ; il sut trouver les mots qu'il fallait pour encourager ses camarades à persévérer dans leurs bonnes intentions.

Un goûter réunit alors les participants, tandis que les membres de la section dramatique de Kessel-Lo se produisaient sur scène. L'ambiance était excellente et l'on se sépara en espérant pouvoir fêter bientôt les 1.000 jours.

Photo du dessus : le délégué de la Sécurité, à l'atelier de Kessel-Lo, M. Van Mellaert, invite ses camarades à ne pas relâcher leur effort de prévention.

(Photo Gilliams.)

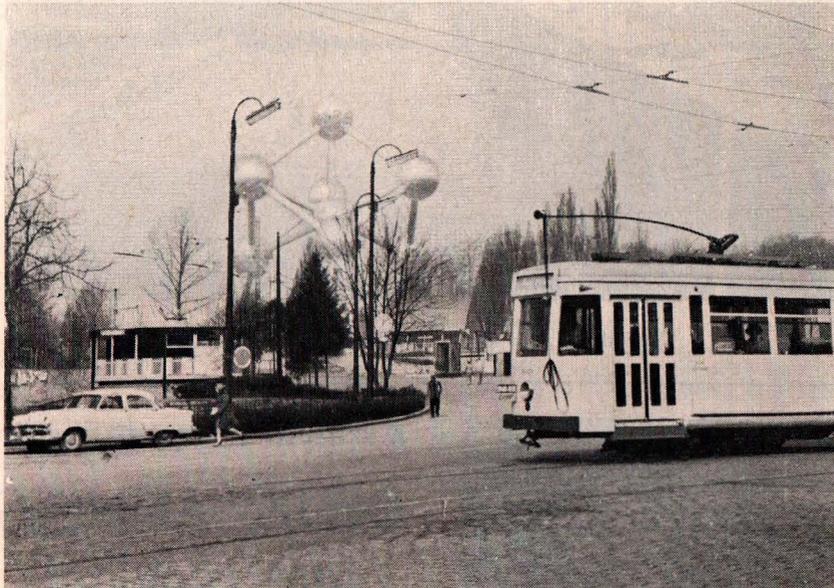
Une vue partielle du réfectoire avant la collation.

(Photo Gilliams.)



A travers Bruxelles en tram vicinal

LA VISITE DE L'ATOMIUM



Pendant la durée de l'Exposition, l'Atomium a reçu 1.800.000 visiteurs. L'ascenseur a effectué 225.000 trajets, ce qui représente un trajet continu de 20.000 km. et cela à la vitesse record en Europe de 5 m. par seconde.

L'Atomium ne fut fermé que durant cinq jours. Actuellement on y accède uniquement par la Porte Benelux. Le prix d'entrée est fixé à 30 F, mais est réduit à 15 F pour les enfants en-dessous de 15 ans, les militaires en uniforme et les invalides de guerre. Un ticket ordinaire à 15 F permet l'accès à la sphère « point de vue-Brasserie » située à 40 m., par l'ascenseur, avec arrêt à la sphère centrale.

Contrairement aux bruits qui ont circulé, l'édifice, malgré sa masse de 2.500 tonnes, n'a subi aucun enfoncement, les soubassements ayant été solidement établis. Il a coûté 195 millions et a rapporté jusqu'à présent 100 millions net. La belle allée où il est situé, subsiste.

(Photo Roels.)

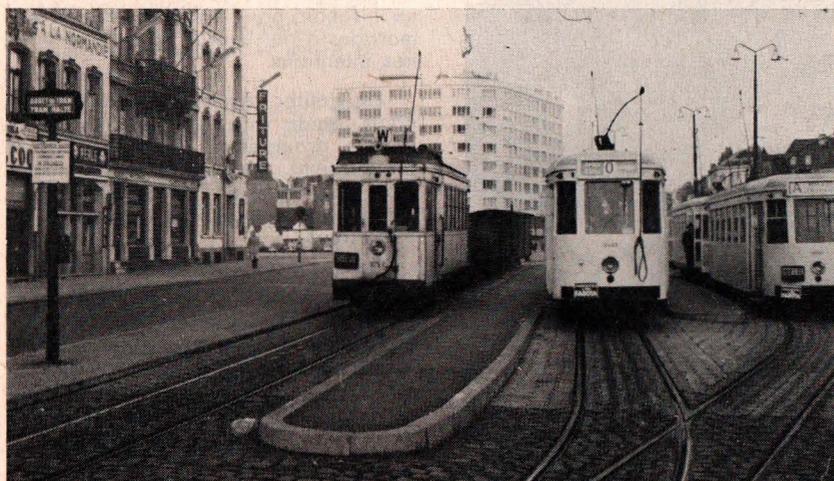
Depuis l'Exposition, le boulevard du Jubilé, à Bruxelles, comporte quatre voies de tramways posées sur siège spécial.

Cette photo, prise l'année dernière, montre deux voitures vicinales du type « S » utilisées sans remorques. Celle de la voie montante, à gauche, avait un film qu'on ne verra plus : M barré-Dilbeek-Expo ; l'autre voiture, venant du stade du Heysel et allant à la gare du Nord, avait un W barré.

Dans le fond, on voit le viaduc qui surplombe le boulevard Léopold II et grâce auquel la circulation a été rendue plus rapide et plus sûre, notamment à ce dangereux carrefour.

Les deux voies de droite, à écartement 1,435 m., sont les voies montante et descendante de la ligne 16 des Tramways Bruxellois.

(Photos Bazin.)



Ces trois voies vicinales pourvues de quais se trouvent place Jamar, à Bruxelles. A gauche, arrive un convoi de deux wagons haussertes avec la voiture-fourgon venant du dépôt de la rue Eloy et se dirigeant vers Waterloo et Braine-l'Alleud ; les deux autres motrices sont des « type N », l'une desservant la ligne de l'Observatoire, l'autre la ligne « A », pour Anderlecht, avec plaque Itterbeek. Cette dernière voiture se trouve dans le sens opposé à sa destination, elle tournera à droite autour de la rampe d'accès du tunnel de la S.T.I.B. (non visible sur la photo) qui passe sous la place de la Constitution.