



NOS VICINAUX

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

Soit dit en passant...

A chaque extrémité des lignes du littoral, existent des lignes d'autobus qui pénètrent en territoire étranger. Du côté hollandais, il y a Knokke-Sluis et Knokke-Breskens ; du côté français, citons les lignes Lille-La Panne et Dunkerque-La Panne, sur lesquelles nos agents du contrôle ont un droit de regard. Depuis sa fondation, notre Société a possédé de nombreuses lignes internationales (lisez la suite de leur histoire pages 4 et 5).

**

Chaque année, nous publions le résumé du rapport annuel, où l'on trouve notamment le chiffre des recettes totales qui se sont élevées, en 1958, à 1 milliard deux cent millions de francs. Nous n'étonnerons personne en rappelant que la plus grande partie de ces recettes est entrée chaque jour dans nos multiples dépôts, sous forme de pièces de monnaie. Savez-vous que le Commissaire aux Monnaies, à Bruxelles, est le seul fonctionnaire de Belgique qui puisse décider si une pièce est vraie ou fausse. Au tribunal, auprès de la Banque Nationale ou devant le Parquet, sa décision fait autorité et ne peut être mise en doute. Lorsqu'une fausse pièce est trouvée dans le pays, une épingle de couleur est piquée sur une carte de Belgique à l'endroit de sa découverte ; si plusieurs foyers identiques sont décelés, la police judiciaire est prévenue et une enquête serrée est mise en œuvre. Vous effectuerez, page 12, une visite à l'Hôtel des Monnaies, avec notre reporter.

Notre page de couverture

La belle photo de première page, due à notre fidèle correspondant parisien, M. Bazin, a été prise durant la saison betteravière de 1958, à la sucrerie de Moha, sur la ligne Forville - Statte. À partir de 1959, il n'y aura plus de saison betteravière dans cette partie du Groupe de Namur et, du coup, ce document photographique peut être classé dans les archives historiques.

Un nouveau complexe, centralisant toutes les opérations de production sucrière de la région vient, en effet, d'être construit et aucun raccordement ferré n'a été prévu.

L'A.R.T. 297 est pour l'instant garé à Forville et, au cours de la saison betteravière 1959, n'effectuera vraisemblablement que quelques kilomètres sur les lignes du nord de la province.

**

ACTES DE PROBITE

Les voyageurs distraits continuent à perdre de l'argent sur nos voitures, mais nos agents le leur rapportent toujours. Nous sommes heureux de nous faire l'écho de deux faits dignes d'éloges survenus dans le Groupe du Brabant.

Le 19-8-1959 l'agent JACOBS de Dilbeek a trouvé dans le train de 16,15 h. de Ninove un portefeuille contenant 14.750 F en argent belge et 20.000 F français. Grâce à l'honnêteté de cet agent le propriétaire a pu rentrer en possession de cette importante somme.

L'agent FONTAINE L., de Nivelles-garage, assurant le parcours 142, Court-St-Etienne 7,18 à Nivelles-Est 7,54, a trouvé un portefeuille contenant 1.040 F belges + 1.500 F français + 66 florins.

Fontaine s'est empressé de remettre le portefeuille à la gare de Nivelles-Est, où le propriétaire a pu rentrer en possession de son portefeuille et du contenu.

L'A.B.C. DES TRAMWAYS

Le « International Photo Exchange Bureau » nous a fait parvenir un album de 65 pages du format 13 × 18. On y trouve, en préface, un vocabulaire en plusieurs langues de termes de tramways. Puis suivent des photos de motrices et remorques de nombreux réseaux étrangers : les clichés sont bien reproduits sur papier couché, en feuillets séparés, ce qui permet de compléter l'album constamment. Ce qu'on peut regretter, c'est qu'il y ait fort peu de photos de matériel de notre pays.

Le prix est fixé à 7 fl (environ 100 F belges). Adresse : B. Willemsen, Grutstraat 34, Doetinchem, Nederland.

NOS VICINAUX

Rédaction : 14, rue de la Science
Bruxelles

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

Imprimerie : Graphica, Bruxelles

UNE PENSIONNEE DES VICINAUX A ATTEINT L'AGE DE 101 ANS



On se souviendra que l'an dernier, dans le n° 74 de mai-juin de « Nos Vicinaux », nous avons consacré un article aux plus âgés de nos pensionnés. Nous signalions notamment que parmi les veuves d'agents qui émargeaient de nos caisses de pension, nous allions bientôt compter une centenaire, puisque Mme Vve Martens était née le 24 juillet 1858.

Un journal bruxellois a consacré récemment un long article à Mme Martens.

M. Martens fut chef de bureau de l'Administration Centrale, où il entra le 13 février 1889. Sa veuve est aujourd'hui âgée de 101 ans et il y a trente-cinq ans qu'elle bénéficie à ce titre d'une pension de la S.N.C.V.

Notre doyenne s'occupe encore de son ménage, soigne son canari et descend toute seule les escaliers.

Nous lui souhaitons de vivre encore de longues années en parfaite santé.

L'Équilibrage des Roues d'Autobus

augmente la durée de vie des pneus

DÉPUIS plusieurs années déjà les constructeurs de voitures recommandent de faire équilibrer les roues des autos pour rendre les directions plus douces et diminuer l'usure des pneus. Ce procédé n'est-il pas également applicable aux autobus ? C'est ce que certaines sociétés de transport américaines ont voulu expérimenter et les premiers rapports sur les résultats obtenus sont encourageants.

C'est pourquoi la Direction de la S.N.C.V. a autorisé le groupe Namur-Luxembourg, depuis près de deux ans déjà, à mettre en service un équilibreur de roues de poids lourds et à étudier le rendement de l'équilibrage des roues d'autobus.

Pourquoi équilibrer les roues ?

La masse constituée par le moyeu, le tambour de frein, la jante, la chambre à air et le pneu est d'environ 200 kg pour un de nos autobus A 98 DAR. A la vitesse de 70 km/h la vitesse de rotation est de 360 t/m et les effets de la force centrifuge sont déjà très marqués. S'il y a un balourd il engendrera bientôt une vibration de fréquence égale à la vitesse de rotation. Si cette fréquence prend la même valeur que la fréquence propre de vibration de l'ensemble, il y aura résonance ; la vibration s'accroîtra et provoquera le shimmy et l'usure anormale des organes de direction et des pneus.

En principe, l'équilibrage des roues consiste à souder sur la jante un ou plusieurs contrepoids qui corrigent le balourd.

L'équilibreur utilisé par le Groupe Namur-Luxembourg permet d'équilibrer les roues sans les démonter du véhicule et tient donc compte des balourds qui peuvent exister dans le moyeu et dans le tambour de frein, aussi bien que dans la jante et le pneu.

La roue à équilibrer est soulevée du sol et lancée par un moteur électrique à sa vitesse de régime. Un appareil palpeur, le « pick-up », est mis en contact avec les éléments mécaniques susceptibles de vibrer, et transforme les vibrations en un courant enregistré et mesuré par le tableau de l'équilibreur. Ce tableau indique immédiatement à l'opérateur la valeur du contrepoids à appliquer à la jante et l'endroit où il doit être fixé. L'équilibrage d'une roue demande environ 15 minutes.

Depuis la mise en service de l'appareil, toutes les roues neuves montées sur les autobus des lignes de Namur ont été équilibrées de cette manière. L'équilibrage a permis à plusieurs reprises de déceler des balourds correspondant à des contrepoids dépassant 1 kg. En pareil cas un démontage s'impose pour trouver la cause d'un balourd aussi important.

Normalement, les contrepoids d'équilibre ne doivent pas dépasser 700 grammes. Il serait souhaitable à cet égard que les constructeurs s'efforcent eux-mêmes d'équilibrer avant montage les moyeux, tambours de frein et jantes.

A ce jour, les essais d'équilibrage des roues-avant d'autobus à Namur permettent de tirer les conclusions suivantes :

- 1) l'équilibrage est souhaitable à partir d'une vitesse sur route de 40 km/h.
- 2) Il en résulte des économies de pneus par l'augmentation de la durée de vie. Ces résultats sont influencés par les conditions locales d'exploitation.

G. LEFEVER,
Ingénieur-technicien.

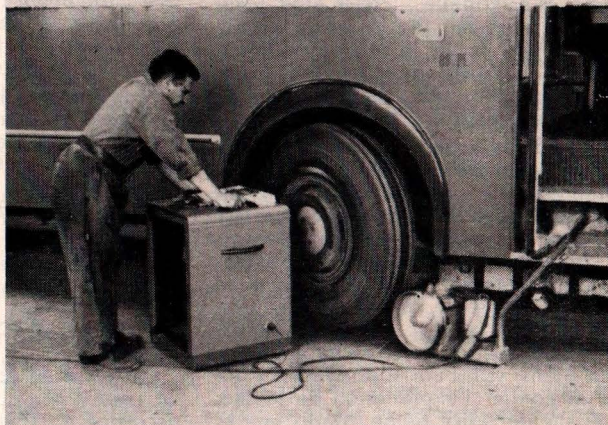
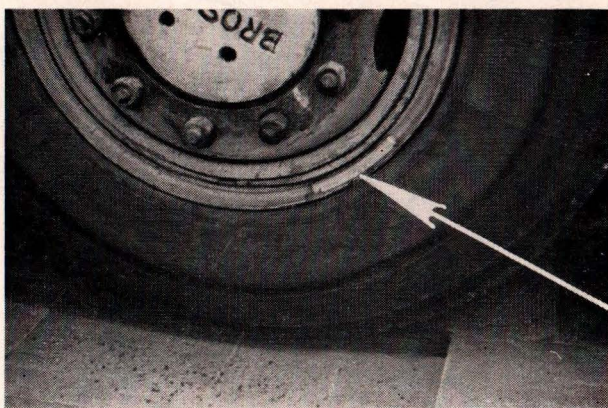


Photo du dessus : L'agent met la roue avant droite en mouvement au moyen du lanceur.

Photo du dessous : La roue étant en rotation, l'agent procède à l'équilibrage. Première opération : détermination de l'emplacement où sera fixée la masse en fonction d'un secteur éclairé de la roue, que l'on distingue mal sur la photo. Deuxième opération : détermination de l'importance de la masse.



Masse d'équilibrage soudée à la jante.

Les anciennes lignes Vicinales aux frontières



Entre Breskens et Retranchement.

BRUGES - ST-ANNA-TER-MUIDEN - SLUIS.

La concession de cette ligne fut accordée le 24 mai 1889 et un an plus tard, le 18 mars 1890, la section Bruges - Westkapelle - Heist était inaugurée ; le 1^{er} mai de la même année, s'ouvrait au public la section de Westkapelle à St-Anna-ter-Muiden (frontière), en direction de Sluis qui se trouve en territoire hollandais.

La Société « Stoomtram Maatschappij Breskens - Maldegem » (1) fut pressentie pour exploiter l'ensemble de la ligne, mais les pourparlers n'ayant pas abouti, il fallut recourir à l'adjudication publique. Deux sociétés, qui étaient déjà cessionnaires d'autres lignes de chemins de fer vicinaux, firent des propositions. C'est la « Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen » qui se vit confier l'exploitation de la section sur territoire belge, tandis que la section néerlandaise était accordée à la société « Stoomtram Maatschappij Breskens - Maldegem ».

En 1905, la société anversoise se désista et fut remplacée par la S.A.

des Railways économiques de Liège - Seraing et extensions » et la « Compagnie Générale de railways à voie étroite ». Plus tard, ces sociétés furent englobées dans le trust « Electrorail ». La ligne, toujours exploitée à la vapeur, fut électrifiée en 1935 ; le dernier passage de la frontière à Sluis en tramway eut lieu le 15 octobre 1951 (2).

La liaison Sluis - Westkapelle - Knokke est assurée, depuis le 7 octobre 1951, par les services d'autobus de la « Stoomtram Mij Breskens - Maldegem ». Le trajet Westkapelle - Knokke n'est effectué que durant le mois d'été.

BRUGES - MIDDELBURG - AARDENBURG.

La prise en considération du projet de cette ligne sur territoire belge fut accordée en 1898 et, l'année suivante, les entretiens furent amorcés avec les autorités néerlandaises au sujet de la section Middelburg (frontière) - Aardenburg.

La concession, pour cette partie de

la ligne sur territoire néerlandais, fut accordée en 1901.

Ce n'est qu'en 1902 que la concession fut obtenue pour la section en territoire belge.

Un an après, le 20 mai 1903, les travaux furent commencés et un accord fut conclu avec la « Maatschappij tot uitbating der Buurtspoorwegen van het Noorden van West-Vlaanderen », pour l'exploitation de la ligne entière qui débuta le 4 septembre 1904.

Cette ligne fut démontée durant la deuxième guerre mondiale, et il n'y eut jamais d'autorail en service.

Depuis le 23 mars 1941, la S.N.C.V. exploite en régie la ligne d'autobus Bruges - Moerkerke - Middelburg (frontière).

EKKLO - WATERVLIEET - SCHOONDIJKE.

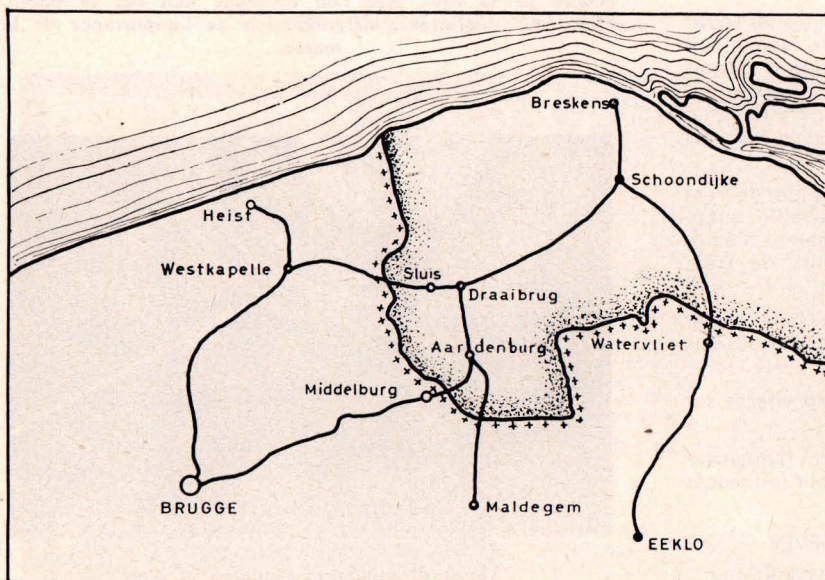
On a de la peine à s'imaginer aujourd'hui l'enthousiasme que pouvait susciter dans les provinces la création d'un chemin de fer à voie étroite. C'est ainsi qu'en 1888, lorsque la prise en considération de la ligne précitée fut accordée et que les communes furent consultées, il y eut immédiatement des pourparlers avec une commission d'études néerlandaise en vue du prolongement de la ligne en territoire hollandais jusqu'à Schoondijke.

Les communes d'Eeklo et de Watervliet créèrent une société : la « Société du Chemin de Fer vicinal d'Eeklo-Watervliet » et décidèrent d'exploiter elles-mêmes la ligne dont l'inauguration eut lieu le 6 avril 1891.

La ligne vicinale connut de nombreux avatars et fut exploitée tour à tour par vapeur, par autobus, par autorail puis à nouveau par autobus et autorail pour finalement être démontée en octobre 1950. Depuis lors cette ligne n'a plus été desservie.

MAASEIK - MOLENBEERSEL - WEERT.

La prise en considération du projet sur territoire belge fut accordée





exploitée sur toute sa longueur le 18 janvier 1910 (3). A partir de 1921 l'exploitation de la section Maaseik - Molenbeersel fut assurée par la S.N.C.V.

Depuis le 16 décembre 1945, la liaison Maaseik - Kessenich - Molenbeersel (frontière) est assurée par un service d'autobus des Vicinaux exploité en régie. Il n'y a plus de correspondance en territoire néerlandais.

MAASEIK - KESSENICH - ROERMOND.

La concession sur territoire belge fut accordée le 7 décembre 1898 et l'année suivante la construction fut commencée.

L'exploitation en fut confiée à la « Limburgsche Stoomtramweg Maatschappij » et l'inauguration de la section Maaseik - Kessenich (frontière) eut lieu le 1^{er} mai 1906.

La section Kessenich - Roermond, propriété de la L.T.M., fut exploitée par celle-ci.

A partir de 1921, l'exploitation de la section Maaseik - Kessenich fut assurée directement par la S.N.C.V.

MAASEIK - LANAKEN - SMEERMAAS - MAASTRICHT.

La prise en considération, demandée en 1890, ne fut accordée qu'en 1896. Le 26 novembre de la même année, la demande en concession fut introduite et des pourparlers commencèrent avec la ville de Maastricht en vue de prolonger la ligne jusqu'à cette ville.

C'est le 8 janvier 1898 que la section Maastricht - Smeermaas (frontière) - Lanaken - Eisden fut mise en service et c'est la Société Anonyme des Tramways Economiques Liège - Seraing et extensions qui en assura l'exploitation. La section Eisden - Maaseik fut mise en service le 15 juin 1898.

La société exploitante reprit tous les droits et obligations que la Société Nationale avait à l'égard de la ville de Maastricht suivant un accord conclu

pour l'exploitation de la section Smeermaas - Maastricht (frontière).

En 1911, l'exploitation fut reprise par la « S.A. Belgo-Néerlandaise de Transport » et, en 1921, par la S.N.C.V. (3).

Au poste frontière de Smeermaas existent actuellement les services suivants : un service de la ligne vicinale d'autobus exploitée en régie « Genk-Lanaken - Maastricht », en activité depuis le 16 octobre 1949, et un service d'autobus affermé, exploité par la « Gemeentelijk Autobussenbedrijf van Maastricht » G.A.B., de la ligne Maastricht - Lanaken (Tourne-Bride).

TONGRES - LANAKEN - VROENHOVEN - MAASTRICHT.

La concession de la section Tongres - Lanaken demandée le 5 septembre 1894, fut accordée l'année suivante. La Société Anonyme Railways Economiques Liège - Seraing enleva l'adjudication de l'exploitation et la section Tongres - Lanaken fut ouverte le 15 mai 1897.

Ce n'est qu'en 1905 que fut accordée la prise en considération de l'extension de Vroenhoven (près de Lanaken) à la frontière néerlandaise en direction de Maastricht ; les capitaux furent immédiatement souscrits. L'extension était prévue pour être prolongée en Hollande (aux frais de la ville de Maastricht). Ce n'est cependant que le 1^{er} mai 1909 que les habitants de Tongres et les riverains de la ligne purent se rendre en vicinal à vapeur à Maastricht.

L'exploitation de cette ligne fut également reprise en 1911 par la « S.A. Belgo-Néerlandaise » et, en 1921, par la S.N.C.V. directement (3).

Aujourd'hui, les autobus de la G.A.B. assurent le service entre Maastricht et Vroenhoven.

GLONS - KANNE - MAASTRICHT.

La concession sur territoire belge fut accordée en 1891 et immédiatement des pourparlers furent entrepris

en 1898 et, en 1899, les communes hollandaises de Weert et de Stamproy adressèrent aux autorités de leur pays une demande pour prolonger la ligne jusqu'à Weert.

La partie en territoire néerlandais est concédée aux communes précitées et la ligne est posée par la S.N.C.V. pour le compte des deux communes. Mais en Belgique, les réactions sont plus lentes ! La concession est accordée en 1903 et lorsque le 1^{er} mars 1905 on ouvre une soumission pour l'exploitation de la ligne, il n'y a pas d'amateurs ! L'exploitation de toute la ligne fut alors confiée à une société intercommunale composée des communes précitées, actionnaires de la ligne en territoire néerlandais. La ligne fut

(1) Cette société exploitait la ligne hollandaise Breskens - Aardenburg - Maldegem.

(2) De 1929 à 1939, un service ferré saisonnier a également existé de juillet à mi-septembre de Knokke à Breskens.

La Société Breskens - Maldegem fournissait les remorques qui étaient tirées par locomotive de Breskens à Retranchement et par fourgon-moteur électrique de Retranchement à Knokke-station. Cette exploitation ne fut pas reprise après la guerre.

(3) Sur cette ligne, comme sur toutes les lignes frontalières du Limbourg citées ci-après, la traction « vapeur » fut remplacée, fin 1936, par des autorails.



Passage du tram à vapeur à Weert, en territoire néerlandais.



Le tram vicinal pénètre dans Maastricht (Hollande).

avec les autorités néerlandaises ; celles-ci accordèrent la concession à la ville de Maastricht qui conclut un accord avec la S.N.C.V.

La construction de la ligne fut rapidement menée et la mise en service de la section Glons - Kanne (frontière) eut lieu le 1^{er} septembre 1893, celle de Kanne - Maastricht le 14 janvier 1894.

En 1911, l'exploitation qui était assurée jusqu'alors par la S.A. des Railways Economiques de Liège - Seraing, fut transmise à la « S.A. Belgo-Néerlandaise des transports » et dix ans plus tard, après la guerre 14-18, la S.N.C.V. devint son propre exploitant (3). Actuellement, la liaison est assurée par notre ligne d'autobus exploitée en régie Tongres - Bassenge - Kanne - Maastricht.

(A suivre.)

L'ANCIEN DEPOT DE NIVELLES EST TRANSFORME EN GRAND GARAGE

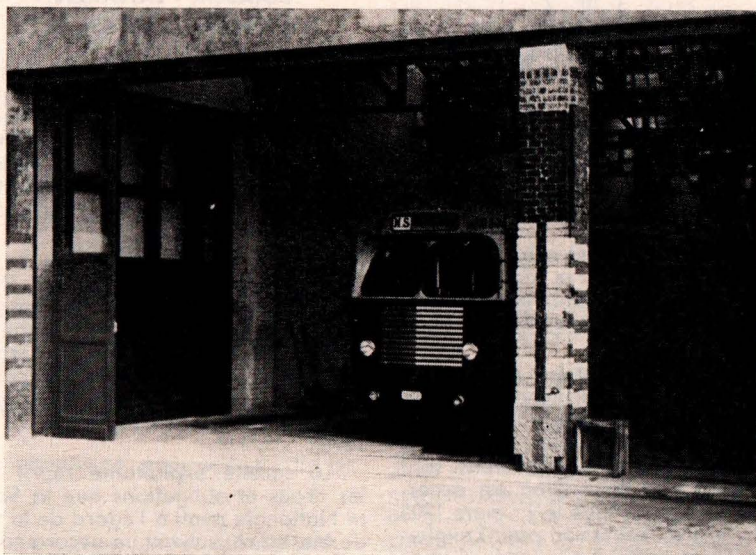
Depuis le 5 juillet 1959, l'exploitation de toutes les lignes vicinales aboutissant à Nivelles, a lieu par autobus ; de plus, depuis le 19 janvier 1959, le Groupe du Brabant assure l'exploitation des lignes d'autobus de substitution de la S.N.C.B. :

Baulers - Nivelles - Fleurus
Manage - Nivelles - Ottignies.

L'ancien dépôt de Nivelles a été transformé pour accueillir 79 agents, ainsi qu'une trentaine d'autobus, dont certains ont la livrée verte de la S.N.C.B.

La photo ci-contre montre, à droite, une partie de l'ancien dépôt aménagé en garage pouvant contenir 16 véhicules ; on a enlevé deux colonnes de soutien de façon à élargir l'entrée, laquelle a été pourvue de portes coulissantes.

La deuxième photo montre à quel point l'aspect de l'ancienne gare vicinale de Nivelles a été modifié. Il y avait là plusieurs voies et de nombreux aiguillages : tout a été démonté,



le terrain aplani et recouvert d'un revêtement moderne très roulant. Le hall central comporte deux fosses d'entretien et un emplacement est prévu comme magasin de pneus. A droite, la construction existante a subsisté, mais on y a aménagé de nouveaux locaux comme salle de gardes, vestiaire avec armoires métalliques et toilettes. Un emplacement est également occupé par un grand générateur d'air chaud. En effet, on a adopté le système de garage à l'air libre avec préchauffage du moteur par air chaud comme à Hamme. Mais ici la conduite d'air pulsé est enterrée et devant chaque emplacement de véhicule une buse en tôle calorifugée sort de la conduite souterraine ; chacune comporte deux bouches auxquelles viendront se fixer les conduites flexibles qui amèneront l'air chaud dans le moteur.

La deuxième photo montre à quel point l'aspect de l'ancienne gare vicinale de Nivelles a été modifié. Il y avait là plusieurs voies et de nombreux aiguillages : tout a été démonté,



Le décès de M. le Comte Louis de Lichtervelde

Le numéro précédent était à l'impression lorsque nous parvint la nouvelle du décès de M. le Comte L. de Lichtervelde, président honoraire du Conseil d'Administration de la S.N.C.V., survenu le 12 août 1959.

Toute la grande presse a rendu hommage à la mémoire du défunt, en mettant en valeur ses grandes qualités d'historiographe de la Dynastie. En fait, les portraits pleins d'objectivité qu'il a faits de Léopold I^{er} et de Léopold II, resteront, pour les générations futures, des ouvrages de référence de première valeur.

Les agents de notre Société avaient appris à connaître le disparu sous un tout autre aspect. Grâce aux articles parus dans Nos Vicinaux, ils ont été régulièrement informés de ses multiples interventions pour accroître les mesures de sécurité prises en faveur des travailleurs et pour l'embellissement des lieux de travail.

Lorsqu'il quitta la présidence du Conseil d'Administration de la S.N.C.V., le 28 février 1957, le bulletin d'information de mars-avril fut consacré tout entier à relater cette émouvante cérémonie.

En relisant aujourd'hui ces pages et en revoyant les illustrations, on se réjouit d'avoir pu conserver le souvenir de cette journée où il reçut tant de témoignages chaleureux de respect et de confiance.

Ce jour là, dans son allocution, M. le Directeur Général a su excellemment définir les raisons pour lesquelles le personnel lui était reconnaissant :

« Parmi toutes vos qualifications, celle qui

pour la masse de nos travailleurs restera la plus importante — parce que la mieux et la plus directement ressentie — est celle qui vous venait du cœur — je ne saurais assez le répéter — celle qui vous poussait à vous occuper sans répit de leur sécurité au travail. »

Son action dans ce sens a été, en effet, déterminante à la S.N.C.V., dès la création du Service de Sécurité et d'Hygiène. Nombre de campagnes de sécurité furent lancées à son intervention, toutes furent menées avec son appui total. Chaque année, il tenait spécialement à présider la remise des récompenses des concours de sécurité et chaque fois dans un discours plein d'idées, il prodiguait ses conseils aux délégués et définissait les tâches de demain.

Lorsque M. le Ministre Anseele remit au Comte de Lichtervelde, au nom du Roi, les insignes de Grand Officier de l'Ordre de Léopold, il rappela, dans son discours, que le président avait mis, pendant près de 20 ans, au

service de la grande administration publique que sont les Vicinaux, l'expérience qu'il avait acquise au service de l'Etat et dans les grandes affaires industrielles et coloniales.

Hélas, un an à peine après cette belle cérémonie, M. le Comte de Lichtervelde fut atteint par la maladie et, après une brève période d'amélioration, il s'éteignit le 12 août 1959.

Nous garderons de lui le souvenir d'un grand dirigeant et d'un homme de cœur, soucieux du bien-être des travailleurs.



L'ARMISTICE

Onze novembre 1918. Pour les jeunes d'aujourd'hui, la date de la fin des hostilités de la première guerre mondiale ne signifie pas grand-chose.

Il conviendrait donc qu'on leur expliquât que cette fête du onze novembre est l'occasion de manifester la reconnaissance du pays aux soldats morts pour que les générations suivantes puissent vivre libres.

Parmi notre personnel, il n'y a plus guère d'« anciens » de 14-18, la plupart ont pris leur retraite, et il n'y a donc plus personne pour raconter aux nouveaux ce que furent ces quatre années de tranchée, dans la boue et le sang.

Puis, il y eut mai 1940. A cette époque, les jeunes d'aujourd'hui étaient au berceau. Qu'ils sachent que si de nom-

breux soldats en khaki sont morts à côté d'une mitrailleuse ou d'un canon anti-char, c'est parce qu'ils avaient le même idéal que ceux de 1914-1918.

Il y eut ensuite ceux qui risquèrent leur vie dans la Résistance, ceux qui furent abattus par l'ennemi et ceux qui souffrirent et moururent dans les camps de prisonniers et dans les camps de concentration.

C'est à tout cela que nous penserons en nous inclinant le 11 novembre devant les monuments aux morts dans nos dépôts respectifs.

A Bruxelles, comme d'habitude le hall d'honneur de l'Administration Centrale sera ouvert le mercredi 11 novembre, de 9 à 13 heures.

A 10 h. 30, M. le Directeur Général, ainsi que les anciens combattants, les résistants et les représentants des divers groupements du personnel, rendront hommage à la mémoire des agents des Vicinaux morts pour la patrie.

LA VIE VICINALE

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

PATRICK chez M. BOGAERTS F. (Vilvorde).
 CLAUDE chez M. COLLIN H. (Nethen).
 NICOLE chez M. WYNANTS A. (Bruxelles).
 LUC chez M. GOOVAERTS (Hasselt).

LIEGE

JOELLE chez M. CLAESEN R. (Alleur).
 ELMERE chez M. LENDERS N. (Eupen).
 PATRICIA chez M. PLUNUS R. (Dolhain).

HAINAUT

ALAIN chez M. MISSON F. (Wasmes).
 CHRISTIAN chez M. VAN BIESBROEK (Forchies-la-M.).
 MARIE-CLAUDE chez M. JOSSE E. (Anderlues).
 BEATRICE chez M. BOUCQUIAUX R. (Leuze).
 PATRICIA chez M. LASSER J. (Jumet).
 NELLY chez M. LEDROIT R. (Neufvilles).

GUY chez M. CORNIL L. (Lobbes).
 DOMINIQUE chez M. EVRARD G. (Fontaine-l'Evêque).
 ERIC chez M. CATHERINE A. (Sars-la-Bruyère).
 THIERRY chez M. FLOSTROY W. (Fayt-lez-Management).
 MARCELLE chez M. LOPPE M. (Mont-sur-Marchienne).
 MARIE-CLAIRE chez M. SOLVEL Y. (Lobbes).
 DAISY chez M. DEBECQ G. (Flobecq).
 DANIEL chez M. WAUTHIER Fr. (Courcelles).
 MICHEL chez M. VASKO L. (Ressaix).
 YVAN chez M. DIEZ A. (Eugies).
 BRIGITTE chez M. BEUGNIES E. (Fontaine-l'Evêque).
 PATRICIA chez M. STULAK Y. (Strépy-Bracquegnies).

BRABANT

MARINA chez M. VIERENDEELS G. (Borchtlombeek).
 NADINE chez M. BOGEMANS J. (Ooetingen).
 CHRISTIAN chez M. SLAGMUYLDER M. (Wemmel).
 JEAN-PIERRE chez M. VERBRUGGEN P. (Malderen).
 REINILDE chez M. BELLEMANS R. (St-Martens-Lennik).
 CHANTAL chez M. RAYMAEKERS M. (Landen).
 PATRICK chez M. ROBIJNS R. (Herent).
 MARLEEN chez M. LAUWENS M. (O.L.Vr. Tielt).
 DIANE chez M. DEKELVER J. (St. Martens-Bodegem).
 ERIC chez M. MERCIER P. (Tourinnes-St-Lambert).
 GODELIEVE chez M. WILLEMS Fr. (O.L.Vr. Tielt).
 MARTINE chez M. BLIJKERS S. (St. Genesius-Rode).
 MYRIAM chez M. RENDERS K. (Meise).

LES LONGUES CARRIÈRES



Ooms J.-B.

Entra en service au Brabant en tant que receveur le 17 décembre 1919. Il voulait une place stable, aussi est-il resté 40 ans au dépôt de Grimbergen.



De Lange A.

Le 1^{er} mars 1912 il entra aux Vicinaux de la Flandre Orientale comme piocheur.



Vetsuypens K.

A débuté à l'atelier de Cureghem le 16 septembre 1913. Il fut tour à tour manoeuvre et serre-frein au cours d'une carrière de 45 ans de service.



Bayet M.

Est entré le 10 août 1917 comme ajusteur au dépôt de Charleroi. Il totalisait 37 ans de service au moment où il dut se retirer pour cause de maladie.



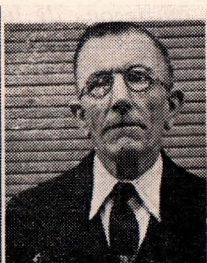
Bellemans L.

A débuté le 24-1-1918 comme ajusteur à l'atelier de Jumet. Il fut nommé brigadier et c'est avec ce grade qu'il termina sa carrière.



Swaelens J.

Il est entré, comme receveur-conducteur au dépôt de Cureghem le 1-7-1912. Il fut nommé commis auxiliaire en 1956 et s'occupa du mouvement et des recettes pendant ces 3 dernières années.



Evrenont L.

A débuté le 17 août 1916. Il fut affecté, comme magasinier, au service des Voies et Travaux au dépôt de Louvain.



Binet P.

Il fit ses débuts comme chauffeur au dépôt de Verlaine le 16-1-1911. Devenu machiniste en 1918, il fut de ceux qui participèrent au service vapeur jusqu'au dernier jour.



Steegmans J.

Le 9 octobre 1916, il fut engagé comme piocheur à Hasselt. En 1929, il passa au Mouvement en qualité de receveur.



Adam C.

Entré en service au dépôt de Ypres le 30-10-1921, il débuta comme chauffeur de locomotive. En 1935 il devint conducteur d'auto-rail.

NAMUR-LUXEMBOURG

STÉPHANE chez M. DOPAGNE L. (St-Servais).
 DOMINIQUE chez M. PORIGNAUX F. (St-Gérard).
 CHANTAL chez M. CAVILLOT M. (Florennes).
 PATRICK chez M. MARTINET R. (Ermeton-sur-Biert).
 CHRISTIAN chez M. DEMANDE F. (Martelange).
 MARIE-FRANCE chez M. ROMAIN J. (Florenville).
 JACQUES chez M. CHARLIER F. (St-Servais).
 PHILIPPE chez M. KEMPINAIRE Cl. (Namur).
 BERNADETTE chez M. HENRARD M. (Flavion).
 NADINE chez M. DAVREUX N. (Fagnolle).
 JACQUES chez M. CAMBERLIN J. (Namur).

Les
PROPOS
 du



Contrôleur BOUDARD

MARIAGES

ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle MOMMER Huberte avec M. PICQUOT Emile.
 Mlle VAN WALLEGHEM Frida avec M. DONCK Marc.

LIEGE

M. MEULDERS André avec Mlle CHAVEZ Arlette.
 M. ORY Lambert avec Mlle ONRAEDT Julienne.

HAINAUT

M. CODDEN Jacques avec Mlle HELIN Marie-Micheline.
 M. VANDENDAELE Michel avec Mlle BARZIN M.
 M. HALLET Roger avec Mlle BOURE Cl.

BRABANT

M. JACOBS Jean avec Mlle POUPE Marguerite.
 M. VAN LAETHEM Maurits avec Mlle BELLEMANS M.
 M. DELCORDE Raymond avec Mlle HUYGHE Nicole.
 M. VANDERHEYDEN Henri avec Mlle BERNARD M.
 M. DESMECHT René avec Mlle WUYTENS Yvette.
 M. FIEREMANS R. avec Mlle TIMMERMANS Celina.

NAMUR-LUXEMBOURG

Mlle LEMOINE Marcelle avec M. MATAGNE Gustave.



Agents des Groupes mis à la pension

Mois de juillet-août 1959	Années de service	Groupe
CEULEMANS D., piocheur	40	Anvers
VAN EYNDE K., conducteur él.	40	»
MICHELSEN A., conducteur él.	33	»
GEENS J., conducteur él.	32	»
VAN DEN ENDEN F., ouvrier d'élite	31	»
BECKERS L., receveur	30	»
JANSSEUNE E., contrôleur	39	Flandre Occ.
DOOM R., receveur	31	»
LANCKRIET A., piocheur	30	»
DE PORRE M., conducteur A.R.	44	Flandre Or.
AUDRY A., chef de service 1° cl.	36	»
NIMMEGEERS B., conducteur él.	32	»
VAN RYCKEGHEM U., chef de service	32	»
TAELEMANS L., macœuvre	47	Brabant
CORBEELS F., conducteur él.	40	»
RENDERS F., ouvrier semi-qualifié	38	»
MICHEL O., commis 1° cl.	39	Hainaut
VAN GAEVER F., conducteur él.	34	»
PAULET C., machiniste 1° cl.	33	Namur-Lux.
DESSAMBRE D., brigadier	33	»
DETRY A., chef-receveur	32	»
SALMON E., machiniste	41	Liège
JANVIER J., receveur	35	»
EVANS F., chef-piocheur	32	»
GOEBELS L., veilleur de nuit	29	»
JAMAER J., conducteur él.	18	»
MARECHAL J., piocheur	15	»

RECEVEUR : Alors, chef, qu'est-ce qu'on raconte à Bruxelles ?

BOUDARD : Eh bien, j'ai appris que, financièrement, notre situation pourrait être meilleure, car nos recettes sont en diminution de plusieurs millions par rapport à l'an dernier ; les abonnements scolaires nous feront peut-être rattraper ce mali.

R. : Voyez-vous, ce qu'il nous faudrait, c'est une campagne de publicité bien orchestrée.

B. : En général, les exploitations de transport n'en font guère.

R. : Mais, songez aux multiples détergents, aux essences et aux pâtes dentifrices ; pour chaque produit un chimiste-publicitaire ou un publiciste-chimiste a trouvé un nouveau composant : de l'iridium, du palladium ou je ne sais quoi, et l'on a monté cela en épingle.

B. : Vous voyez déjà des placards : Grâce au gasoil VITAMINE Nos moteurs n'ont pas de ratés !

R. : A force de le répéter on finirait par le croire ! Mais j'ai une vraie suggestion à faire : je propose de faire peindre à l'arrière de tous nos bus : « Claxonnez ! Vous pouvez nous dépasser. Vous ne dépasserez jamais la courtoisie de nos chauffeurs ! ».

B. : Ça c'est tout bon ! mais dites donc, je trouve cela tellement bien que je me demande si c'est une idée à vous ?

R. : Euh ! pour dire vrai j'ai lu cela, à peu près, sur un camion livreur d'une firme liégeoise, mais celle-ci vantait la qualité de ses produits.

B. : Je vous y prends. C'est cependant une idée à creuser. Pourquoi ne pas utiliser la surface-arrière de nos bus ? Par exemple, avec ces vers :

« Pourquoi vous crispier au volant ? Prenez l'autobus, c'est bien plus reposant ».

Mais, sérieusement, faisons D'ABORD l'effort qu'il faut pour RETENIR notre clientèle : véhicule propre, régularité, surveillance constante des itinéraires dans les villes.

R. : Pour ma part, je pense qu'il faudrait essayer d'imposer l'achat des cartes de voyages à l'AVANCE, pour éviter autant que possible le change de billets de banque au poste de perception.

B. : A mon avis, le bon entretien journalier des autobus est essentiel pour conserver la clientèle : il y a encore trop de portes qui battent la chamade, de moteurs dont le ralenti est mal réglé.

R. : Pour moi, conducteur-receveur, lorsque j'ai en main un véhicule impeccable dont le moteur tourne rond et que la route est roulante, alors j'ai le sourire et, par contagion, mes voyageurs aussi !

Remise de décorations au Groupe de Liège

Nous donnons ci-dessous les noms des agents qui furent décorés au cours de la fête du 24 mai dernier et que nous n'avions pu citer dans le numéro précédent.

35 ANNEES DE SERVICE

Croix civique de 1° cl.

MM. VINAMONT A., chef de service 1° cl.; VAN PEVENAEGE L., chef de service 2° cl.

Croix civique de 2° cl.

MM. WENIN J., commis 1° cl.; BRASSINNE R., chef de mouvement de 1° cl.

Médaille civique de 1° cl.

MM. CORBUSIER H., peintre; FAGNOUL J., conducteur él.; GONTHIER H., brigadier; LEFORT J., ajusteur; LEBURTON J., peintre; LEBEAU A., conducteur aut.; LENAERTS S.J., receveur; CROTTEUX L., receveur; HOYOUX L., piocheur; SIMON J., conducteur él.; SOUPHY A., receveur; TRIPLOT Ed., piocheur; COMBLAIN M., ouvrier qual. 1° cl.; VAN LEEUW N.,

conducteur él.; BOULANGER F., ouvrier qual. 1° cl.; DAENEN E., ouvrier qual. 1° cl.; SCHOUBEN J., piocheur; VANDERSMISSEN A., piocheur; COLLEYE J., machiniste; KERSTEN G., ouvrier d'élite; HUBIN R., conducteur él.; KRUYTS J., receveur; LAHAYE D., receveur; PIRE J., manœuvre; LEJEUNE J., conducteur él.; EVANS F., chef-piocheur; HOUBEN L., électricien; NOIRET A., conducteur él.; TIHON N., piocheur; MINET P., conducteur él.; VERMEIREN E., ouvrier d'élite.

25 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1° cl.

M. BOTTON L., directeur.

Médaille civique de 2° cl.

MM. WOLTERS A.; GIEBENS J.; MAGIS J.; DENIS C.; Mme FONTAINE Y., épouse VAN CRAENEN.

A GAND-ST-PIERRE



Nous avons annoncé dans le numéro précédent le remplacement des trois dernières lignes vicinales électriques de Gand par des autobus.

Il est utile que l'on connaisse le lieu de départ des autobus Gand - Nevele, Gand - Zomergem et Gand - Evergem.

La photo montre 3 autobus vicinaux,

reconnaisables à leur calandre, en stationnement devant la gare des marchandises située à gauche de la place quand on sort de la gare de Gand-St-Pierre.

Là ont lieu également les départs des lignes de Gand - Grammont, Gand - Lochristi, Gand - Oostakker et Gand - Wetteren.

NOMINATION D'UN ADMINISTRATEUR

Par arrêté royal du 6 juillet 1959, M. Oscar Dyck, avocat, a été nommé membre du Conseil d'Administration en remplacement de M. Deschuyfeleer, décédé.

*
**

A L'ADMINISTRATION CENTRALE

A la fin du mois d'août, un de nos collègues nous a quittés. Il s'agit de M. Gérard Van Vlaenderen, sous-chef de bureau à P/Educ. La veille de son départ, il fit le tour du bâtiment pour dire adieu à ses camarades dont nombre étaient ses anciens élèves. En effet, depuis 1946, il s'occupait du service « Enseignement », auquel il s'était entièrement consacré et dont il avait traduit tous les cours en néerlandais. Son passage, rue de la Science, lui aura permis de rencontrer sa charmante épouse, alors Mlle D. Laurent, assistante sociale.

M. G. Van Vlaenderen nous quitte pour rentrer dans l'enseignement où nous lui souhaitons une belle carrière.

NOUVELLES DES EXPLOITATIONS

GRUPE DE LIEGE

Depuis le 1^{er} septembre, la S.N. nous exploitons un service public d'autobus entre Jemeppe-sur-Meuse et Verlainne, avec extension vers Omal en remplacement de la ligne de tramways Jemeppe-Verlainne.

Pour le service d'autobus Liège-Bassenge-Riemst, une variante d'itinéraire par Wonck et Eben-Emael sera assurée.

GRUPE DU HAINAUT

Nous avons été autorisés à exploiter une extension au service public autobus existant St-Ghislain-Baudour-Lens-Enghien vers Montignies-lez-Lens.

Depuis le 1^{er} septembre la S.N. C.V. a mis en exploitation une extension vers Brasmeil au service d'autobus Tournai-Peruwelz-Bonsecours.

GRUPE DU BRABANT.

Dans le numéro de septembre-octobre 1958, nous avons décrit les conditions du transport des sables sur la section Chastre-Chaumont-Champtaine. Pour des raisons économiques, nous avons été obligés de supprimer le trafic marchandises sur cette section. La voie sera démontée.

GRUPE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Le service public d'autobus Knokke-station-Oosthoek via 't Kalf a dû être supprimé au 16 septembre 1959.

Conducteurs d'autobus et de voitures échelles **STOP !** ceci vous concerne



Ce cycliste, débouchant à droite d'un chemin pavé, avait la priorité.

(Ph. Bauters.)

Le droit de priorité, en vertu des articles 15 et 16 du Code de la Route, s'applique à tous les conducteurs... y compris les cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes.

EN procédant à l'examen des plus récents jugements prononcés en matière d'accidents graves de roulage, dans lesquels le personnel a été condamné à de fortes amendes, voire à des peines d'emprisonnement, tandis que la Société Nationale se voyait astreinte au paiement d'indemnités importantes, nous avons été frappés par le fait que la grande majorité de ces sinistres avaient comme cause première une infraction aux règles de priorité et comme victime... des motocyclistes, des cyclomotoristes ou des cyclistes.

Citons quelques cas particulièrement tragiques :

- Un jeune cycliste circulant sur une chaussée dont la priorité est déterminée par la présence de voies de tramways, se jette, à un carrefour, sur un câble reliant deux de nos voitures-échelles. L'infortuné est tué sur le coup.
- Un cyclomotoriste jouissant de la priorité de droite, traverse la route et est happé par l'avant d'un autobus. Issue mortelle.
- Un autobus, débouchant d'une voie signalée par un triangle renversé, aborde la voie principale et est tamponné à l'avant gauche par une cyclomotoriste. Blessée sur tout le corps, la victime, âgée d'une trentaine d'années, est affligée d'une invalidité permanente de 30 p. c.
- Un cycliste d'une quinzaine d'années débouche d'une rue sise à droite au moment où un de nos autobus entame la traversée du carrefour. La collision se produit et le jeune cycliste a dû subir l'amputation du pied.
- En franchissant un carrefour, un autobus heurte un motocycliste ayant un passager en croupe, qui débouchait à sa droite. Le conducteur de la moto, relevé avec de multiples fractures, restera affligé d'un taux d'invalidité permanente important.

Nous pourrions allonger cette pénible liste, mais nous croyons qu'il est superflu d'enfoncer davantage le doigt dans la plaie, puisque la conclusion à tirer est claire :

LES USAGERS DE LA ROUTE MONTES SUR DEUX ROUES

sont trop souvent considérés par les autres conducteurs comme quantité négligeable. Cette attitude, contre laquelle il convient de réagir avec vigueur, est d'autant plus néfaste que les motards et les cyclistes ne jouissent

guère de protection en cas de tamponnement ou de chute.

En matière de priorité, la législation ne fait aucune distinction entre les véhicules carrossés et les autres. Dès lors, si l'on tient compte de l'intransigeance des tribunaux en ce qui concerne les infractions aux règles régissant la priorité aux carrefours, il convient de s'imprégner de l'idée que le cycliste, **lorsqu'il jouit de la priorité** peut s'attendre à ce que son droit soit respecté en toutes circonstances par les autres usagers.

Gardons-nous donc bien de considérer les véhicules à deux roues comme des quantités négligeables. Dans la mise en pratique de cette règle de conduite, ne songeons pas uniquement à la peur du gendarme, mais bien davantage aux conséquences funestes engendrées par la plupart des accidents avec les véhicules à deux roues : deuils cruels, vies hypothéquées, carrières brisées, foyers détruits.

Chauffeurs, avant de vous engager dans un carrefour **OU VOUS DEVEZ CEDER LE PASSAGE**, ouvrez l'œil, et le bon. Si la voie est libre, engagez-vous avec prudence. Une vie humaine est peut-être à votre merci...

ANDENNE EN TETE POUR LA SECURITE

L'atelier d'Andenne vient d'être une nouvelle fois à l'honneur pour son action en faveur de la sécurité.

Le Comité de la Promotion au Travail de la province de Liège, vient, en effet, d'aviser la direction régionale que l'atelier s'est classé premier dans sa catégorie au concours secteur Entreprises organisé dans la province de Liège en novembre 1958.

La remise des récompenses aura lieu au Palais Provincial à la fin de l'année.

Vous aurez remarqué sur les feuillets donnant les résultats mensuels du Concours inter-équipes que l'atelier de Kessel-Lo est passé en division d'honneur.

A quand le tour de VOTRE équipe ?

D'où vient toute cette monnaie ?

Chaque jour, et aux mêmes heures, dans les multiples stations et bureaux de perception des Vicinaux, des agents procèdent à une opération aussi vieille que notre institution : ils comptent les pièces de monnaie récoltées par nos receveurs, vérifient le relevé de chacun et finalement grouper les pièces de même valeur par piles de dix ou de vingt, puis établissent un bordereau qui accompagnera la recette journalière en lieu sûr.

Nous avons pensé que nos lecteurs aimeraient connaître les détails de la fabrication de la monnaie en Belgique et, dans ce but, nous nous sommes rendu à l'Hôtel des Monnaies, sis à Saint-Gilles-Bruxelles, dans la rue qui porte son nom.

En 1649, les ateliers de la Monnaie furent construits sur le terrain occupé aujourd'hui par le théâtre qui porte ce nom. Ils cédèrent la place au théâtre en 1700 et ils furent rebâties sur l'emplacement de l'aile droite de l'actuelle Poste Centrale de Bruxelles.

Depuis 1880, les ateliers monétaires sont établis à Saint-Gilles. Le style de ce bâtiment est du Louis XIII et la plupart des Bruxellois ignorent que le choix de ce style fut motivé par le fait que de nombreux perfectionnements furent apportés à la fabrication monétaire sous le règne de ce roi de France.

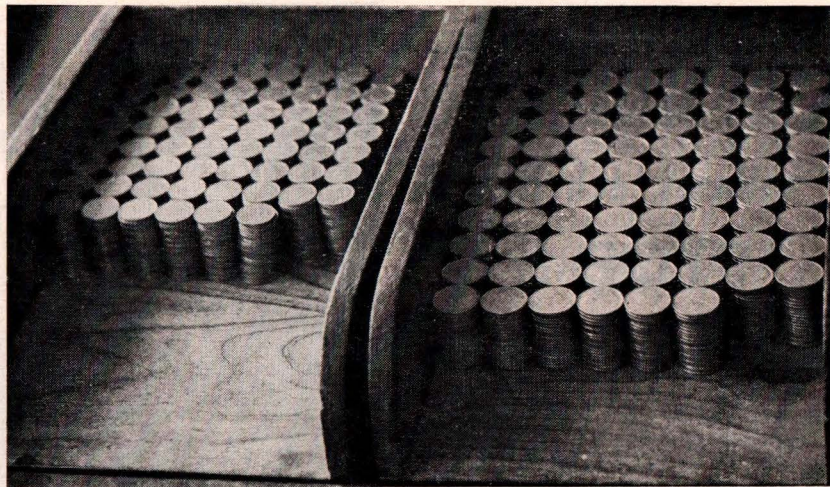
**

Dans nos provinces, pendant des siècles, le monnayage fut confié par contrat à un entrepreneur privé qui travaillait sous le contrôle de l'Etat avec du matériel et dans des locaux appartenant à l'Etat. Ce n'est que depuis le mois d'avril 1931 que l'Administration des Monnaies exploite directement les ateliers monétaires pour le compte exclusif de l'Etat ; cette administration est une dépendance du Ministère des Finances où elle a été intégrée dans l'Administration de la Trésorerie et de la Dette publique.

L'activité essentielle de la Monnaie de Bruxelles consiste dans la fabrication d'espèces nationales, coloniales et étrangères. Rappelons que la frappe monétaire est un droit régalien (attaché à la souveraineté du Roi); en effet, l'article 74 de la Constitution belge dit : « Il (le Roi) a le droit de battre monnaie ».

Examinons maintenant comment opèrent ces hommes qui sont payés pour faire de l'argent ! Si vous étiez à leur place, vous pourriez fabriquer plus « d'argent » en une semaine que vous ne pouvez espérer en gagner dans toute votre vie !

Toutes les pièces qui sortent des machines ne sont pas en argent ; en effet, en Belgique, il n'y a que les pièces de 20, de 50 et de 100 F qui ont encore un important pourcentage d'argent (835 p.m. d'argent et 165 p.m. de cuivre). Par contre, les pièces plus



courantes de 5 F et de 1 F sont faites de cupro-nickel, mélange dans lequel entrent 75 p. c. de cuivre et 25 p. c. de nickel. Ajoutons, pour être complet, que les pièces de petite monnaie de 0,20 F et de 0,50 F sont faites en bronze, qui est un mélange de cuivre, d'étain et de zinc.

LA FABRICATION DES FLANS.

Les lingots de métaux, dont on aura besoin pour les diverses opérations d'alliage, sont examinés et pesés très soigneusement et les essayeurs-chimistes en déterminent le titre.

Pour la fonte des alliages, la Monnaie de Bruxelles dispose d'une douzaine de fours à coke, pouvant produire plus de quatre tonnes d'alliage d'argent en huit heures de travail.

Le métal est coulé dans des lingotières verticales fermées et les lames qui en résultent ont des dimensions de 650 mm de longueur, 70 mm de largeur et 14 mm d'épaisseur.

Les lames sont ensuite soumises au laminage à froid, la phase finale du laminage est très importante, car sa précision conditionne le poids des pièces. Les lattes obtenues sont alors découpées en flans. On appelle « flan » la rondelle de métal brut.

Les flans, après triage, sont soumis au « cordonnage ». Cette opération va permettre de relever le bord du flan par un refoulement du métal. Ce cordon facilitera l'obtention d'une cannelure régulière et uniforme sur le bord de la pièce.

Ce rebord donné aux pièces permet notamment de les empiler normalement en cartouches sans que la gravure ne subisse d'usure provoquée par le frottement.

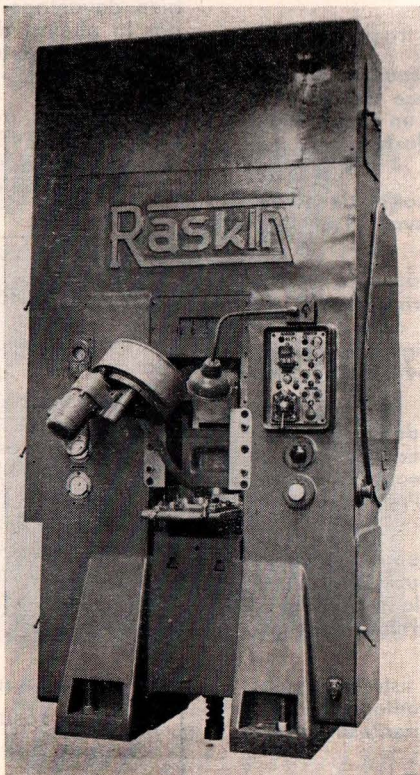
Cependant, ces opérations successives ont rendu le métal trop dur pour la frappe ; on lui rend sa malléabilité en le recuisant à une température variant de 650 à 700 degrés. Le recuit des flans en alliage d'argent s'opère à l'air libre et donne lieu à l'oxydation du cuivre à la surface des flans. Le lavage des flans dans un liquide composé d'acide sulfurique dilué et chaud va dissoudre l'oxyde de cuivre ; cette opération donnera à la pièce frappée son bel aspect blanc. Après un dernier triage, les flans blanchis et séchés sont comptés, pesés et soumis à la frappe.

LA FRAPPE.

Les presses monétaires modernes sont à leviers et à genouillères. Le flan est placé automatiquement sur le coin (1) inférieur qui est entouré d'une virole lisse ou cannelée. Le coin supérieur est alors descendu sur le flan sous une pression de 30 à 100 tonnes. Un simple coup suffit pour battre chaque pièce, les effigies étant imprimées sur les deux faces à la fois, tandis que le métal est refoulé latéralement dans les creux de la virole.

Les presses monétaires battent de 80 à 125 pièces par minute.

Les ateliers monétaires de Bruxelles possèdent dix-neuf presses de puissance diverse, pouvant frapper environ 600.000 pièces en huit heures.



Cette presse monétaire de conception nouvelle a été acquise par les ateliers de la Monnaie. On a pu la voir fonctionner à l'Exposition Universelle, au Heysel.

A titre documentaire, voici le poids des pièces belges : 0,20 F (branze) : 2 gr. — 0,50 F (branze) : 2 gr. 750 — 1 F (cupronickel) : 5 gr. — 5 F (cupronickel) : 6 gr. — 20 F (argent) : 8 gr. — 50 F (argent) : 12 gr. ½ — 100 F (argent) : 18 gr.

Les pièces qui viennent d'être frappées sont jetées sur une sorte de tapis roulant, devant lequel se trouve un examinateur qui, de temps à autre, saisit une pièce mal réussie et la rejette.

Au bout de la bande porteuse, les pièces étincelantes tombent dans des bacs. Leur contenu ira alimenter des machines qui les comptent à la vitesse de plusieurs milliers à l'heure et l'ouvrier n'a qu'à suivre le compteur de l'œil. Des sacs, en forte toile, sont ainsi remplis d'un nombre déterminé et exact de pièces.

Chaque sac, accompagné d'un bordereau, partira vers les caves de la Banque Nationale. De là, ces signes monétaires commenceront, de main en main, leur long voyage dans le pays et dans le monde.

Tout visiteur de la Monnaie se demande inévitablement quelles sont les mesures de surveillance qui sont appliquées dans les ateliers monétaires en vue d'empêcher les vols de métal ou de monnaies.

Tous les métaux sont pesés, au gramme près, à leur entrée à la Monnaie. Une pesée tout aussi rigoureuse est appliquée aux métaux sortant du magasin vers la fonderie. Les produits de la fonte sont à nouveau pesés avant d'être transmis aux laminiers. Il en va de même après le laminage, le découpage et le blanchiment. Les flans sont pesés et comptés avant et après la frappe et au cours des opérations de vérification et de contrôle. Le même poids de métal et le même nombre de flans et de pièces doit chaque fois être reproduit à l'exception des pertes minimales inhérentes à la fabrication. Ces pertes sont évaluées d'avance et un manquant anormal de métal serait immédiatement détecté.

Par mesure préventive, les ouvriers de la Monnaie sont soumis à la fouille, avant la sortie des ateliers. Les vols constatés sont par ailleurs extrêmement rares et leur importance est négligeable.

Il y aurait encore beaucoup à dire sur le chapitre monétaire, notamment sur la différence entre la monnaie véritable, dont la valeur correspond vraiment à la valeur nominale métallique, et la monnaie « fiduciaire », sorte de chèque imprimé sur métal dont la valeur intrinsèque n'a qu'une importance secondaire, mais ceci nous entraînerait trop loin.

Nous avons simplement voulu vous donner une vue sommaire sur les techniques modernes de la fabrication monétaire et vous convaincre de l'importance de cette institution dans la vie économique du pays.

(Doc. Bulletin de la Banque Nationale).

(1) Coin : pièce d'acier trempé gravé en creux, destiné à la frappe des pièces.

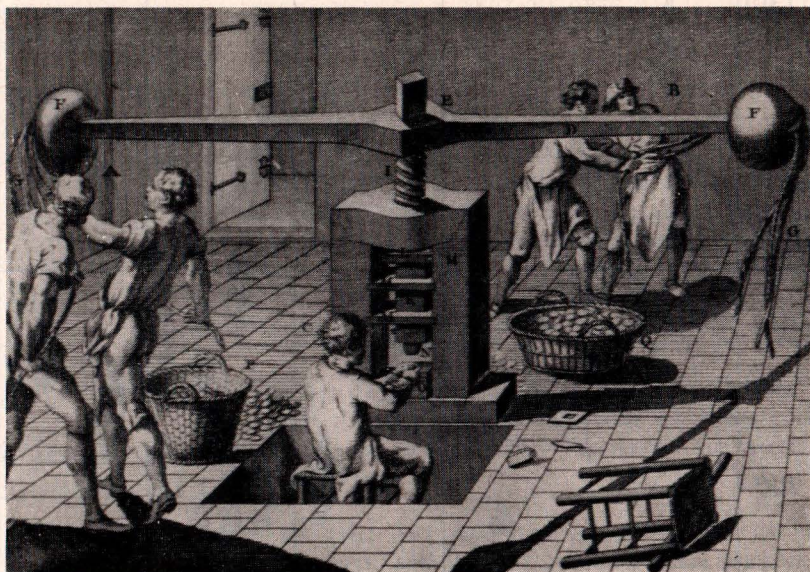
Le monnayage autrefois

On possède dans les musées des pièces de monnaie remarquables provenant des Romains et des Grecs qui utilisaient la frappe au marteau. Mais c'est en Allemagne, au XV^e siècle, que les premières machines à frapper la monnaie furent inventées. L'outillage se composait de laminiers, d'engins tireurs, de découpoirs, de tenailles et de presses ou balanciers pour la frappe. Le terme de « balancier » va, dès lors, être constamment utilisé pour désigner la machine qui assure l'empreinte de la monnaie.

La gravure reproduite ci-dessous montre la tête de vis qui porte un balancier horizontal de 2,50 à 3,50 mètres pourvu d'épaisses boules à ses extrémités.

Chacun des bras du balancier était mis en mouvement par plusieurs hommes. L'avantage de ce procédé était de disposer d'une impulsion plus énergique et plus élastique, alors qu'auparavant, depuis toujours, on pratiquait la frappe au marteau.

On comprend, d'après le dessin, que la presse à vis mise en mouvement, produisait la rotation et la descente verticale du pas de vis. L'ouvrier poussait donc, de cette manière, le coin supérieur contre le flan (rondelle de métal) posé sur le coin inférieur.



Le monnayage au balancier.

(Gravure de Bénard, extraite de l'Encyclopédie, 1766.)

Cliché Banque Nationale.

PROCÉDE ACTUEL DE LA GRAVURE DES COINS MONÉTAIRES

Jadis, on gravait les coins monétaires au moyen du touret dont se servent les graveurs de pierres fines. Aujourd'hui on procède différemment. Le modèle est fait en grand, puis réduit mécaniquement. Ce modèle, l'artiste le fait en relief sur de la cire. On le coule d'abord en plâtre, puis on obtient une fonte qu'on reproduit sur un morceau d'acier en l'amenant à la dimension que devra avoir la monnaie : cette réduction s'obtient au moyen du tour à réduire. Cette épreuve en petit, l'artiste la retouche à la loupe, travail long et délicat, puis on la soumet à la trempe. On a ainsi un poinçon (positif) en acier trempé dont on obtient les coins (négatifs) par une sorte de frappe à l'envers ; en effet, c'est ce modèle lui-même qui, placé sous le balancier, s'imprime en creux dans deux morceaux d'acier qui seront les coins.

Concours de Sécurité

COMMENTAIRES

Les motocyclistes poursuivent leur ronde symbolique emportant les espoirs de centaines d'équipiers bien décidés à faire franchir à leur représentant les bornes qui « payent ».

Depuis le dernier numéro, l'équipe n° 7 d'Anvers a perdu le commandement, mais voici que l'équipe 12 Atelier de Merksem a atteint 789 jours.

Applaudissons le Hainaut qui a maintenant 15 équipes en compétition avec les mêmes leaders qu'il y a deux mois.

A Namur, on constate avec regret la disparition de l'équipe 5; d'autre part nous annonçons à la page opposée que l'atelier d'Andenne a dépassé les mille jours; nous en parlerons en détail.

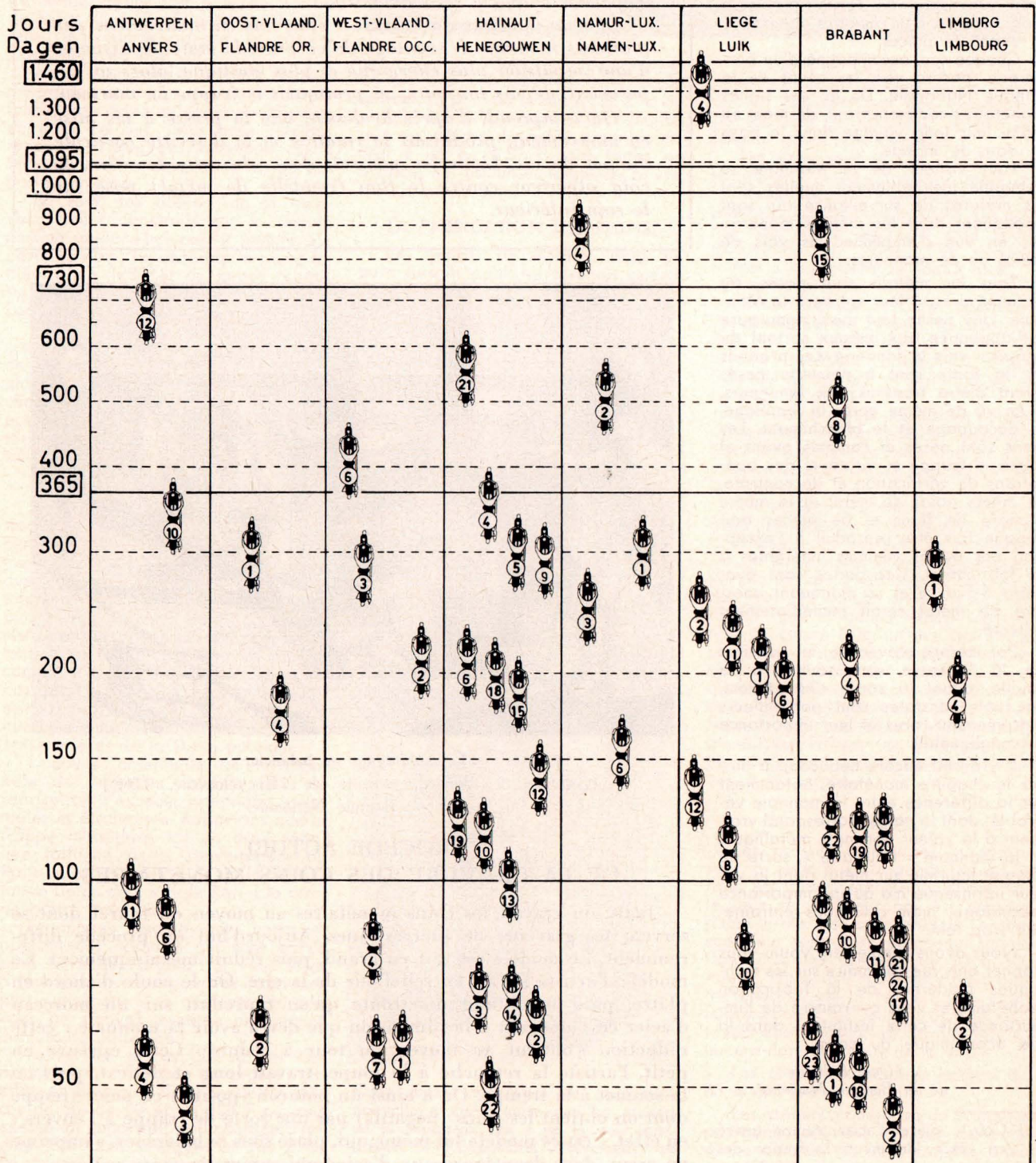
Au Groupe de Liège le trio Omal - Jemeppe - Verlaine a définitivement crevé notre dessin et force nous est d'annoncer qu'ils en sont à 1.659 jours sans accident.

Au Brabant, l'esprit de SECURITE semble avoir repris du terrain: il y a

16 équipes en jeu, donc ayant plus de CINQUANTE JOURS sans accident.

Comme on dit dans la chanson: « ça c'est mieux que bon ».

Le 16 octobre sera une date cruciale pour l'Atelier de Kessel-Lo, nous formons des vœux pour qu'ils l'atteignent sans encombre; cette semaine-là « Nos Vicinaux » sera à l'impression; nous regrettons de ne pouvoir attendre cet événement que nous commenterons dans le prochain numéro.



Pour la première fois dans les annales de la S.N.C.V.

Deux grands ateliers comptant chacun plus de cent travailleurs

ANDENNE et KESSEL-LO

ont effectué plus de 1000 journées de travail sans accident chômant

OPERATION « SECURITE ROUTIERE » VIA SECURA

DU 14 septembre au 30 octobre 1959, Via Secura, Association pour la prévention des accidents de la Route, a organisé une grande campagne de sécurité sur les autoroutes Bruxelles-Liège et Bruxelles-Mons.

La S.N.C.V. a participé et collaboré à cette vaste campagne qui visait à augmenter par tous moyens possibles la Sécurité sur la route.

A cette occasion, nous extrayons le passage ci-après d'une lettre qui fut adressée à tous les agents des Groupes du Brabant, du Hainaut, de Liège et du Limbourg :

- 1) *N'utilisez jamais un moyen de locomotion qui n'est pas en parfait état, tant au point de vue freins et pneus qu'au point de vue feux et lumières.*
- 2) *Motocyclistes et velomotoristes prudents porteront toujours un casque de protection.*
- 3) *L'excès de vitesse est cause de nombreux accidents, souvent très graves.*
- 4) *Comme piéton, vous n'êtes pas à l'abri de l'accident. Evitez toute distraction sur la voie publique.*

En outre, une lettre adressée à tous les conducteurs des groupes en question, assurant un service sur une des deux routes, rappelait les quelques conseils de prudence ci-après :

- 1) *N'arrêtez pas trop brusquement aux différents points d'arrêt, mais ralentissez progressivement;*
- 2) *Garez votre véhicule convenablement aux points d'arrêt dans le but de gêner le moins possible la circulation routière ;*
- 3) *Ne roulez pas à cheval sur les lignes tracées sur la route ;*
- 4) *Ne vous laissez pas distraire par les voyageurs.*

A l'attention des voyageurs des affichettes furent placées sur tous les véhicules des régions précitées :

Voyageurs prenez garde !

- *En montant et en descendant d'un véhicule, soyez prudents.*
- *Pour traverser la route, faites attention à la circulation routière.*

A cette occasion, l'étude des points d'arrêts a été entamée dans le but d'augmenter la sécurité des voyageurs et de faciliter l'écoulement du trafic routier.

Nous espérons que cette campagne, qui a connu un grand succès, continuera à porter des fruits.

*
**

DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE, LA DEFAILLANCE D'UN SEUL PEUT AVOIR DE GRAVES CONSEQUENCES ET COMPROMETTRE L'ENSEMBLE DE NOS RESULTATS. Voyez ce qui arrive par le mauvais fonctionnement d'un seul caractère sur le clavier d'une machine à écrire.

NZ RZSSZMBLZZ PAS A UNZ VIZILLZ TOUCHZ

Bizn quz ma machinz à écrirz soit d'un modèlz déjà vizuz zllz zst zncorz zn très bon ztat, zt zllz mz rzndrait d'zxczllznts szrviczsz si, commz vous l'apzrczrvzz, unz dzs touchzsz n'était détraquéz.

Il zst zexact qu'il rzstz quanrantz-six touchzsz qui tapznt normalzmnznt. Mais il suffit quz l'unz d'zllzsz szulzmnznt nz travaiillz pas corrctzmnznt pour créer czttz différzncz avcz un ouvragz zxcuté.

Nz pznszz-vous pas quz lz programz dz sécurité de votrz zntzrzprisz rzsszmbzl à ma vizillz machinz à écrirz ? Tout lz pzrsonnzl n'y participz pas zfficaczmznt.

Czrtzsz vous pouvzz dirz : « Bon mais après tout jz nz rzpré-szntz qu'unz pzrsonnz parmi bzaucoup. Un programz dz sécurité n'a pas bzsozn dz l'unanimité pour réussir... ».

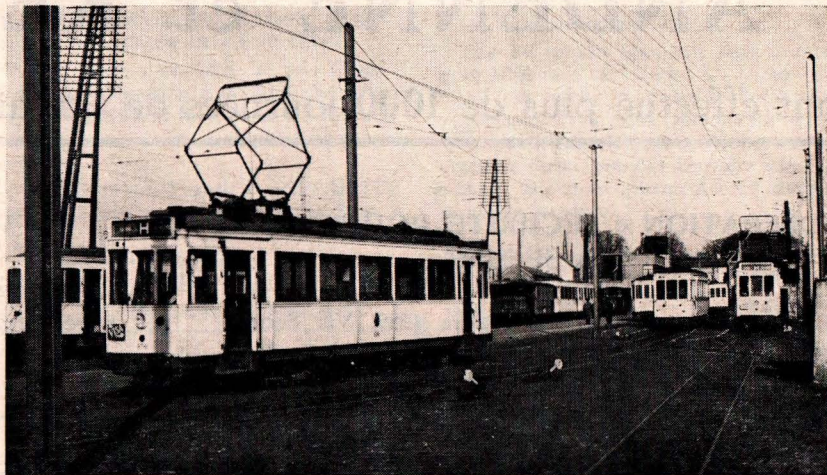
La prochainz fois quz vous tizndrzz un tzl raisonnzmnznt rappzllz-vous ma machinz à écrirz zt ditzsz-vous : jz suis, comme tout autrz, unz pzrsonnz indispznsablz pour la réussitz du programz dz sécurité. Ma szulz abstzntion risquz d'zn compromzttz l'zxcution zt dz mzttrz zn dangzr la viz dz mzs camaradzsz ou dz mzs subordonnéz.

(KLEBER-COLOMBES.)

Sur la ligne Hamme-Anvers (rive gauche) les autobus ont remplacé les tramways

La nouvelle ligne d'autobus pénètre au centre d'Anvers

Il est utile de rappeler, croyons-nous, que la ligne Hamme - Anvers fait partie du Groupe de la Flandre Orientale. Ainsi, depuis le 20 septembre dernier, il n'y a plus aucune ligne électrique dans ce groupe. Le dépôt de Hamme (photo ci-contre) comptait 6 motrices électriques et 13 remorques à bogies. Cette ligne est utilisée par de nombreux ouvriers travaillant en équipes (chantiers navals, docks, etc.) et le premier départ a lieu à 4 h. du matin. L'exploitation par autobus nécessite à l'heure actuelle 13 autobus A 98 DAR; on prévoit 5 bus en supplément durant les mois



(Photo Bazin.)



d'hiver. Cette substitution a permis d'apporter à l'exploitation une amélioration remarquable; en effet, nous avons été autorisés à prolonger notre ligne par le tunnel sous l'Escaut jusqu'au centre de la ville, Place Roosevelt. La photo ci-contre montre notre autobus sortant du tunnel routier. Le parcours jusqu'à la Place Roosevelt s'effectue en 1 h. 17, alors qu'il fallait 1 h 6' pour arriver de Hamme à l'entrée du tunnel pour piétons (rive gauche). La nouvelle ligne a une longueur de 33 km 800.

(Photo Roels.)



La station vicinale de Hamme dispose d'une trentaine d'autobus pour assurer l'exploitation des lignes qui y aboutissent.