



NOS VICINAUX

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

NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information
Affilié à l'Union des Journaux
d'Entreprise de Belgique

Rédaction : 14, rue de la Science

Bruxelles

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

N° 94

SEPTEMBRE-OCTOBRE 1961

SOMMAIRE

| | Page |
|---|------|
| Le tram à cheval à Louvain . . . | 3 |
| A Poulseur, des machines à vapeur, construites en 1885, assurent un service intensif en double traction . | 4 |
| A l'aérodrome d'Ostende (Raversijde) durant la saison touristique . | 6 |
| Comment fabrique-t-on le blason vicinal? | 7 |
| La suspension pneumatique sur dix autobus Leyland-Brossel | 10 |
| Une ligne d'autobus internationale Eindhoven - Turnhout | 11 |
| L'atelier de Jumet fête ses mille jours sans accident | 12 |



NOTRE PREMIERE PAGE

La ville d'Eindhoven, aux Pays-Bas, connaît depuis la fin de la guerre, une expansion continue. La S.N.C.V. exploite en commun avec la société Brabantse Buurtspoorwegen autodienst (société hollandaise) la ligne Turnhout - Arendonk - Eindhoven.

Voici un autobus vicinal devant la gare d'Eindhoven.

LE PUBLIC ET NOUS

Nous avons jugé utile de reprendre partiellement un article, paru en avril 1960, dans le bulletin d'information d'une société d'autobus néerlandaise. Le rôle des transports dans une communauté y est bien défini et vous vous apercevrez que ce texte est valable dans tous les pays du monde :

NOTRE société remplit une mission de première importance dans la vie sociale.

Si ses services ne fonctionnent pas convenablement, cela fait du tort à beaucoup de gens et désorganise les autres entreprises.

Durant les années de guerre, on a pu voir que les transports secondaires étaient d'une importance vitale pour tous les habitants.



Ces voyageurs comptent sur nous pour partir et arriver à l'heure dite.

Notre Société est au service du public.

Les gens comptent sur nous et nous accordent leur confiance.

Nous ne pouvons pas les décevoir.

Tôt le matin, les travailleurs se rendent à l'usine ou au bureau.

Nous nous chargeons de les faire arriver à l'heure.

Le soir, nous nous occupons de les reconduire à l'heure dite, car Papa est toujours attendu à la maison.

Les enfants vont à l'école et en reviennent.

Ils doivent être à l'heure à la maison, sinon la maman est inquiète.

Ces parents nous confient leurs enfants pour les transporter en sécurité.

A chaque heure du jour, des milliers de gens comptent sur nous.

Ils ont leurs soucis et leurs peines.

Ces gens prennent place dans notre bus, nous ignorons tout du petit monde dans lequel ils vivent.

Nous savons seulement qu'ils comptent sur NOUS.

C'est pourquoi, notre entreprise ne peut jamais manquer à son devoir.

(B.B.A. Nieuws - N.V. Brabantse Buurtspoorwegen - Autodiensten, Breda).

LE TRAM A CHEVAL A LOUVAIN

Lors de recherches effectuées en vue de retracer l'histoire de la ligne vicinale Bruxelles-Louvain, nous avons découvert un curieux document photographique, reproduit ci-contre, et montrant l'exploitation d'un service public de transport en commun hippomobile, dans la ville de Louvain, avant 1912.

Nous avons voulu en savoir davantage sur cette première ligne urbaine, mais pour ne pas alourdir et compliquer l'historique de Bruxelles-Louvain, nous avons préféré traiter séparément les deux sujets. D'autre part, comme les rapports annuels des premières années d'existence de la S.N.C.V. ne donnaient guère de renseignements précis, nous nous sommes adressés à M. Van Ryckel, Archiviste de la ville de Louvain, qui nous a aimablement ouvert ses dossiers vénérables et remarquablement classés.

C'est ainsi que nous avons pu apprendre que le 26 août 1871, la Société « Tramway Compagnie de Londres » demanda à l'administration communale de Louvain l'autorisation d'installer dans la ville un chemin de fer américain (c'est ainsi qu'on dénommait les trams à cheval roulant sur rails par opposition aux premiers omnibus à pavés).

En 1872 et 1873, des sociétés belges présentèrent également des projets.

Le 8 août 1873, un cahier des charges fut approuvé en vue d'établir une ligne ferrée: Station - rue de la station - (actuellement Bondgenoten laan) - Grand'Place - rue de Bruxelles jusqu'au Blauwe Hoek.

Le 8 août 1873, le conseil communal annonça qu'il recevrait les offres jusqu'au 1^{er} septembre et le 29 septembre 1873, un contrat de concession fut conclu avec la Société « Tramways de Louvain » (Desmeth et Cie).

Au cours de la séance du conseil communal du 9 mars 1874, on approuva un « Règlement sur la circulation des tramways américains »; la ligne fut ouverte au trafic le 4 avril 1874, cette société exploita cette ligne de tramway à cheval durant 21 ans, c.-à-d. jusqu'en juin 1895.

Le conseil communal, en sa séance du 30 mai 1895, décida de construire une ligne de tramway à cheval entre la station et la place du Marché (Grote Markt).

Les rails seraient posés par les soins de la ville. (N.D.L.R. Il semble vraisemblable que les rails du premier tramway de 1874 furent enlevés et remplacés par une voie ferrée entièrement nouvelle, à écartement normal chemin de fer.)

Le 13 juillet 1895, le collège échevinal ouvrit une adjudication publique et le 6 août 1895, la concession fut accordée à MM. Bertrand et Colson, dirigeants de la société exploitante : Les Tramways de Louvain. Cette décision fut approuvée par un A.R. du 11 mai 1896.

L'exploitation effective débuta le 1^{er} septembre 1895. La longueur de la ligne comportait 1.117,5 M et l'écartement de la voie était 1,435 m.

La concession était valable pour dix ans et la voie devait être posée et entretenue par la Ville. En feuilletant les dossiers, nous avons relevé un détail amusant : le 2 septembre 1909, l'administration communale envoya une lettre à la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, mais elle fut adressée rue de Diest (Diestsestraat) à Louvain, concernant « la mise en service de voitures **ouvertes** par mauvais temps ». Ce furent « les Tramways de Louvain », qui répondirent à cette lettre en disant qu'ils changeaient le matériel plusieurs fois par jour **suivant les intempéries !**

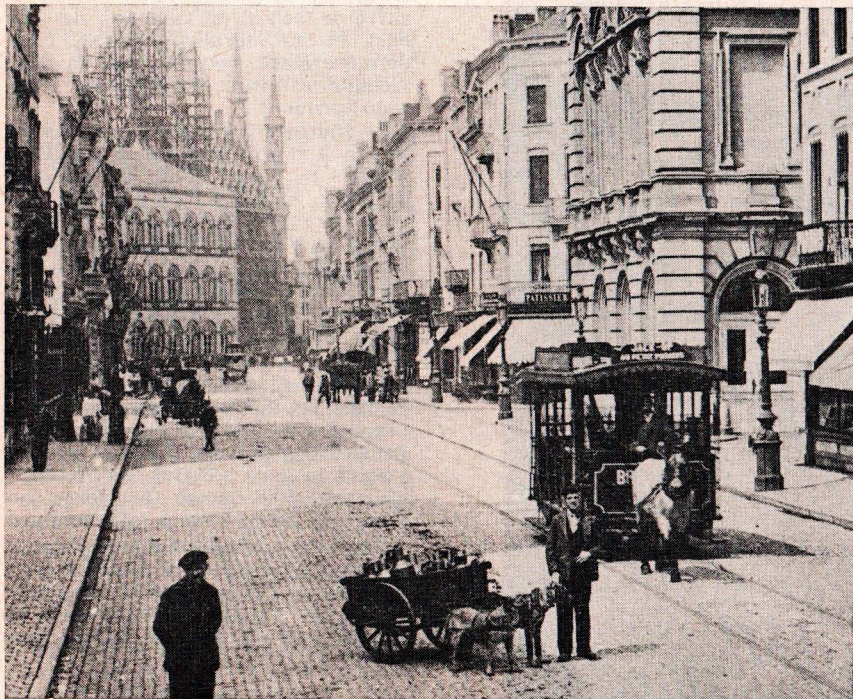
Quelques chiffres.

| | 1900 | 1908 |
|--------------------------------|---------|---------|
| Nombre de chevaux : | 14 | 14 |
| Nombre de voitures : | 8 | 8 |
| Nombre de voyageurs par an : | 383.122 | 418.532 |
| Nombre de voyageurs par jour : | 1.049 | 1.143 |
| Kilomètres parcourus : | 113.880 | 113.880 |
| Coefficient d'exploitation : | - » | 93 % |

La concession fut retirée le 16 avril 1912, étant donné que les Tramways de Louvain, dans une lettre du 21 mars, avaient demandé d'arrêter leur exploitation pour le 31 mai 1912.

La décision du conseil communal fut entérinée par un Arrêté Royal du 3 juillet 1912.

Traduction d'un article de M. J. NEYENS pour Onze Buurtspoorwegen.



Cette photo, prise avant 1912, montre la rue de la station, à Louvain, devenue Bondgenotenlaan après 1918.

A PROPOS DE LA LIGNE FERREE BRUXELLES - LOUVAIN

L'archiviste communale de St Josse-ten-Noode, Mlle Y. Du Jacquier, a consacré un article dans la revue « Brabant » à la liaison, par tram à vapeur, Bruxelles — (Place Madou) — Cimetière de Bruxelles, sous le titre quelque peu large de « Ligne vicinale de St Josse à Louvain ».

Nous y relevons que, dès 1880, à la suite du déplacement du cimetière de Bruxelles, on commença à parler d'une liaison, par tram à vapeur, entre la place Madou et la nouvelle nécropole.

La concession fut accordée le 26 avril 1883, mais déjà un an après, en mars 1884, le Conseil communal demandait à l'Autorité supérieure de supprimer la ligne, dans la partie comprise entre la place Madou et la place St Josse.

Etant donné la forte déclivité de la chaussée de Louvain entre ces deux points, nous avons pensé que la traction à la vapeur y avait été supprimée assez rapidement. Or, Mlle Du Jacquier cite un long passage d'une interpellation du Conseiller communal Tiberghien, en 1888, sur les dangers de la machine à vapeur dans la montée de la Chaussée de Louvain. Comme nous l'avons dit, ce ne fut qu'en 1889 que la S. N. C. V. reprit la ligne et fit commencer son itinéraire à la rue Willems à St Josse-ten-Noode.

**DES MACHINES A VAPEUR
DATANT DES DEBUTS
DE LA S.N.C.V. TRACTIONNENT,
CHAQUE JOUR,
40 WAGONS DE 18 TONNES**

Depuis quelques mois on assiste, sur une ligne vicinale isolée, à un spectacle quotidien assez extraordinaire : des locomotives, dont certaines furent construites en 1885, assurent chaque jour la traction d'une quarantaine de wagons de 18 T. sur une ligne de 8 km, en déclivité constante.

Auparavant, le transport journalier dépassait rarement 5 à 6 wagons comportant principalement de la dolomie (pierre spéciale concassée que l'on mélange à l'acier en fusion) venant des fours à dolomie de la Préalles, appartenant à la S.A. Cockerill-Ougrée.

Pour connaître les raisons de ce renouveau, nous nous sommes rendu à Poulseur qui se trouve dans la vallée de l'Ourthe, à une trentaine de km. de Liège, sur la ligne S.N.C.B. Liège - Marloie - Jemelle. Sur les



Nos machines viennent d'amener un grand nombre de wagons chargés sur les voies de triage de la gare S.N.C.B. de Poulseur.

voies de raccordement de la gare S.N.C.B. de Poulseur, nous remarquons deux de ces vaillantes HL, à grand écartement, qui viennent d'amener, de la gare vicinale toute proche, une vingtaine de wagons plats chargés de blocs massifs de roche.

Ces transports ont commencé le 15 juin 1961.

Où vont ces pierres extraites de nos carrières ?

Ces wagons sont acheminés, via Maastricht, sur Ymuiden, port situé sur la mer du Nord. En effet, l'Etat néerlandais réalise en ce moment l'extension des môles d'Ymuiden de manière à créer un chenal d'entrée d'environ 700 m; le môle sud, qui a une longueur de 1500 mètres, sera prolongé de 2.000 m, quant au môle nord, moins important, il sera allongé d'environ un kilomètre. Rappelons que du port d'Ymuiden part le Noordzee kanaal que peuvent emprunter les bateaux jusqu'au port d'Amsterdam.

Ces travaux gigantesques sont réalisés à l'aide de blocs de pierres pesant entre 300 et 5.000 kg. Rien que dans les fondations on utilisera un million et demi de tonnes de pierres extraites, en plus grande partie, de carrières belges de Lessines, de Quenast et de Merbes-Sprimont, cette dernière étant desservie par la ligne vicinale à grand écartement Poulseur-Sprimont.

La fourniture s'effectue par chemin de fer, à raison de trois trains de 56 wagons par jour. Pour faire face à ce trafic, la S.N.C.B. a mis sur pied un programme de transport avec rotation accélérée des wagons plats spéciaux qui, au préalable, avaient été transformés dans ses ateliers. Il s'agit, en effet, d'anciens wagons fermés très peu demandés à l'heure actuelle.

Le contrat intéressant les carrières de Merbes-Sprimont entraîne pour l'exploitation de la ligne vicinale de Poulseur-Sprimont, l'acheminement jusqu'à la gare S.N.C.B. de Poulseur, d'environ 700 tonnes de pierre par jour, soit 4.200 tonnes par semaine.

Sur cette ligne existent cinq raccordements principaux : le raccordement Chartier à Chanxhe, celui des Carrières des Fours à dolomies de La Préalles, le raccordement des carrières



Vue impressionnante du convoi vicinal longeant les voies S.N.C.B., entre Chanxhe et Poulseur (Photo HELLER).

d'Ogné et des deux raccordements des carrières de Merbes-Sprimont.

Nous disposons actuellement à Poulseur de quatre locomotives de 23 tonnes à grand écartement :

La 801 type 11 sortie des ateliers Léonard en octobre 1885.

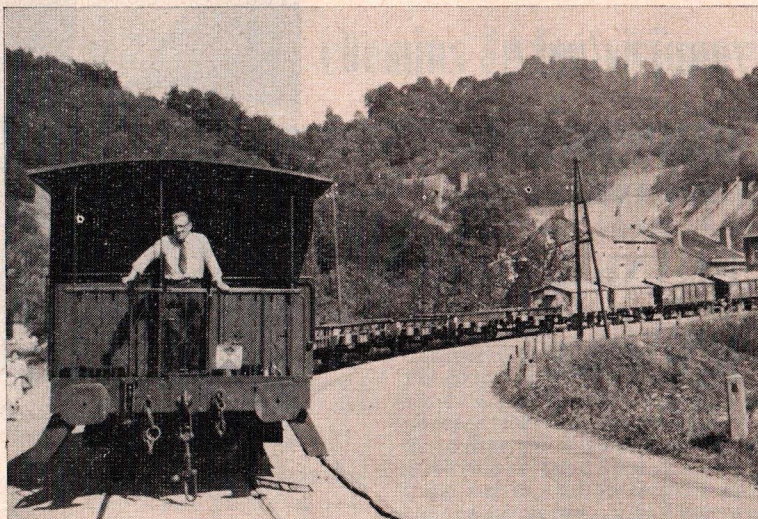
La 802 identique à la précédente.

La 810 type 12 construite à la Franco-Belge en octobre 1897.

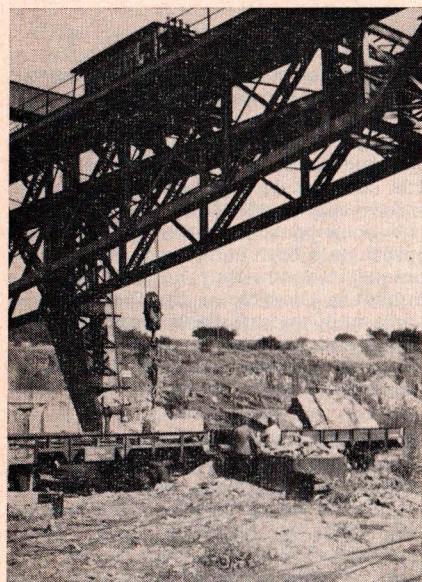
La 816 même type construite en 1912.

Ces dates de construction indiquent que la ligne elle-même est très ancienne; en effet, les travaux furent commencés en 1886 alors que l'arrêté royal de concession n'est sorti que le 21 mai 1887.

Le rapport annuel de 1887 signale l'ouverture de la ligne le 9 décembre 1887 en service marchandises seulement. Le service voyageurs a commencé le 1 mars 1888.



Le chef-train Berleur veille au frein sur le fourgon-bagages, accroché en queue d'un train de trente wagons vides qui monte vers les carrières.



A Merbes-Sprimont, un grand pont-roulant hisse les blocs de pierre du fond de la carrière sur les wagons plats.

La centaine de wagons véhiculés actuellement chaque jour, à la montée et à la descente, exigeait la double traction; mais lorsqu'on examina la question de l'entretien de ces locos, les moyens d'assurer les réparations inévitables, on se rendit compte que les anciens « vaporistes » du Groupe de Liège étaient presque tous à la retraite. La Direction confia à M. Eyckmans, chef de dépôt de Basenge, le soin de surveiller et d'aider aux travaux d'entretien des vaillantes mais vétustes machines à vapeur.

L'an dernier, une seule loco suffisait à Poulseur.

Aujourd'hui, un agent spécialement désigné allume à 5 h. du matin les deux H.L. prévues pour le service et la double équipe de traction prend la route à 8 heures.

★

Lorsque nous arrivons en gare vicinale de Poulseur, près de 30 wagons vides vont être amenés aux carrières; le fourgon réglementaire est en queue et au moment où nous allons y prendre place, quelle n'est pas notre stu-

péfaction de constater qu'il s'agit du C2006 dont le frère est au musée vicinal! Le convoi qui mesure environ 250 mètres s'ébranle et nous allons longer, sur près d'un km, les voies de la ligne du grand chemin de fer jusqu'à la station de Chanxhe. A cet endroit, la voie vicinale bifurque et s'engage sur le pont de l'Ourthe. Dès ce moment, la voie en accotement va suivre la route qui est en montée continue. Les deux machines de 23 t. à grand écartement sont encore très puissantes.

A chacun des raccordements, le convoi doit être arrêté en pleine côte; les chauffeurs quittent leur chaudière pour aller placer des cales, laissant les machinistes manœuvrer pour amener les wagons vides.

Arrivés à Merbes-Sprimont, nous allons photographier l'immense carrière d'où l'on extrait des pierres depuis près d'un siècle. Le spectacle est impressionnant, car on a fait sauter,

la veille, une formidable charge de dynamite. Nous allons maintenant effectuer le voyage de retour.

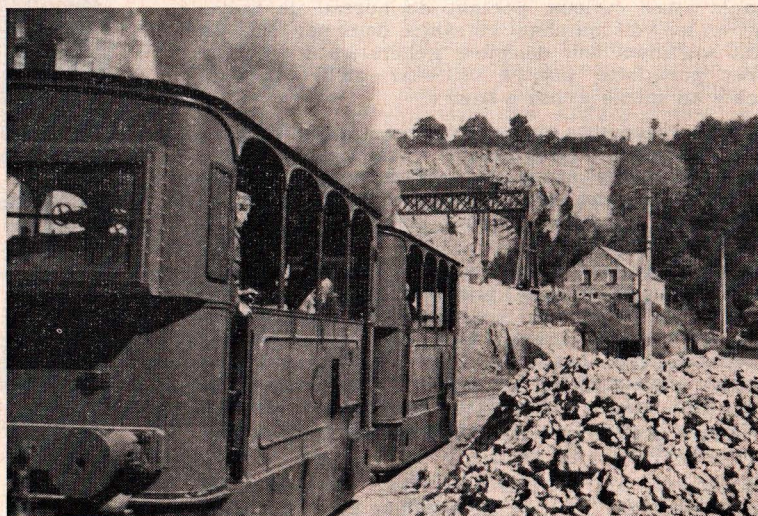
A chaque raccordement, nous reprenons les wagons chargés de blocs de pierre dont certains ont 2 m. de haut. Le convoi s'allonge sans cesse jusqu'au moment où le nombre maximum autorisé de wagons chargés (20) est atteint.

De la plate-forme du fourgon, nous avons une vue extraordinaire sur une file mouvante de 200 m. de masse rocheuse.

Nous tournons la tête et, en voyant l'intérieur de ce fourgon qui roule depuis 75 ans, nous nous demandons si nous ne rêvons pas, si nous sommes aux Vicinaux en 1891 ou en 1961 ?

Mais nous revoici bientôt à Poulseur, cette petite gare vicinale qui a bien failli disparaître et qui, cette année, va battre bien des records de tonnage.

A toute vapeur !



En double traction aux carrières de pierre de dolomie.

Un nouveau service saisonnier direct

**RAVERSIJDE
(AERODROME)**

BLANKENBERGE

KNOKKE



Les bagages des touristes aériens sont amenés sur wagonnets jusqu'au bureau de la douane.

L'an dernier encore, le touriste anglais qui débarquait à l'aérodrome d'Ostende, et qui désirait se rendre à Blankenberge ou au Zoute, devait soit prendre un taxi (dont coût 350 à 500 F), soit utiliser le bus urbain vicinal jusqu'à Ostende, avec transbordement des bagages sur le tram Ostende - Knokke.

Avant la saison 1961, les hôteliers de la région s'étendant entre Ostende et Knokke, demandèrent au Ministère des Communications d'assurer à leur clientèle anglaise, amenée par avion, un transport économique, confortable et direct. Le département invita la S.N.C.V. à assurer ce transport par autobus. Notre direction régionale de Bruges fut chargée de l'exploitation de cette nouvelle ligne n° 18 et à cette ligne furent affectés deux véhicules urbains dont le confort des sièges avait été amélioré.

Le 1^{er} juillet, le service fut mis en route avec un départ toutes les heures, à partir de 9 h. 30, à Ostende - Raversijde, et à l'heure juste à Knokke. Un samedi du mois d'août, nous avons voulu suivre cette ligne. A notre arrivée à Raversijde nous fûmes frappés par l'animation qui régnait autour du bâtiment de la tour de contrôle. Plusieurs autocars étaient rangés dans la cour, les uns visiblement carrossés en Angleterre avec le poste de conduite à droite, les autres portant des plaques minéralogiques belges. Tous ces véhicules étaient loués par des agences anglaises de tourisme. L'autobus n° 5, (Ostende - Aéroport) arriva et vint se placer en face de l'autobus n° 18, qui attendait sa clientèle.

L'arrivée des Anglais, amenés par « Chartered Planes » (avions loués entièrement par agence), est un spectacle assez curieux. Sortant du bureau de l'aérodrome, on les voit marchant en rangs, deux par deux, en suivant sagement leur déléguée, généralement une Ostendaise polyglotte, jusqu'à l'autocar, qu'ils appellent « coach » ou même « char-a-banc ».

Aussi, lorsque nous vîmes se diriger, vers notre autobus, deux couples anglais assez originaux, assez individualistes pour s'aventurer sur le Continent, sans être conduits en troupeau, nous fûmes remplis d'admiration sincère et de sympathie et nous eûmes envie de leur serrer la main.

Le conducteur Dutreeuw, un de ceux qui furent spécialement désignés pour la ligne n° 18, nous montra que la ligne 18 n'était pas une ligne ordinaire; il s'empressa auprès des bagages, amenés de l'avion, et les plaça à bord de l'autobus. Les deux couples que nous allions emmener, avaient choisi un hôtel à Blankenberge et l'agent..., qui semblait connaître l'emplacement de tous les hôtels de la côte, leur annonça l'endroit où il arrêterait son autobus.

En résumé, tout se passa le mieux du monde, les voyageurs ont été amenés directement de l'aérodrome d'Ostende à leur hôtel à Blankenberge, la distance de 25 km ayant été couverte en un temps record.

Au retour, nous partîmes de Knokke à 15 heures; l'autobus était vide et nous pensions que l'heure était peu propice pour un départ. Mais pas du tout, à Duinbergen nous embarquâmes une jeune fille, à Blankenberge un couple typiquement britannique et, à Wenduynne, nous eûmes la surprise de voir toute une famille, sans bagages, nous faire signe près de la plaque d'arrêt de l'autobus. Comme nous pensions qu'ils faisaient erreur, nous nous apprêtions à leur indiquer le kiosque de l'arrêt du tram, lorsque le conducteur nous apprit que nous avions couramment la clientèle de familles entières qui vont passer l'après-midi au café-restaurant Moeder-avia à Raversijde, d'où l'on peut suivre le spectacle attirant des arrivées et des départs d'avions. C'est là un appoint de clientèle qui ne peut manquer d'augmenter.

La ligne n° 18 a suspendu ses activités depuis le 31 août, mais nous pouvons dire que la S.N.C.V. a rempli au mieux la mission qui lui avait été confiée par les pouvoirs publics et qu'elle a rendu service aux hôteliers de la région. Si cette année, la ligne n'a pas été bénéficiaire, il n'en sera peut-être pas toujours ainsi, car l'aérodrome d'Ostende - Raversijde va connaître une vaste extension.



L'autobus du service 18 au terminus de Knokke-Zoute; nous voyons arriver le tram du service régulier Ostende - Knokke.

Comment fabrique-t-on l'écu armorial des chemins de fer vicinaux ?

A diverses reprises, des abonnés de « Nos Vicinaux » se sont adressés à la rédaction pour obtenir une décalcomanie du blason de la S.N.C.V. afin de l'appliquer sur une reliure ou de l'utiliser comme élément décoratif sur un panneau de triplex. D'autre part, tout récemment, nous avons lu, dans le « British Railways Magazine », un article consacré à la bonne façon de poncer et de vernir un panneau de bois avant d'y faire adhérer la décalcomanie de l'emblème de cette société.

Cela nous a incité à visiter les installations de la firme Waucampt qui imprime le blason des Vicinaux depuis plus de 25 ans. C'est le chef d'atelier, M. Plas qui fut chargé de nous expliquer les détails de la fabrication pour laquelle on utilise les procédés de la lithographie et de l'offset. Il s'agit d'une technique manuelle et mécanique assez compliquée qui exige des ouvriers spécialisés. Dès l'abord, nous fûmes très surpris d'apprendre que l'impression d'un blason demande une quinzaine de passages à la machine pour permettre de fixer, sur le support, une dizaine de couleurs variées, dont la superposition va donner des teintes de force différente. Mais n'anticipons pas. On est parti, il y a longtemps, nous dit M. Plas, d'un dessin original en couleur, lequel fut redessiné en noir et reporté sur une pierre lithographique avec repères et indications des teintes désirées. Après cela, l'artiste attaché à la maison a procédé à une sélection des couleurs, en dessinant chaque partie de teinte sur une pierre différente, par exemple, la pointe de bleu qui souligne le blanc des perles de la couronne, le gris qui va donner l'ombre au sceptre, le jaune clair du corps du lion et tous les bistres clairs et foncés dont la superposition donnera la teinte conçue par l'artiste créateur. Mais, en plus de ces impressions de couleur différente, il faut prévoir des passages de machines pour plusieurs couches de blanc, une couche de dorure et des couches de vernis. Ajoutons que pour que le rouge soit vraiment chaud et vif, il est indispensable de prévoir deux passages successifs. On se rend compte que ces opérations nécessitent un travail de repérage précis et délicat.

Sans vouloir entrer dans trop de détails, il importe de dire que la feuille de papier de la décalcomanie ne sert que de support à une couche de gélatine (composée de fécule de pomme de terre et de colle animale) et qui est soluble dans l'eau. Les impressions successives se font sur cette couche de gélatine et ne pénètrent donc pas dans le papier proprement dit, lequel va s'enlever tout

seul, après humidification, une fois la décalcomanie posée à l'endroit choisi.

Le principe du procédé lithographique est chimique ou plus exactement physico-chimique, basé sur l'antagonisme entre l'eau et les corps gras, entre l'encre des régions encrées et l'eau amenée sur les régions vierges.

Pour imprimer le dessin tracé sur la surface lisse d'une pierre en calcaire poreux avec une encre grasse, on mouille légèrement la pierre (l'eau est repoussée par les régions encrées). Puis on l'enduit d'une encre grasse (repoussée par les régions humides) et on décalque l'encrage sur la feuille de papier. A proprement parler, la lithographie est l'art de dessiner à l'encre grasse, sur pierre, des images imprimables.

Les pierres lithographiques sont du carbonate de chaux à peu près pur, d'une structure poreuse extrêmement fine; l'épaisseur des pierres peut aller de 4 à 15 cm suivant les formats.

Les machines « litho » ne sont actuellement employées que pour les petits tirages, généralement en couleur, et les décalcomanies peuvent être également réalisées sur des machines offset beaucoup plus rapides.

★

A l'origine, le texte figurant sur le blason était bilingue. Il est devenu unilingue et, récemment, pour faciliter l'échange du matériel autobus d'une province à l'autre (plus fréquent que le matériel de tramways) on a supprimé tout texte.

Le blason vicinal se présente sous la forme de l'écu ancien. Au centre, le lion de couleur jaune se détache sur fond de sable (terme héraldique signifiant le noir) et le texte se déployait en cercle sur fond de gueules (émail rouge du blason). Deux sceptres différents, dont l'un figure une main, s'entrecroisent de dextre à senestre (de droite à gauche) et une couronne ornée de perles, à calotte de soie rouge, surmonte l'ensemble.

Une certaine diversité se manifeste en matière de blason : certains dépôts demandent le lion et le sceptre, avec ombre brune, tandis que d'autres demandent le blason avec ombre verte.

COMMENT FAIRE ADHERER UNE DECALCOMANIE

Nous venons de voir qu'une décalcomanie consiste en une feuille de gélatine, soluble dans l'eau, qui sert d'intermédiaire entre le papier et l'impression faite des multiples couches de couleurs et de vernis transparents. Dès lors, la meilleure façon de coller le blason sur une face quelconque est d'appliquer au préalable sur la tôle ou le panneau, une couche de vernis, puis d'attendre un moment que le vernis devienne poisseux; ensuite, de tremper entièrement la décalcomanie dans l'eau, de la laisser égoutter, puis de la poser à plat, en égalisant la surface avec une roulette en caoutchouc en partant du milieu vers les bords. On peut alors enlever ou glisser la feuille de papier, l'image apparaîtra dans tout son éclat. Il suffit de rincer à grande eau avec une éponge douce, d'essuyer et de laisser sécher pendant 24 heures. Pour la bonne conservation de l'image, il est recommandé de la recouvrir d'une ou deux couches de vernis; mais attention, pas de vernis cellulosique à base d'alcool qui pourrait dissoudre les couleurs.

L'auteur de l'article paru dans la revue précitée des Chemins de fer anglais, terminait son article en disant : « Une couche de vernis peut être appliquée dès que la décalcomanie est complètement sèche, elle sera absorbée tandis qu'une deuxième couche donnera du brillant à l'image et la troisième couche, enfin, donnera de l'éclat aux couleurs du blason. »

Mais les amateurs anglais veulent la perfection et disent : « Ne poncez pas l'image avant d'avoir donné trois couches de vernis. Après la quatrième couche, vous pourrez frotter légèrement avec un papier émeri n° 300 suivi d'un 400, pour obtenir une surface douce et finir avec une cinquième couche de vernis. Laissez un intervalle de 48 h. entre chaque vernissage; utilisez fréquemment un torchon à poussière et veillez à ce que votre brosse soit propre et que l'opération ait lieu dans une pièce chauffée, car le vernis froid laisse des traces de coup de brosse. »

Est-il besoin de dire qu'à l'atelier, il n'est pas question de prendre autant de temps et autant de précautions ! Mais cependant nous espérons que cet article aura convaincu les agents préposés à ce travail que cette feuille à fond doré qu'ils reçoivent du magasinier, est le fruit d'un travail artistique et mérite d'être traitée avec un certain soin !

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

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Luc chez M. NEYENS Jos (Mechelen).

HAINAUT

Philippe chez M. VERMEIREN J. (Anderlues).

Daniel chez M. LORIAUX A. (Mons).

Marie-Christine chez M. REUMONT H. (Pont-de-Loup).

Eric chez M. LABENNE J. (Gouy-lez-Piéton).

Nicole chez M. FOURNER R. (Courcelles).

Didier chez M. HENIN R. (Couillet).

Michel chez M. MATHEYS A. (Souvret).

Beatrice chez M. BURTON R. (Châtelineau).

Michel chez M. MEUL F. (Fayt-lez-Manage).

Chantal chez M. MACHTELINCKX R. (Courcelles).

Carine chez M. ANDREADAKIS J. (Quaregnon).

Paulette chez M. DEBRUYN E. (Hornu).

Danielle chez M. DEGEEL P. (Fayt-lez-Manage).

Sylvie chez M. COLARTE S. (Wasmes).

NAMUR-LUXEMBOURG

Patricia chez M. PIERRE Constant (Arlon).

Jean Luc chez M. DEFOSSE Joseph (Seilles).

Joëlle chez M. SMAL Raymond (Landenne sur Meuse).

Philippe chez HENRARD Maurice (Mohiville).

Geneviève chez MASSART Arthur (Velaine sur Sambre).

LIEGE

Liliane chez M. GORISSEN J. (Riemst).

Francis chez M. LOWET E. (Tongres).

Marie-Louise chez M. MONARD S. (Bassenge).

Guy chez M. SMETS J. (Heers).

BRABANT

Fabienne chez M. DUMONT L. (Thorembais St-Trond).

Patrick chez M. DETOURNAY J. (Arquennes).

Carine chez M. VAN DEN EEDE G. (Ramsdonk).

Sonia chez M. PEETERS M. (Meise).

José chez M. EVRARD J. (Thines).

Beatrice chez M. POTOMS R. (Steenhuffel).

Eddy chez M. DUBOIS A. (St-Kwintens Lennik).

Christian chez M. VANDERHEYDEN F. (St-Kwintens Lennik).

Patrick chez M. TIMMERMANS M. (St-Kwintens Lennik).

Jozef chez M. DE MAN H. (Haren).

Jozef chez M. SERMEUS A. (Heverlee).

Christine chez M. VELDEMAN A. (Appels).

Jacqueline chez M. WAUTERS M. (St-Pieters Leeuw).

Luc chez M. HARNIE J. (Schepdaal).

Betty chez M. LEUCKX J.B. (St-Martens Lennik).

Lucienne chez M. LECLERCQ W. (Monstreux).

Benoît chez M. DE ROOCK A. (Schepdaal).

MARIAGES

HAINAUT

M. SAUVAGE Georges a épousé Mlle OLEMANS F.

M. MASSET Charles a épousé Mlle JAUMOTTE Jeannine.

M. LAMBOTTE Robert a épousé Mlle DE WILDE Cl.

M. DIEU Edg. a épousé Mlle VANDERGHEYNST M.-T.

NAMUR-LUXEMBOURG

M. BRASSELET Claude a épousé Mlle GOFFAUX G.

M. MANIQUET Lucien a épousé Mlle HENROTAUX A.

M. MONFORT Aimé a épousé Mlle VAN LANCKER E.

LIEGE

M. EYCKMANS Raymond a épousé Mlle HAVART Jenny.

BRABANT

M. WAUTERS K. a épousé Mlle VAN DEN BORRE M.

M. APRIL Raymond a épousé Mlle MEURIS Maria.

M. NEUKERMANS Jan a épousé Mlle TURF Helena.

M. DE VALCKENEER M. a épousé Mlle KESTENS A.

M. DE MAEYER Alfons a épousé Mlle SMEDTS M.

M. SPELTENS Emiel a épousé Mlle SCHEERS Maria.

M. VANNIEUWENHUYSE F. a épousé Mlle KUYPERS J.

M. COOMANS Leander a épousé Mlle DE MEYER M.-J.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de juillet - août 1961.

| | | |
|---|----|---------|
| HUYBRECHTS L., receveur | 41 | Anvers |
| DE SCHEPPER P., conducteur él. | 39 | » |
| VANDEVOORDE K., receveur | 37 | » |
| SIMONS F., receveur | 35 | » |
| SMEYERS L., piocheur | 35 | » |
| VERSCHEUREN F., conducteur él. | 32 | » |
| TREE X., contrôleur | 46 | Brabant |
| GOOSSENS F., ouvrier qual. | 45 | » |
| TUYAERTS A., receveur | 44 | » |
| VAN LEEMPUTTEN A., chef-receveur | 42 | » |
| DE BOIS J., receveur | 40 | » |
| DE GREVE J., ouvrier qual. | 39 | » |
| TERWECOREN E., conducteur él. | 38 | » |
| VRANCKEN A., chef-receveur | 37 | » |
| BERREWAERTS P., receveur | 35 | » |
| SERVAIS Ch., conducteur | 33 | » |
| GILLARD V., chef-piocheur | 32 | » |
| DE PRINS H., ouvrier d'élite | 29 | » |
| URBAIN G., ouvrier demi-qual. | 29 | » |
| GOFFAUX Ch., piocheur | 16 | » |
| FRANCART J., contrôleur | 46 | Hainaut |
| CARPENTIER A., chef de dépôt 1° cl. | 40 | » |
| BOCHY R., conducteur él. | 36 | » |
| STEPPE V., ouvrier qual. | 36 | » |
| MERCIER J., ouvrier d'élite | 33 | » |
| BREBANT G., receveur | 32 | » |
| DIEU G., conducteur él. | 32 | » |
| LABART G., conducteur | 31 | » |
| ACKERMANS F., ouvrier qual. 1° cl. | 26 | » |

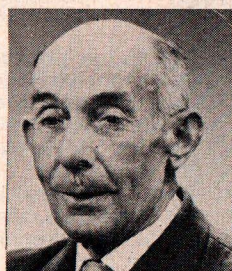
LES LONGUES CARRIERES



LOSSY A.
Débuta comme chauffeur de locomotive à Nevele, en 1924. Il fut successivement conducteur d'A.R., puis d'autobus et finalement receveur.



LEMILLE Ch.
A débuté à Namur le 4-9-1918 et a été conducteur pendant toute sa carrière.



PEETERS L.
A débuté à Bilzen (Limbourg) le 26-6-14 aux Voies et Travaux pour passer, en 1938, au Mouvement en qualité de receveur.



TREE Xav.
A débuté comme conducteur électrique sur les lignes de Bruxelles, le 1-4-1915. Nommé chef-conducteur en 42, il fut pendant près de 20 ans un instructeur consciencieux.



VANSIEMPSSEN J.
Est entré en service le 14-7-1914 comme machiniste sur les lignes de Liège. Au moment de sa mise à la retraite il était machiniste de 1^{re} classe.

Administration Centrale

LA JOURNEE DU SOUVENIR

Comme chaque année, le hall d'honneur de l'Administration Centrale sera ouvert le samedi 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.

Les agents de l'Administration centrale ont appris avec consternation le décès, à l'âge de 52 ans, de leur collègue M. Henri Roland, Inspecteur technique.

Entré aux Vicinaux avec le diplôme de conducteur civil en février 1933, il passa le début de sa carrière au Groupe de Gand; ensuite il réussit l'examen de moniteur d'organisation et le 1^{er} avril 1945, fut transféré à Bruxelles.

Il resta quelque temps à l'I.G. puis passa à V.T. sous les ordres de M. De Cock. Au début de cette année, son état de santé le contraignit à prendre un long repos, mais il se rétablissait parfaitement et rien ne laissait prévoir une fin aussi proche.

Il sera unanimement regretté et, au nom du personnel, « Nos Vicinaux » adresse à sa veuve et à ses cinq enfants ses bien sincères condoléances.

PETITE CHRONIQUE DE LA SECURITE

REMISE DU DIPLOME DE MERITE

Au cours de la séance trimestrielle du Service Général de sécurité tenue le 28 septembre à Liège, Monsieur De Clercq, Inspecteur Général a remis à Monsieur Botton, Directeur du Groupe de Liège, le diplôme de mérite pour la campagne « Ordre et Propreté » avril - mai 1961.

Parmi les gagnants du concours de sécurité organisé par l'A.I.B. nous retrouvons, pour les groupes d'expression française, le nom de Simonis Jean, de Barchon qui a gagné 100 F.

La presse a relaté le décès de Monsieur Charles Leploe, sculpteur et peintre éminent. Le défunt, après avoir conquis son diplôme de docteur en droit, s'était consacré aux arts plastiques.

M. Leploe, qui était notamment professeur de sculpture à l'École Nationale Supérieure des Arts décoratifs de la Cambre, à Bruxelles, était l'auteur du trophée de sécurité comte L. de Lichtervelde (une main étreignant un serpent) que nous avons reproduit maintes fois dans « Nos Vicinaux ».

Namur-Luxembourg

ACTES DE PROBITE

Durant le mois d'août, les agents du groupe de Namur-Luxembourg, dont les noms suivent, ont trouvé et remis les objets ci-après :

Jacques RIPET, de Namur, un porte-monnaie contenant 1.420 F.

Georges DECAMP, de Forville, un porte-monnaie contenant 294 F.

Théophile PICARD, d'Amberloup, un portefeuille contenant 445 F.

Brabant

ACTES DE PROBITE

En effectuant une ronde dans son dépôt, le 11-8-1961, M. Vermeiren, Chef de Mouvement à Dilbeek, a trouvé dans une voiture remorque une enveloppe contenant dix billets de mille francs. Cette somme put encore être remise à son propriétaire le jour même.

L'agent CORBEELS, Jules du dépôt de Haacht, a trouvé dans son autobus une sacoche contenant une somme de 4.100 F. Il s'est empressé de remettre la sacoche au bureau et la propriétaire a pu ainsi rentrer en possession de son bien dès le lendemain.

Hainaut

L'agent Florent JOBERT, de la Bouverie, a trouvé et remis sur la ligne Mons - Dour, une sacoche de dame contenant une importante somme d'argent ainsi que des papiers d'affaires.

C'est toujours avec fierté que NOS VICINAUX annonce de pareils gestes d'honnêteté qui font honneur à la S.N.C.V.

REDUCTION SUR LES PRIX D'ABONNEMENTS SCOLAIRES EN FAVEUR DES ENFANTS D'AGENTS

Sur les lignes d'autobus à tarif autobus aucune réduction n'a été accordée jusqu'à présent sur les prix des abonnements scolaires.

Depuis le 1^{er} septembre 1961, il peut être délivré des abonnements scolaires à prix réduit de 50 % sur les lignes d'autobus à tarif « autobus » :

- 1) aux enfants à charge et non mariés des agents de la S.N.C.V. en service ou pensionnés;
- 2) aux orphelins non mariés d'agents de la S.N.C.V.

Les demandes d'abonnements de l'espèce doivent être accompagnées d'un certificat d'identité, signé par le chef de service sous l'autorité duquel se trouve placé l'agent qui sollicite pour ses enfants le bénéfice de cette mesure.

Une liste en sera adressée à la Direction Générale, Service E.I.

Les prix réduits sont arrondis, le cas échéant, aux cinq francs supérieurs.

Propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Ah, les voilà ! je vois que vous avez pu les mettre à l'abri, sur la tablette du pare-brise.

RECEVEUR : Vous voulez parler de ces gerbes de fleurs ? J'ai eu assez de mal; en voilà une idée de nous faire transporter des colis aussi encombrants à l'heure de pointe !

B. : J'étais au bureau quand un particulier est venu apporter, en taxi, six grandes gerbes à faire parvenir au village de N...; il était 16 heures 30.

R. : Etions-nous obligés d'accepter de pareils...

B. : Certes, il aurait mieux valu que le taxi continue jusqu'à N... mais cela aurait coûté deux cents francs de plus aux neveux éplorés. Au bureau, le préposé ne voyait pas le moyen d'expédier six gerbes par l'autobus de 17 heures.

R. : Il y a souvent 90 personnes, dès le départ !

B. : J'ai suggéré alors de téléphoner à l'expéditeur, en l'occurrence la fleuriste, et de lui demander si nous pouvions scinder l'expédition; elle fut d'accord et ajouta que l'intéressé avait le temps d'attendre et c'est pourquoi on vous a amené ces splendides dahlias.

R. : Merci, mais je n'aime que les orchidées... Vous ne trouvez pas qu'en cette circonstance on abusait un peu de notre complaisance ?

B. : Sans doute, mais l'agent des Vicinaux doit être avant tout, UN BON VOISIN. Cela me fait toujours plaisir, de voir dix fois, vingt fois par voyage, des habitants des villages traversés adresser un salut cordial à nos agents. Voyez-vous, il est impossible d'évaluer cette « recette de sympathie » quotidienne, mais cela représente un capital d'une valeur considérable.

R. : Bien sûr, c'est un témoignage de chaleur humaine. A propos de chaleur, j'ai appris que récemment un conducteur d'autobus vicinal voit devant lui un camion dont le moteur est en flammes; n'écoutez que sa conscience, notre agent s'arrête, saisit son extincteur et court aider à éteindre l'incendie. Toutefois, il avait oublié que son bus stationnait juste à côté du camion en flammes; les voyageurs lui ont fait comprendre, avec quelques éclats de voix, qu'ils se sentiraient mieux en sécurité un peu plus loin.

B. : C'était, en effet, témoigner d'une grande imprudence.

R. : Dites, contrôleur Boudard, vous parliez aussi tantôt du Condroz et de la Gaume, mais est-ce que vous savez bien où cela se trouve ?

B. : Oui. Je le crois tout au moins; pourquoi me demandez-vous cela ?

R. : Une idée comme ça; parce que je connais des gens qui pensent qu'Omal est dans le milieu du Condroz alors que c'est dans la Hesbaye. A bon entendeur, salut !

Essais de suspension pneumatique sur nos autobus

DIVERS réseaux de transport en commun ont mis à l'essai des autobus à suspension pneumatique.

La S.N.C.V., de son côté, a en service trois autobus General Motors pourvus d'une suspension de ce genre; notre société a également acquis deux autobus Mercedes et deux autobus Magirus et deux Saviem avec suspension pneumatique.

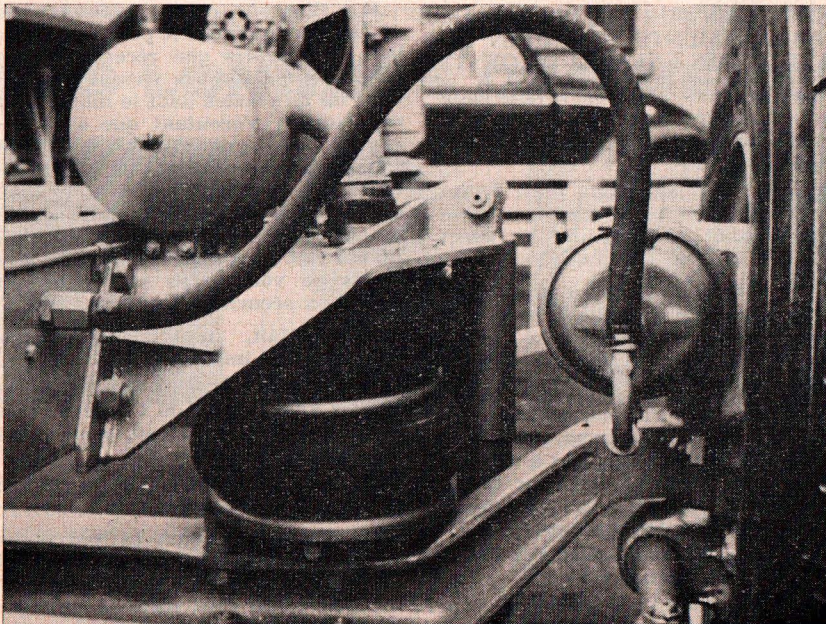
La suspension pneumatique peut être intégrale (ressorts pneumatiques à soufflets ou à diaphragme) ou mixte (ressorts à lames plus soufflets).

Au Salon de l'Automobile de 1960, à Bruxelles, la firme Brossel a exposé un châssis pourvu d'une suspension pneumatique mixte montée aux essieux avant et arrière.

Dix de ces véhicules avec moteur horizontal Leyland à l'arrière ont été commandés. Un ressort à lames classiques quoique beaucoup moins important en volume que les ressorts à lames utilisés couramment est prévu pour la tare du véhicule, c'est-à-dire le poids du châssis et de la carrosserie; il doit également jouer les rôles accessoires d'un ressort à lames (maintenir l'essieu et absorber les réactions du freinage).

Les éléments pneumatiques doivent être alimentés, suivant la charge du véhicule, à une pression plus ou moins élevée.

Une valve est mise en action par la variation de niveau entre la caisse du véhicule et l'essieu, au moment où des voyageurs montent ou descendent. Si ce niveau diminue, la valve admet l'air vers les coussins pour rétablir le niveau normal; elle évacue de l'air dans le cas contraire; le plancher de l'autobus est ainsi maintenu à un niveau constant. La valve ne fonctionne que lors de l'ouverture des portes. Notons aussi que l'on améliore grandement la suspension d'un autobus en adaptant la pression de gonflage des pneus à la charge et à l'état de la route. Il est certain que la suspension pneumatique commence au pneu en contact direct avec la route. Un gonflage adéquat, ni trop peu ni trop permet certainement d'assurer un roulement très doux avec la suspension classique.



NOUVELLES DES EXPLOITATIONS

HAINAUT

Depuis le 18 septembre 1961, notre Groupe du Hainaut exploite en régie le service public d'autobus Casteau-Soignies-Horrues-Lessines, qui était affermé à la S.A. Les Autobus Brainois, de Braine-le-Comte.

Toutefois, notre Groupe du Hainaut a réorganisé l'exploitation de cette ligne en supprimant les sections Lessines (St)-Silly (4 Saules) et Neufvilles (Postes) - Casteau (Village).

Par contre, il assure une nouvelle relation de Silly (4 Saules) à Bassilly (S.N.C.B.). De plus, il est fait application du tarif vicinal à partir de la date de reprise.

Longueur totale nouvelle : 40,666 kilomètres.

Depuis le 1^{er} septembre, le Groupe a mis en activité une extension jusqu'à Herchies au service public d'autobus Mons - Erbisceul - Masnuv - St-Jean.

Le Groupe exploite depuis le 1^{er} septembre une extension Casteau-Soignies au service public d'autobus Mons - Casteau.

Le Groupe a obtenu l'autorisation d'exploiter un service public d'autobus Quiévrain (gare) - Dour - Warquignies.

NAMUR

Depuis le 1^{er} septembre une relation directe entre Namur (S.N.C.B.) et Jambes (Cité du Souvenir) via le Pont des Ardennes a été mise en activité sous le n° 80, comme extension au service public d'autobus Belgrade - Namur - Jambes.

BRABANT

Depuis le 18 septembre 1961, notre direction régionale du Brabant exploite en régie le service public d'autobus Nivelles - Braine-le-Comte - Virginal qui était affermé à la S.A. Les Autobus Brainois, à Braine-le-Comte. Longueur de la ligne : 29 km.

Une autorisation a été accordée au Groupe pour l'exploitation d'un service public d'autobus Bruxelles (Nord) - Meise - Grimbergen - Humbeek.

Depuis le 1-10-1961 le Groupe du Brabant a mis en exploitation un service d'autobus d'adjonction à la ligne de tramway Z (Bruxelles - Zuun).

La ligne dessert Zuun, St-Pieters-Leeuw et un nouveau quartier de la commune de Lot.

Sur cette photo, on voit nettement les soufflets en caoutchouc reposant sur l'essieu avant et, à gauche, le réservoir d'air de compensation. A droite des soufflets on distingue l'amortisseur. Le tuyau que l'on voit à l'avant-plan est celui de l'air comprimé destiné au frein à air.

Les autobus vicinaux vont, chaque jour, à EINDHOVEN (PAYS-BAS)

Connaissez-vous une ligne vicinale où le conducteur dispose de « deux machines à tickets Almex » et où l'on donne des billets aller et retour ?

Vous dites que cela n'existe pas et vous donnez votre langue au chat ?

Eh bien, vous avez tort car cette situation existe et se présente sur la ligne internationale Turnhout - Arendonk - Eindhoven.

Cette liaison belgo-hollandaise de 42 km a été inaugurée le 28 mai dernier et elle est exploitée en commun par la S.N.C.V. et la société Brabantse Buurtspoorwegen Auto-diensten dont le siège est à Breda.

Depuis longtemps l'idée avait été avancée de supprimer un transbordement à la frontière, entre les deux sociétés exploitantes. Après de multiples démarches auprès des autorités officielles, ce projet, qui constitue en somme un premier essai, a pu être réalisé.

L'autobus à destination d'Eindhoven stationne au marché de Turnhout dans une rue latérale. A 10 heures, nous montons à bord d'un véhicule de la B.B.A. et le conducteur nous remet un ticket valable de la frontière à Eindhoven au moyen d'une Almex qui donne le prix en gulden (florins), et qui est surtout utilisée en territoire néerlandais. Le conducteur possède une table de conversion des prix et nous payons en argent belge; le billet aller et retour nous fait d'ailleurs réaliser une économie de 35 cents, ces billets A.R. ne sont valables que sur la section néerlandaise.

Après 15 minutes de parcours, au cours desquelles nous avons longé des champs dont la terre est noire comme de l'asphalte, nous atteignons Arendonk, qui est devenu depuis la fin de la guerre, un village prospère aux maisons avenantes. Nous profitons de l'arrêt à la frontière pour examiner l'intérieur du bus. Sur les vitres, nous remarquons une série d'affichettes en vitrauphanie dont le sujet est dessiné sous forme de silhouette, noir sur blanc. L'une invite les voyageurs à s'asseoir décemment : geen voeten op de bank (ne mettez pas vos pieds sur la banquette); l'autre demande de préparer la monnaie d'appoint. Un détail nous frappe également, c'est le toit ouvrant qui doit bien avoir du charme en été. L'esprit pratique des Hollandais se révèle dans l'emplacement réservé aux bagages, à la droite du conducteur, tout à côté de la porte d'entrée à ouverture coulissante, fonctionnant automatiquement. Et voici que viennent s'immobiliser, à côté de nous, deux camions militaires; les conducteurs portent sur l'épaule les lettres R.A.S.C. ou R.E.M.E., ce

sont des soldats anglais : nous nous croyons en 1945.

Mais notre chauffeur nous ramène à la réalité et nous indique, d'un geste de la main, une clôture en treillis qui s'étend à l'infini sur la bruyère inculte, c'est un immense champ de manœuvre militaire.

Pendant plusieurs kilomètres on ne se rend vraiment pas compte que l'on a quitté la Belgique; mais bientôt voici qu'apparaissent des routes latérales pavées de briques rouges; voilà un premier café avec sa façade de briques foncées et une réclame... de Bols ! La route suivie est excellente, avec à gauche et à droite une piste pavée réservée aux vélos haut perchés de nos voisins du Nord.

Mais c'est l'entrée dans Eindhoven qui nous a fait le plus d'impression, car les architectes urbanistes y ont prévu de vastes dégagements fleuris entre les blocs de maisons à habitations multiples. Un dépliant édité par le Syndicat d'initiative qualifié Eindhoven de : « Ville plein d'allant » et ce titre n'est pas usurpé. Cette petite ville a connu depuis la fin de la guerre une expansion extraordinaire; elle comptait 6.000 âmes avant 1920, elle est devenue aujourd'hui la 6^{me} ville des Pays-Bas avec environ 170.000 habitants.

On sait que Eindhoven est le siège de la N.V. Philips Gloeilampenfabrieken qui utilise, paraît-il, 36.000 ouvriers et employés. Le bus traverse

ainsi des quartiers tout neufs, des parcs de sport et des jardins publics. Il va bientôt faire son arrêt devant le tout nouveau complexe de la gare et de la poste qui forment un ensemble architectural remarquable.

A 14 h. nous assistons à l'arrivée du bus rouge vicinal devant la gare. Devant notre autobus, au quai des départs, se tient un contrôleur de la B.B.A. dont le veston s'orne de la mention « Informatie » brodée sous le revers. En outre, il porte fièrement le bijou diminutif de la décoration nationale de 40 ans de service dans l'entreprise. Malgré sa présence, de nombreux voyageurs viennent demander à notre conducteur M. Woestenburg, les renseignements les plus inattendus n'ayant aucun rapport avec la ligne vers Turnhout ! Quelques minutes avant le départ, les places assises sont occupées aux 3/4.

Sur les belles routes hollandaises notre bus file à toute allure. Après le passage de la frontière, à Arendonk, monte une douzaine de voyageurs et nous serons 27 en arrivant à Turnhout.

Signalons, enfin, qu'un de nos fermiers exploite depuis longtemps, par autobus, une autre ligne internationale, celle de Turnhout-Tilburg.

Cette ligne est un gage de bonne entente et de bon voisinage qui ne peut que contribuer à forger un esprit européen. C'est pour cette raison que nous avons tenu à vous la faire connaître.



A Eindhoven, côte-à-côte, le bus de la S.N.C.V. à destination de Turnhout et le bus de la B.B.A. pour 's Hertogenbosch.

Pour la première fois : UNE EQUIPE DE 139 HOMMES (atelier de Jumet)

A DEPASSE LES MILLE JOURS SANS ACCIDENT

Le samedi 9 septembre, lorsque nous arrivons à Jumet pour assister à la fête organisée à l'intention des membres de l'équipe n° 5, nous ne reconnaissons plus l'entrée du dépôt et de l'atelier. En effet, les voies ont été supprimées à l'exception d'une seule longeant à droite le vaste emplacement nouvellement asphalté, qui offre ainsi aux autobus une aire de manœuvre idéale.

C'est là que se rassemblent les agents et leur famille, car il a été convenu qu'avant de se rendre à la salle des fêtes on prendrait une photo-souvenir. M. Kennes, Directeur, entouré de MM. Decoster et Pourveur, Ingénieurs principaux-chefs de service ainsi que de M. Smal et M. Van Hasselt, chefs d'ateliers et M. Claeys, chef du service de Sécurité pour le Hainaut accueillant les invités ainsi que la délégation du Service général de la Sécurité conduite par M. Mornard, Ingénieur en chef, accompagné de son épouse et de M. Follon Inspecteur principal et de M. Tissen.

Par petits groupes, les agents et leurs épouses bavardent entre eux et nous remarquons que de nombreuses dames se connaissent mais n'ont plus eu l'occasion de se rencontrer depuis longtemps, ce qui prouve l'utilité et l'agrément de réunions de ce genre, sur le plan humain et social.

Mais bientôt M. Smal s'affaire à placer chacun de façon à former un groupe photographique dans les règles de l'art, sans oublier de mettre en bonne place le remarquable tableau conçu par M. De Coster et réalisé par M. Bastin agent de l'atelier.

La photo prise, le signal du départ est donné, l'autobus spécial s'ébranle et peu après chacun se retrouve devant la gare de Jumet-Brulotte. Nous pénétrons dans la salle de fête d'un établissement tout proche où nous sommes accueillis en musique par l'orchestre OGER, très réputé dans la région et qui va se dépenser sans compter toute l'après-midi.

Après que chacun a pris place, un verre de vin est servi et tout de suite M. Claeys, chef de la Sécurité, au Groupe du Hainaut, remercie Messieurs les Ingénieurs et les fonctionnaires de l'Administration Centrale qui assistent à la cérémonie, puis s'adressant aux agents, il leur dit : ... « Comme chef de la Sécurité » du Groupe du Hainaut je félicite chaleureusement l'équipe 5 de l'atelier de Jumet qui a réussi le 10 juillet dernier, à atteindre son 1.000^{me} jour sans accident chômant de travail. Cet exploit, car on peut appeler ainsi cette performance, marquera dans les annales de la Sécurité, tant nationale que provinciale, c'est en effet la première fois qu'une équipe atteint 1.000 jours sans accident chômant avec un effectif aussi élevé.

» Je vous propose maintenant l'objectif que vous pouvez atteindre. Le premier consiste en la PREMIERE place au classement interéquipe : en effet, ce classement étant établi suivant la formule : nombre d'hommes multiplié par le nombre de journées, vous vous rapprochez chaque jour de cette 1^{re} place détenue actuellement par vos camarades d'Andenne. Le second, c'est d'atteindre les 2.000 jours, ce chiffre

» peut vous paraître énorme à première vue, mais vous pouvez l'atteindre.

» Il y a trois ans, auriez-vous pensé qu'une fête comme celle-ci aurait pu être organisée ? Continuez sans défaillance et vous verrez que ce but qui vous paraît inaccessible aujourd'hui est parfaitement réalisable.

» Pour conclure je vous dis : Vive l'équipe 5 et bonne route pour la 1^{re} place à l'inter-équipe ainsi que pour les deux mille jours ! »

Des applaudissements nourris prouvent que M. Claeys a touché la corde sensible.

M. Mornard, Ingénieur en chef, prend la parole, il remercie d'abord les organisateurs de la cérémonie de lui avoir permis de s'adresser aux agents de Jumet et à leur famille; il félicite ceux qui se sont dévoués pour mettre sur pied cette fête de la Sécurité; puis prononce le discours ci-dessous :

*Monsieur le Directeur,
Mesdames, Messieurs,*

Au nom de Monsieur André, Président du Conseil d'Administration, de Monsieur Hoens, Directeur Général et de Monsieur De Clercq, Inspecteur Général et Chef du Service Général de la sécurité, je vous félicite de tout cœur pour le magnifique succès que vous venez d'obtenir.

Et ce n'est pas sans une certaine émotion que je revois les anciens et les moins anciens.

Je me souviens du jour où pour la première fois nous avons franchi un an sans accident chômant.



Une photo particulièrement réussie des participants. Au-dessus, le panneau réalisé à l'atelier.

Nous trouvions cela formidable, et pourtant voyez-vous, aujourd'hui, ce succès d'antan nous semble bien faible, puisque dans une dizaine de jours vous atteindrez trois ans sans accident chômant.

Quand je prends connaissance à Bruxelles, d'un accident survenu au Hainaut, je regarde toujours si l'ouvrier blessé n'est pas un de mes anciens, car si l'accident en soi est déjà pénible, il l'est d'autant plus quand il s'agit d'un agent avec lequel on a vécu plusieurs années, partageant avec lui, et plus qu'il ne le pense parfois, ses joies et ses soucis.

Et ce n'est pas sans une pensée émue que je me rappelle quelques accidents de travail très graves, voire fatals.

Car voyez-vous, l'accident de travail garde toujours son visage de malheurs et son caractère de catastrophe physique et morale.

Aujourd'hui nous avons tous une tendance à tourner en dérision certains dictons de nos grand-mères et pourtant ne croyez-vous pas que ce sont elles qui avaient raison.

Quand elles nous disaient « Le travail, c'est la santé », je pense qu'aujourd'hui cette affirmation prend une signification toute particulière.

La santé c'est avant tout une hygiène physique et morale qui permet à l'homme de se trouver en parfait état d'équilibre pour commencer son travail.

La santé est ensuite une question d'ordre au poste de travail, cet ordre qui permet d'éviter des pertes de temps, des erreurs d'exécution et surtout des accidents a priori bénins, mais dont les suites peuvent être funestes.

La santé, enfin c'est être vigilant et attentif, afin d'éliminer toutes les causes qui pourraient atteindre l'ouvrier dans son moral et dans sa chair.

Je disais dernièrement à des agents de mouvement que leur responsabilité nationale était grande car ils permettaient à tous ces braves gens de chez nous d'atteindre leur lieu de travail journalier à bon port.

Vous également dans votre domaine vous assurez cette responsabilité, car le chauffeur, le wattman, le voyageur vous font confiance que tous les organes de sécurité d'une voiture électrique ou d'un autobus ont été vérifiés et réparés convenablement.

Et personnellement, pour vous avoir côtoyés, pour vous avoir connus, je sais que cette confiance est bien placée.

Et c'est la raison pour laquelle, je me réjouis de votre beau succès.

Je suis content pour vous, mais également pour Mesdames vos épouses, qui par leur équilibre et leur sagesse d'esprit, vous ont permis, jour après jour, semaine après semaine, d'atteindre ces mille jours.

Pour terminer, je voudrais vous dire un mot des accidents sur le chemin du travail.

Depuis le mois de juin, le service général a entamé une grande campagne pour combattre ce genre d'accident.

Car que de vies gâchées, que de santés abîmées, uniquement par le fait que certains agents se déplacent avec du matériel en mauvais état ou qu'ils ne respectent pas le code de la route.

Si nous achetons une moto ou un vélomoteur, possédons également un casque de protection. Et surtout portons-le.

Notre vélo est-il équipé de freins convenables, d'une lumière adéquate et de pneus non usés? Oui? Alors, restons vigilants.

Et c'est ainsi que si nous parvenons à nous imprégner de cet esprit de sécurité, nous n'aurons plus d'accident,

ni au travail

ni sur le chemin du travail

ni à la maison.

Aussi, amis de l'atelier de Jumet, je souhaite que vous n'en restiez pas là. Et c'est pourquoi, Monsieur le directeur, Mesdames, Messieurs et amis de l'atelier de Jumet, je suis certain de vous revoir à la cérémonie des 2.000 jours.

Ce jour-là, certains visages qui nous sont chers seront sans doute partis à la pension, mais ceux qui auront pris la relève, prouveront ainsi qu'ils auront compris, la belle leçon que leurs aînés leur donnent aujourd'hui.

Je vous remercie.

Maintenant, le moment est venu d'apporter une diversion, c'est ce dont se charge la trépidante meneuse de jeu de l'orchestre Oger, lequel entame la première de ses sélections d'opérette chantées, très appréciées par le public.

Puis, M. Kennes, Directeur, se lève et dans un bref discours dit notamment :

Il y a quelques années, lors d'une réunion du sous-comité de Sécurité tenue à Mons, je me plaignais du fait qu'il y avait trop d'accidents à l'atelier de Jumet et je citais en exemple celui d'Eugies. Les choses ont bien changé depuis, car aujourd'hui nous sommes réunis ici pour fêter les 1.000 jours sans accident chômant de Jumet, et j'ai le regret d'annoncer que nous venons d'enregistrer un accident à Eugies.

Je sais bien qu'il y a quelques années, on me donnait comme excuse que l'atelier de Jumet était un vrai chantier, en pleine réorganisation; il y avait sans doute beaucoup de vrai, puisque dans quelques jours vous allez atteindre 3 années de travail sans accident.

Il y a un an, une équipe du mouvement du Borinage fêtait ses mille jours

sans accident; je les ai félicité sincèrement, mais il faut bien reconnaître qu'il est tout de même plus difficile de maintenir au travail dans une sécurité totale, une équipe de grand atelier où tant de dangers guettent l'ouvrier. D'autre part, vous avez l'avantage d'être guidés et encadrés par des chefs qui ont l'œil à tout.

M. Claeys vous a souhaité d'atteindre les 2.000 jours; eh bien, je suis certain que la meilleure formule pour y parvenir c'est de continuer à faire ce que vous avez fait jusqu'ici.

Je m'en voudrais de ne pas excuser ici M. De Clercq, Inspecteur Général, qui est un peu le père de l'atelier de Jumet et qui regrette vivement de ne pas être parmi vous.

Mesdames et Messieurs je vous ai promis d'être bref, encore une fois mes félicitations et je vous souhaite de passer ici une agréable après-midi.

Dès que les applaudissements ont cessé, des serveurs viennent apporter un copieux plat froid, auquel chacun fait honneur.

Après le dessert et le café, de nombreux couples envahissent la piste, entraînés par l'exemple que leur donne leur chef M. Smal.

Mais bientôt celui-ci abandonne la danse et avec l'aide de M. Claeys il remet aux participants et aux épouses les cadeaux qui sont habituellement remis à cette occasion et nous remarquons que les dames apprécient spécialement les coloris et les dessins des foulards.

Lorsque la délégation du Service Général de Sécurité prend congé des organisateurs M. Mornard les félicite une fois de plus pour la belle ordonnance de la fête.

Celle-ci d'ailleurs se prolongera, disons, assez tard !

Cette agréable après-midi, passée en famille, avec les compagnons de travail, dans l'excellente ambiance créée par l'orchestre Oger ne peut manquer de favoriser l'esprit de solidarité qui doit mener l'équipe 5 sur la voie des 2.000 jours sans accident !

UN ACCIDENT MORTEL SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL EST SURVENU LE 2 OCTOBRE 1961

Extrait du rapport :

« L'agent se rendait en scooter au dépôt pour prendre son service. Il » circulait sur une route à trafic intense quand une voiture débouchant » d'une rue secondaire lui a coupé la route.

» De ce fait, notre agent, après avoir percuté l'avant gauche de la » voiture, a été projeté par dessus le capot et s'est abattu sur la chaussée, » face contre terre.

» La victime a été tuée sur le coup par fracture du crâne... »

MOTOCYCLISTE, n'oublie pas que le nombre d'accidents survenus à moto, représente à la S.N.C.V. 50 p.c. du nombre total des accidents sur le chemin du travail.

N'est-il pas normal, dans ce cas, de t'inciter à prendre un maximum de précautions : vitesse limitée sur route glissante prudence accrue lors de visibilité atténuée, trafic intense au conditions atmosphériques défavorables ?

Motocycliste, faut-il répéter que le PORT DU CASQUE constitue un élément indispensable pour assurer la sécurité.

N'oublie pas les lunettes qui empêcheront les poussières de la route de t'aveugler.

Concours-record de Sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 31 AOUT 1961

Il y a une question que l'on pourrait nous poser : « Quelles sont les équipes qui manquent au tableau ? »

En voici la réponse :

Pour la Flandre Orientale : l'équipe 2 (Mouvement Hamme).

Pour la Flandre Occidentale : l'équipe 4 (Mouvement Ostende).

Pour le Hainaut : les équipes 1 (Mouvement Charleroi), 6 (Mouvement Jumet-Trazegnies), 7 (Mouvement La Louvière), 8 (Mouvement Anderlues), 17 (Mouvement Mons).

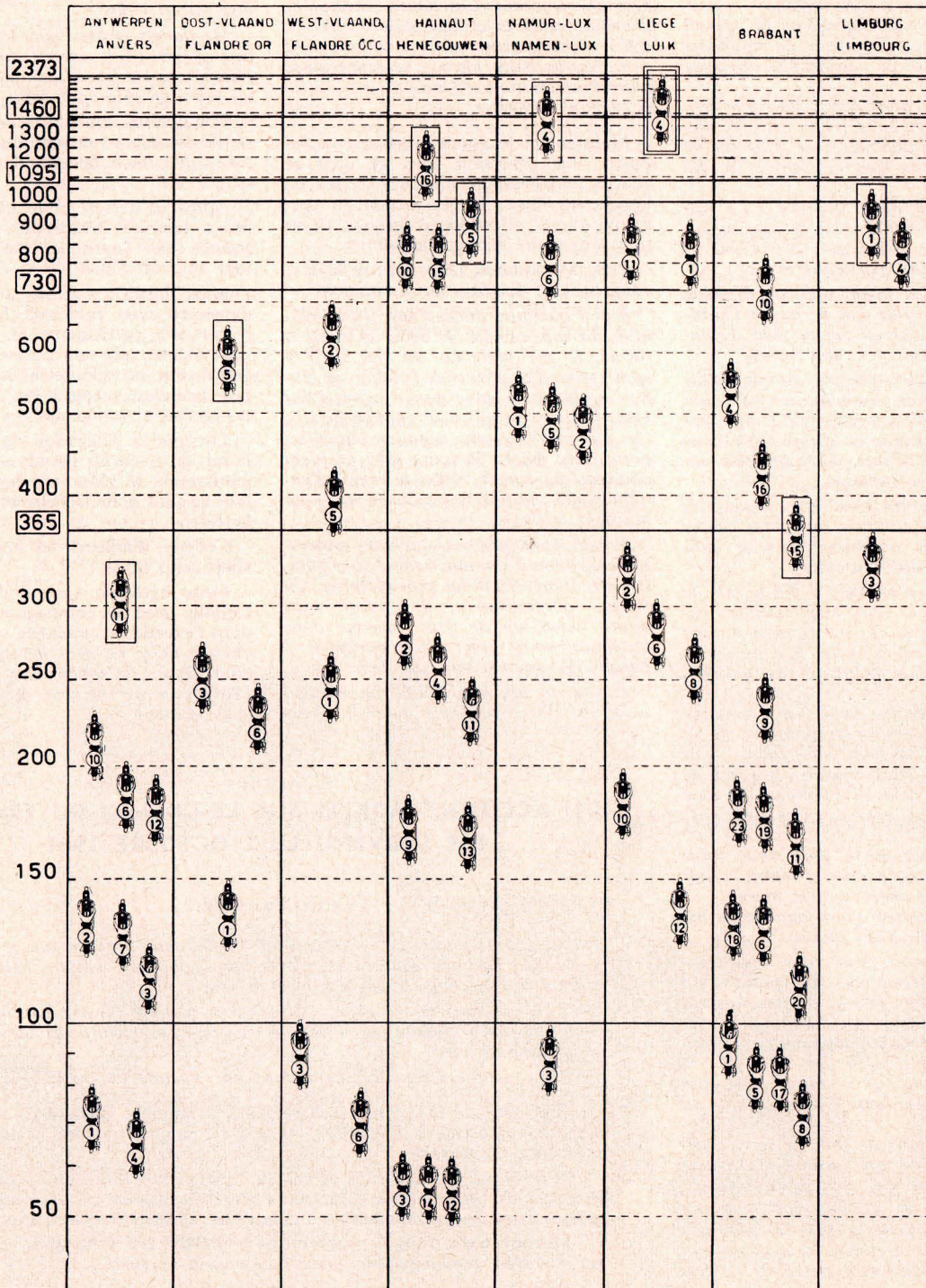
Pour le Brabant : les équipes 2 (V.T. Anderlecht), 3 (Mouvement Nivelles), 7 (Mouvement Asse, Grimbergen, Londerzeel, Wemmel), 21

(Atelier Cureghem), 22 (Atelier Cureghem).

Pour le Limbourg : l'équipe 2 (Mouvement Hasselt).

Nous espérons bientôt les retrouver parmi les concurrents.

Un bravo pour les groupes d'Anvers, Namur-Luxembourg et Liège, qui ont TOUTES les équipes en ligne.



N.B. — Les équipes qui atteignent, 1.000 jours sans accident ont leur numéro entouré d'un trait et celles qui ont 2.000 jours sont encadrées d'un double trait.

CONDUCTEURS D'AUTOBUS !

Ne suivez pas de trop près le véhicule qui vous précède

Dans le n° 88 (septembre-octobre 1960), nous vous avions promis de revenir sur le chapitre excès de vitesse.

Si nous étions persuadés, à cette époque, de l'extrême importance du sujet, nous ignorions cependant que nous allions pouvoir justifier cette insistance par une constatation aussi frappante que terrible. Qu'on en juge : l'examen des statistiques de 1960 fait apparaître que sur les quatre décès enregistrés à la suite d'accidents de roulage dans lesquels la responsabilité de notre personnel a été reconnue, trois d'entre eux sont imputables à une vitesse non adaptée aux circonstances.

Nous ne reviendrons pas en détail sur les stipulations du premier paragraphe de l'article 26 du Code de roulage. Nous espérons que notre précédente chronique aura suffisamment éclairé nos conducteurs sur sa complexité et son importance primordiale pour tous les usagers. Le point sur lequel nous estimons devoir insister tout particulièrement aujourd'hui, est le comportement de nos conducteurs au regard des **usagers de la route qui les précèdent.**

Nous avons déjà souligné qu'un véhicule constitue pour l'usager qui le suit, un obstacle prévisible. En effet, le conducteur du bus qui suit une voiture connaît la vitesse de cette dernière. Il sait aussi que cette voiture est susceptible de freiner **à tout moment.**

Certes, nous connaissons le refrain : la route est large, rectiligne, peu fréquentée. Pas de carrefour en vue, habitations clairsemées. Donc, la voiture qui nous précède, n'a aucune raison de s'arrêter, elle ne freinera pas, elle ne peut pas freiner. Voyez, elle accélère au contraire, imitons-la. Le moteur ronronne joyeusement, la conduite est facile, la vie est belle. On songe au foyer, aux amis qu'on retrouvera bientôt en savourant un repos bien mérité...

Mais que se passe-t-il ? La voiture se rapproche de nous, elle grossit à vue d'œil. Mais oui, elle s'arrête. A présent, il faut freiner d'urgence...

Freiner d'urgence ! Facile à dire. Un freinage brusque provoquera inmanquablement un dérapage monstre et la perte de contrôle du véhicule. D'autre part, un freinage progressif ne suffira pas car la distance est trop courte;

dans ce cas, c'est l'aventure du braquage avec ses aléas impressionnants : collision avec un véhicule venant en sens inverse, escalade de l'accotement, chute au fossé... Alors, que faire ?

Non, il n'y a plus rien à faire, l'erreur est commise. Ah, s'il était possible, en ce moment d'angoisse, de remonter la marche du temps, on retournerait bien vite à la minute précédente, on s'attendrait au freinage de la voiture, on la suivrait à distance respectueuse, **en tenant compte de l'état de la route et des possibilités de freinage.** On aurait prévu l'obstacle... On aurait fait ce qu'il fallait faire !

En 1960, trois personnes ont payé de leur vie l'absence de cette minute de vérité. Devant ces tragédies nous réalisons avec effroi que d'autres accidents survenus dans des circonstances analogues auraient pu se solder par un bilan pareil à ceux-ci :

— Une voiture, transportant quatre personnes, s'immobilise avant de virer à droite, un tramway étant à l'approche sur la voie que devait traverser le véhicule. Notre bus, qui suivait la voiture, ne parvient pas à l'éviter et la tamponne violemment à l'arrière gauche. Des débris de la voiture, on retira les quatre occupants grièvement blessés. L'un d'entre eux, une jeune femme de 23 ans, ne survécut pas à ses blessures.

— Une camionnette qui précédait notre bus s'immobilise. Le freinage s'avérait insuffisant pour éviter l'obstacle, le conducteur braque à gauche, dérape et heurte encore légèrement la camionnette. Désarmé, le bus glisse vers la gauche de la route où approchait un scooter. Les deux occupants de l'engin — un jeune homme de 27 ans et une jeune fille de 23 ans — sont fauchés par notre véhicule et tués sur le coup.

Dans les deux cas, la justice a frappé durement.

N'est-ce pas que nous avons raison d'insister ? Gardons-nous donc de faire des pronostics au sujet du comportement des usagers qui nous précèdent. Nous n'avons rien à y gagner, mais tout à y perdre. Alors, ne jouons pas à ce jeu dangereux. Prudence d'abord !

La priorité de droite

Le « Moniteur » du 14 septembre dernier a publié un Arrêté Royal qui porte la date du 6 septembre 1961 et généralise la priorité de droite.

La nouvelle réglementation ne s'attache pas seulement à cette mesure, mais apporte d'autres précisions au règlement général sur la police de la circulation édicté par l'arrêté royal du 8 avril 1954.

Art. 15 (modifié).

Règle générale. — **SANS PREJUDICE DES DISPOSITIONS QUI ETABLISSENT UNE PRIORITE DE PASSAGE AU BENEFICE DES VEHICULES SUR RAILS, TOUT CONDUCTEUR EST TENU DE**

CEDER LE PASSAGE A CELUI QUI VIENT A SA DROITE.

Doit céder également le passage :

- a) l'usager qui débouche d'une voie publique pourvue du signal N° 1 A ou du signal 26 (nouvel article 16).
Le signal 1 A est le triangle posé sur une pointe.
Le signal 26 est le signal porteur du mot « stop ».
- b) l'usager qui débouche d'un sentier (nouvel article 16 b). L'ancien article 16 b obligeait à céder la priorité si l'on débouchait d'un chemin de terre ou d'un sentier.

Un papa s'adresse aux conducteurs de véhicules automobiles

Aujourd'hui, ma fille, qui a sept ans, est partie pour l'école comme à l'accoutumée.

Elle portait une robe bleu foncé avec un collet blanc, des souliers noirs.

Son petit chien, qui s'appelle « Bobby », s'est assis devant la porte et a géint ses convictions canines sur la folie de l'éducation, alors qu'elle lui faisait signe de la main.

Ce soir, nous avons causé de la classe. Elle m'a parlé de la fillette assise devant elle — celle qui a des boucles blondes — ainsi que de l'institutrice qui a des yeux à l'arrière de la tête.

Nous avons parlé de beaucoup de choses sans importance. Puis, nous avons étudié la lecture, l'arithmétique et nous nous sommes couchés. Elle est profondément endormie, en ce moment, avec sa poupée blottie sous son bras droit.

Vous ne voudriez pas lui faire de mal, les amis? Vous comprenez, je suis son papa. Quand sa poupée est brisée ou qu'elle se coupe au doigt ou qu'elle se fait un peu mal à la tête, je peux remé-

dier à tout cela. Mais quand elle part pour l'école, quand elle traverse la rue, elle est entre vos mains.

C'est une bonne enfant. Elle court comme un chevreuil, bondit comme une gazelle. Elle aime se promener, marcher avec moi le dimanche après-midi. Mais je ne peux pas toujours l'accompagner, car il me faut travailler pour payer ses vêtements et son éducation.

S'il vous plaît, aidez-moi à la protéger. S'il vous plaît, conduisez avec prudence, conduisez lentement près des écoles et aux carrefours. Et aussi, de grâce, n'oubliez pas que les enfants courent derrière les voitures en stationnement.

Je vous en supplie, n'écrasez pas ma petite fille!

Merci d'avance.

Un Papa comme tous les autres.

*Extrait de « L'Argenteuil »,
Canada.*

L'EXPRESSION « HOMME MORT » DISPARAIT !

De nombreux engins de traction modernes sont équipés d'un appareillage de sécurité destiné à provoquer l'arrêt du train en cas de perte de conscience du conducteur (blessure, malaise, sommeil...). Ce dispositif était désigné, d'une façon consacrée par l'usage, sous le vocable d'« homme mort », de même qu'on l'appelait « tot-Mann » en Allemagne, « dead-man » en Angleterre, etc.

Lorsque l'Union internationale des Chemins de fer s'est préoccupée d'unifier cet auxiliaire précieux de la sécurité, pour faciliter la conduite d'engins moteurs en interpénétration par des agents d'un autre réseau que le réseau propriétaire, il est apparu que l'expression d'« homme mort unifié » pourrait prêter à des remarques d'une ironie plutôt macabre; aussi a-t-il été décidé d'adopter l'expression, d'ailleurs plus exacte et plus parallèle à la terminologie de la Marine et de l'Aéronautique, de « veille automatique ». La « veille automatique » — ou son équivalent dans les autres langues — remplacera donc désormais l'« homme mort » dans la technologie du matériel et la réglementation de la conduite des trains.

Extrait de « Le Rail ».

Dans le n° 83, novembre-décembre 1959, nous avons relaté les grands travaux en cours à Charleroi, au pont du Viaduc, et qui impliquaient, pour nos services, un vaste déplacement des voies.

Sur la photo ci-contre, nous voyons la tour de l'hôtel de ville. Les deux tramways viennent de la gauche, c'est-à-dire soit de la route de Mons (venant de Marchienne-au-Pont), soit de la route de Bruxelles (venant de Jumet ou de Gosselies).

Les trams qui vont faire la boucle à la gare du Sud, en descendant la rue du Grand Central, font un arrêt à hauteur du terre-plein central du pont.

Les trams qui ont leur terminus à la ville haute, traversent le pont et s'arrêtent au bas de l'avenue des Alliés (à droite); ces véhicules, arrivés en haut de l'avenue, tournent à gauche dans le boulevard J. Bertrand et vont faire halte à l'aubette, à l'arrêt dit Eden. A l'heure du départ, ces tramways descendent par la rue de Turenne et s'arrêtent avant le pont. Par contre, les trams qui reviennent de la gare du Sud, s'arrêtent à hauteur du terre-plein central du pont. Les autobus suivent les mêmes parcours, mais s'arrêtent en d'autres endroits. Au début, cela parut un peu compliqué aux voyageurs, mais au bout de quinze jours, tout le monde y était habitué !

Le nouveau pont du « VIADUC » A CHARLEROI

