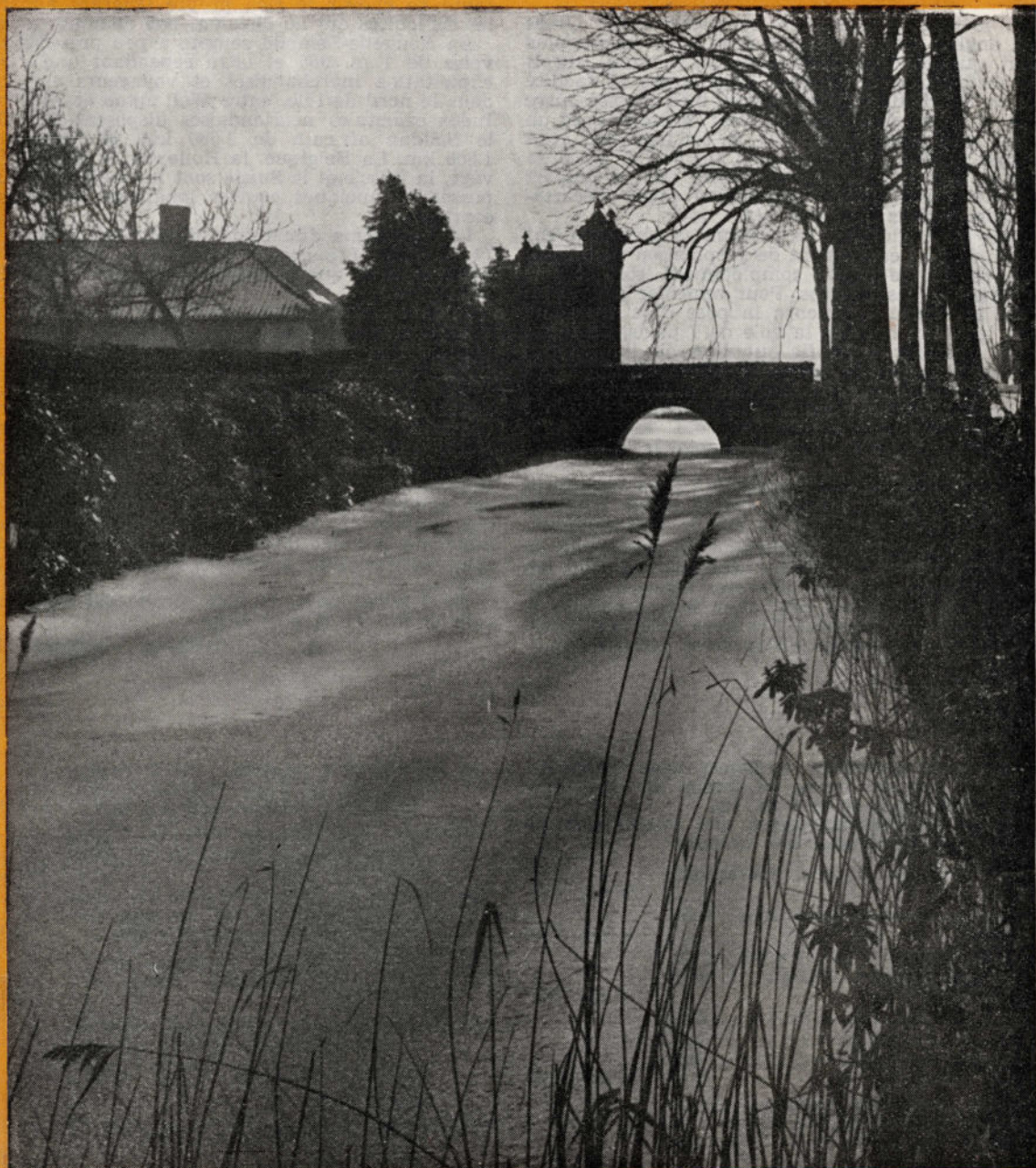


Nos VICINAUX

3^e ANNEE - N^o 17

PÉRIODIQUE DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA S.N.C.V.
Comité de rédaction: rue de la Science 14, Bruxelles.

DECEMBRE 1948



L'écartement des voies dans le monde.

L'écartement des voies, de nombreux pays d'Europe et dans le monde est de 1 m. 435. On peut se demander d'où vient le choix d'un tel nombre, et non d'un nombre exact de décimètres ou de centimètres. On sait combien la construction des chemins de fer a été influencée par la technique anglaise, influence qui se fait sentir à la fois dans le sens de circulation adopté (circulation à gauche), et aussi dans la mesure de l'écartement qui correspond à « 4 feet, eight and one half inches », soit 4 pieds 8 pouces 1/2.

Pourquoi les Anglais ont-ils eux-mêmes choisi un nombre si bizarre au lieu de prendre un écartement de 4 ou 5 pieds, ou même de 4 pieds 8 pouces tout net ? Pourquoi ce demi-pouce supplémentaire ?

Dans la région qu'habitait G. Stephenson, aux environs de New-Castle-On-Tyne se trouvaient encore des traces de voies romaines possédant l'écartement de 4 pieds 8 pouces 1/2 et bon nombre de voitures de ferme possédaient un tel écartement entre les roues. Les premières locomotives ayant été munies de tels essieux, il est probable que Stephenson jugea l'écartement très admissible.

Brunel, le célèbre ingénieur, constructeur du Great Western anglais était partisan d'un écartement plus important qui, tout en renforçant la stabilité, aurait permis l'installation de wagons plus larges et facilité l'emploi de locomotives à chaudières bien assises entre les roues. Il construisit donc le Great Western avec un écartement de 7 pieds (2 m. 133). Si cet ingénieur était né quelques années plus tôt et qu'il eût pris la place de Stephenson, il y a tout lieu de croire que la plupart des réseaux ferrés eussent présenté 7 pieds d'écartement et non 4 pieds 8 pouces 1/2.

Par suite, en Angleterre, les réseaux se développèrent du nord au sud à l'écartement de Stephenson et bientôt le Great Western se trouva complètement isolé et perdit la plupart de ses recettes. Pour remédier à cet état de choses, le réseau commença la pose d'un troisième rail entre les deux rails de la voie de 7 pieds, de façon à pouvoir s'assurer le trafic sur l'un ou l'autre des écartements. Pendant ce temps il fallut déployer des trésors d'ingéniosité pour obvier aux inconvénients nés d'une telle exploitation ; essieux télescopiques pouvant s'allonger, caisses interchangeables, etc. En 1892. le Great Western dut s'incliner et adopta la dimension standard.

Le qualificatif de standard appliqué à l'écartement de 1 m. 435 est cependant relatif car il existe d'autres écartements. Cependant il est de loin le plus employé.

En Europe, le choix est nettement en faveur de la voie standard et c'est particulièrement heureux pour les facilités de transit entre les différents réseaux, et c'est ainsi qu'un wagon anglais peut aller sans encombre à Rome, Marseille ou Istambul. Les pays d'Europe possédant cet écartement sont : l'Angleterre (82.000 km.),

l'Autriche (4.800 km.), la Belgique (5.000), la Tchécoslovaquie (13.500 km.), le Danemark (4.000 km.), la France (48.000 km.), la Hollande (4.800 km.), l'Allemagne (69.000 km.).

Au total, l'écartement standard est employé dans le monde par plus de cinquante pays. Après lui, vient l'écartement de 1 m. (voie métrique), soit 39 pouces adopté sur une longueur de voies représentant 10% de la longueur totale des voies dans le monde. Le Brésil vient en tête de la voie métrique avec 30.000 km. L'Inde à la seconde place avec 26.000 km.; ensuite nous trouvons l'Argentine (6.500 km.), la Belgique (3.500 km.) soit un total de 114.000 km. de voie d'un mètre.

L'écartement de 3 pieds 6 pouces (1 m. 066) possède également des amateurs puisqu'il existe environ 80.000 km. de voies à travers plus de quarante pays dont l'Afrique du Sud, le Japon, la Nouvelle-Zélande et Terre-Neuve. En Afrique du Sud, les espaces immenses ne justifiaient pas la construction d'une voie de 1 m. 435, il existe donc 17.000 km. de voie de 1 m. 066, ce qui a imposé certaines restrictions aux constructeurs de locomotives et de wagons. Cependant, le réseau dispose de machines puissantes et de voitures confortables. A l'autre extrémité du Pacifique, nous trouvons l'Australie où le Queensland a 10.000 km. de voies de 1 m. 066, l'Australie du Sud 2.000 km., l'Australie occidentale 5.600 km. et la Tasmanie 1.200 km. L'Australie est l'exemple frappant du pays possédant divers écartements, chacun des Etats ayant à l'origine, commis la faute de choisir le sien propre ignorant apparemment les difficultés qui ne devaient pas manquer de se créer.

La Nouvelle-Zélande compte à peu près 5.800 km. de voies de 1 m. 066 et offre cependant une magnifique exploitation marchandises et voyageurs en particulier dans le nord de l'île, entre Wellington et Auckland. Les Indes orientales néerlandaises disposent de 5.000 km., le Soudan africain de 2.500 km. et Terre-Neuve de 1.600 km. La Belgique, la Hollande, la Hongrie, la Norvège, la Russie et la Suède sont les seuls pays européens possédant quelques courtes longueurs de voies de cet écartement.

La quatrième dimension utilisée est celle de 5 pieds (1 m. 524). Les grands chemins de fer russe en sont pourvus ainsi que la Chine (4.000 km.) et la Finlande (4.300 km.).

Dans le cinquième groupe 5 pieds, 6 pouces (1 m. 676) nous trouvons l'Espagne, l'Argentine et l'Inde.

Alors que normalement le « troisième » rail en matière de chemin de fer désigne le conducteur de certaines lignes électrifiées, beaucoup de réseaux utilisent un troisième rail permettant d'assurer la circulation de trains formés de matériel ayant un écartement d'essieux différents de celui de la ligne d'origine. Citons l'exemple en Amérique du sud de l'« Antofagasta et Bolivia » qui, représentant un écartement de 0 m. 762, est équipé d'un troisième rail permettant le passage des convois du « Chile Longitudinal Railway » à voie métrique. A l'aide d'accouplements élastiques on peut y faire circuler avec succès des wagons d'écartements différents.

En d'autres pays, la voie étroite est logée entre les rails de la voie la plus large.

A. L. STEAD. « Notre Métier »

Voies Vicinales à écartement 1 m. 435.

A la demande d'abonnés étrangers nous communiquons la liste des lignes ou section de lignes établies à l'écartement de 1 m. 435.

Ce sont là des renseignements peu connus, qui ne manqueront pas d'intéresser nos lecteurs.

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1°) Ligne Dolhain - Eupen, écartement 1 m. 435 | 9 km. 210. |
| 2°) Ligne Groenendaal-Overijsche, écartement 1 m. 435 | 6 km. 710. |
| 3°) Section Goefferdinge - Grammont de la ligne Flobecq - Grammont, voie à 3 rails | 1 km. 390. |
| 4°) Section Chimay (gare de transbordement) Forges de la ligne Chimay, Cul-des-Sarts, Petite-Chapelle, voie à 4 rails | 5 km. 550. |
| 5°) Section Neufvilles (village), Neufvilles (carrères du Clypot) de la ligne Casteau, Chaussée Notre-Dame, Louvignies, voie à 4 rails | 4 km. 400. |
| 6°) Section Mcl (station) - Mol (Sablières) de la ligne Turnhout, Mol, Westerloo, Zichem, voie à 4 rails | 3 km. 750. |
| 7°) Voie à 4 rails de Baudour (ligne Saint-Ghislain, Hautrage et Ext.) voie à 4 rails | 3 km. 800. |
| 8°) Section de Taviere-Boneffe (Sucrerie du Grand-Pont) de la ligne Taviere-Ambressin, voie à 3 rails | 4 km. 245. |
| 9°) Section Espierres-Warcoing de la ligne de Courtrai, Pecq, voie à 4 rails | 4 km. 000. |
| 10°) Raccordement industriel Anvers (Nord) Merksem (partie appartenant à la S. N. C. V.) de la ligne Anvers, Zandvliet, Lillo, écartement 1 m. 435 | 2 km. 450 |
| 11°) Section Ouffet-Comblain au Pont de la ligne Clavier-Comblain au Pont écartement de 1 m. 435 | 13 km. 500. |

★ Noël ★ ★

Dans quelques jours viendra Noël. Voici la grande Paix des hommes.

Par-delà les religions et les traditions, par-delà le réalisme parfois sordide de notre époque, c'est la seule fête dans laquelle le monde entier communité étroitement.

Durant toutes les guerres (à part quelques fois durant cette dernière) les combattants, sans se concerter, ont arrêté le combat, ce jour-là, une minute ou une heure, et ils se sont recueillis.

En temps de paix, il est de coutume à cette époque, d'oublier tout ce qui divise pour ne plus se souvenir que de ce qui unit.

Il y aura bientôt vingt siècles qu'un Homme, qui était né dans une étable, a dit: « Paix sur la terre aux hommes de bonne volonté ». Faisons en sorte que son commandement, que d'aucuns ne veulent pas entendre, soit respecté partout et par tous, au moins une fois dans l'année.

Cette semaine de bonté et de confiance peut nous apporter beaucoup de joies. Elle nous laissera cependant un peu d'amertume, le regret que tous les jours de l'année ne soient pas des jours de Noël !

UN CADEAU DE NOËL

« Papa... »

« Oui, mon garçon ? »

« S'il neige à la Noël, est-ce que tu me feras un bonhomme de neige ? »

« Allons, allons, dis-je, il n'y a plus de neige à Noël en ces temps-ci. En avril ou en juillet peut-être, mais absolument pas en décembre. »

« Mais enfin, s'il y en a, tu mettras des morceaux de charbon pour les yeux ? »

* ** *

Mais, à part les enfants, qui donc désire réellement un Noël blanc ?

Evidemment, cela fait très joli sur les cartes de Nouvel-An, mais quand il faut labourer son chemin jusqu'au dépôt, dans la neige immaculée, à la bonne vôtre ! De plus, c'est toujours à ce moment que je me rappelle que mes souliers ont besoin d'une réparation et je dois circuler dans le bureau en pantoufles, pendant que mes bottines et les trous de mes chaussettes sèchent près du poêle.

Pour nous, qui ne sommes pas « roulant », une fois que nous avons réussi à sécher nos pieds, peu nous importe s'il neige ; nous prenons même un plaisir égoïste à regarder dehors les hommes blancs qui, tête baissée, luttent contre le vent pour aller chercher refuge dans le tram.

Mais songez à l'homme de cour en service un jour de Noël. Il se lève, comme d'habitude à 6 heures. Il regarde par la fenêtre et constate qu'il neige. Il retourne un instant dans son lit, pour voir s'il y faisait réellement aussi chaud qu'il le pensait avant de se lever pour voir combien il faisait froid. Puis il songe qu'il faut couper du bois pour le feu, à moins que le Père Noël ne l'ait fait

pour lui. Alors, notre Jean se décide, il se jette dans ses vêtements comme un pompier se précipite vers le feu. Ce qui est exact, mais dans son cas il s'agit d'allumer le feu.

« Est-ce que le poêle est prêt ? » crie une voix, au premier étage, sur un ton de commandement.

« Oui et je chauffe le café ! »

« J'arrive, bois une bonne jatte et puis n'oublie pas d'enlever la nei-



ge du chemin avant d'aller travailler. La pelle est dans le réduit.

Jean soupire, mais cependant il va prendre la pelle et accomplit sa bonne action de la journée.

*Nous vous souhaitons
Bonheur et
Prosperité
pour l'année*

1949

« Tu vois comme tu es, » crie-t-il dans le corridor, « j'ai tout enlevé mais il continue à neiger. »

« Tu aurais dû mettre du papier brun sur le chemin », répond sa femme en lui coupant une tartine.

« Pas bête ça », dit Jean la bouche pleine et maintenant, je pars. Allons Joyeux Noël et à ce soir. »

« Rentre tôt hein, il y a encore du lapin et tante Aline sera là... »

« Joyeux Noël », dit Jean, en entrant dans le bureau du chef de dépôt.

« Pareillement, mon garçon », répond M. Blanchard, tout aussi chaleureusement. A propos, j'ai reçu un cadeau de Noël pour toi. »

« Ça c'est des blagues, chef. »

« Si, si, c'est vrai, Tu vas voir. Tiens, prends la clef de la remise. Va ouvrir et vois ce que le Père Noël t'a apporté. »

Jean fait ce qu'on lui a dit.

« Vous vous trompez, chef », crie-t-il sur le quai de la station, « il n'y a que des nouvelles pelles, une demi-douzaine je pense. »

« Une suffira, mon vieux, une suffira ! Avant que le premier autorail n'arrive, il faut dégager l'aiguillage d'entrée ainsi que le quai. »

« Tu sais comment on fait je suppose ? »

« Ça va, j'ai compris », dit Jean, « d'après ma femme et vous, il n'y a qu'une seule équipe de neige ici, et c'est moi ! »

A. V. D. E.

Un peu de folklore de chez nous.

**On z'a tant brait Noyé
k'est' arrivé.**

(On a tant crié Noël
qu'il est arrivé.)

Nous voici, en effet, à ce jour faste entre tous, en lequel coïncident l'entrée de l'an dans le solstice d'hiver et la plus grandes des fêtes religieuses. A remarquer que pour le populaire, il n'est que deux saisons : la froide et la chaude, l'hiver et l'été. C'est pourquoi on trouve dans les vieux almanachs un « spot » qui dit :

**Noyé èt D'jhan
si pârtèt l'an.**

(Noël et la Saint-Jean (24 juin)
se partagent l'année.)

Mais on trouve aussi beaucoup d'autres dictons à propos de Noël, si nombreux qu'il serait fastidieux de les reproduire tous ici.

**Blanc Noyé
Vertes Pâkes
Vert Noyé**

blankès Pâkes (à Liège).

**Blanc Noël
Vertes Pâques.
Vert Noël**

blanches Pâques.

NOTRE CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE

Le jeudi 25 novembre s'est réuni le jury pour départager les concurrents du Concours Photographique de « Nos Vicinaux ».

Les photos, groupées par envoi, ne portaient comme indication qu'un numéro ou une lettre.

Le jury composé de MM. E. Hofmann, Président de la section de Bruxelles de l'Association Belge de Photographie et de Cinématographie, M. R. Sœur, Secrétaire Général de l'A. B. P. C. et de MM. Lemesre et Van Crombrugge, membres de l'Association, décida de sélectionner les photos une à une. La tâche ne fut pas simple.

Réjouissons-nous du résultat obtenu cette année et félicitons chaleureusement les concurrents pour leur excellente prestation.

CATEGORIE A. TOURISME.

1. Béguinage au soleil. — H. Peeters (Schoten), remporte le premier prix (150 francs).
2. Nouvelle église d'Orval. — E. Roe's (Ad. Cle), remporte le deuxième prix (100 francs).
3. Entrée Béguinage de Lierre. — H. Peeters (Schoten).
4. Chemin Campinois. — H. Peeters (Schoten).
5. La Meuse à Huy. — L. Houssier (Anderlues), remporte le 3^{me} prix (50 francs).
6. Gare du Palais, à Liège. — E. Roels (Ad. Cle).
7. Lac de Genval. — L. Bauters (Petit-Enghein).
8. Ruines d'Orval. — E. Roe's (Ad. Cle).
9. Béguinage de Lierre. — H. Peeters (Schoten).
10. Panorama de Huy. — L. Houssier (Anderlues).
11. Nuages de Printemps. — H. Peeters (Schoten).
12. Citadelle de Namur. — Eugène Jean (Namur).
13. En bateau sur la Meuse. — J. Wéry (Lesves).
14. Maisons gantoises. — L. Houssier.
15. La mer à Ostende. — Eugène Jean.
16. Rocher Bayard. — J. Wéry.
17. Blankenberghe. — J. Meyers (Bruxelles).

CATEGORIE B. SUJET FERROVIAIRE.

1. Derniers départs. — Le Contrôleur Henri Peeters, remporte le premier prix (150 francs) plus un bon Gevaert d'une valeur de 150 francs.
2. Porte de Hal. — R. Simoens (Ad. Cle), remporte le 2^{me} prix (100 fr.) plus un bon Gevaert 100 fr.
3. Départ. — H. Peeters (Anvers).
4. Receveur au travail. — R. Simoens (Ad. Cle).
5. Voiture ouverte Ostende. — J. Voerman (abonné : La Haye), remporte le 3^{me} prix (50 fr.), plus un bon Gevaert de 100 fr.
6. P. C. C. à Knokke. — Keutgens, (Anvers), remporte le 4^{me} prix — un bon Gevaert de 100 fr.
7. Ostende. — Quai. — Eugène Jean (Namur), fils d'agent, remporte le 5^{me} prix — un bon Gevaert de 50 fr.
8. Place St-Lambert le soir. — E. Roels (Ad. Cle).
9. Intérieur P. C. C. (Keutgens (Anvers)).
10. Chasse-neige. — H. Peeters (Anvers).



Vieilles maisons du Béguinage de Lierre
Premier Prix, Catégorie A. Tourisme.

Photo de H. Peeters, contrôleur (Schoten - Anvers).

11. Côte de Bioul. — J. Wéry (Lesves). Prix d'encouragement Rédaction de « Nos Vicinaux ».
12. Dépôt de Merksem. — H. Peeters (Anvers).
13. Ateliers de peinture. — Abel (Merksem).
14. Place Rouppe. — J. Voerman (abonné La Haye).
15. Voiture échelle. — L. Cornélis (Ad. Cle).
16. Tram Bruges-Knokke. — J. Voerman (La Haye).
17. Terminus Polygoon. — Abel (Merksem).

Nous remercions une fois de plus, les membres du jury de s'être mis spontanément à notre disposition à titre gracieux.

Ces Messieurs nous ont signalé que chaque hiver, leur Association organise le soir, des cours gratuits de photographie dans plusieurs villes de province et à Bruxelles, 36, rue Rempart des Moines; nos amateurs pourraient retirer le plus grand fruit, des conseils qui y sont donnés.

PERMIS DE LIBRE PARCOURS.

Les permis ordinaires de libre parcours distribués à des personnes n'appartenant pas au personnel, porteront un millésime et auront une couleur uniforme.

La teinte choisie pour 1949 est vert-pâle.

Ces permis ne porteront pas de photographie et seront renouvelés chaque année.

Les libres parcours limités seront barrés en diagonale. Le libellé des lignes attribuées figurera au recto.

Les parcours dits « Invalides » à bande tricolore seront supprimés et remplacés par les L. P. ordinaires limités donc sans photographie.

Ces diverses mesures seront mises en application au début de l'année. La date officielle jusqu'à laquelle la validité des anciens parcours sera prorogée fera l'objet d'une note de service.

● NOS VICINAUX.

ABONNEMENT ANNUEL :

- Pour les pensionnés : 15 francs.
- Pour les personnes étrangères à la Société : 20 francs.

A verser au C. C. P. n° 32. 27 de la S. N. C. V., 14, rue de la Science, Bruxelles, « Mentionnez sur le talon : Abonnement Nos Vicinaux. »

Prière ne pas envoyer de « mandats-postaux ».

Notre photo de couverture représente les fossés du château « De Greef à Kalmthout » situé sur la route allant de Cappellen à Eschen (frontière hollandaise).

JONCTION DES RESEAUX DE BRUXELLES

ET DE MALINES.

Les plans de la ligne électrique Haacht-Keerbergen, qui avaient été soumis et remaniés à diverses reprises, ont été finalement approuvés et la concession accordée par le Ministère des Communications.

La section de ligne projetée va donc relier la ligne électrique Malines-Keerbergen à la ligne Bruxelles-Haacht.

L'exploitation de la ligne sera assurée par le groupe de Louvain avec dépôt central à Haacht. Ainsi, l'été prochain, les Malinois pourront aller prendre le thé à l'aérodrome de Melsbroeck et les Bruxellois

pourront aller dans les sapinières de Keerbergen sans changer de voiture.

Une P. C. C. allemande !

Dans une lettre adressée au rédacteur du magazine « The modern tramway » un correspondant allemand nous apprend que vers 1936 une conférence d'experts de transports réalisa les plans d'un véhicule de tramway standard appelé « E. S. W. » (Einheits-Strassenbahnwagen). Trois types furent réalisés respectivement à 4-6 et 8 roues. La guerre empêcha la construction de la E. S. W. et on refit les plans d'une version très simplifiée ayant peu de sièges et de vastes plateformes, sous le nom de K. S. W. (Kriegs-Strassenbahnwagen).

Les P. C. C. au Canada.

Le « Toronto Transit Committee » a commandé 100 nouvelles P. C. C. supplémentaires, identiques à celles commandées l'an dernier.

En 1949 la ville de Toronto aura 490 P. C. C. cars !

Nous venons d'apprendre par le journal hebdomadaire « Philips Koerier » que certains agents de cette firme, réunis dans une salle de l'usine à Eindhoven, ont pris des notes en « écoutant » un cours de droit maritime donné par un professeur de l'école supérieure de sciences économiques à Rotterdam et retransmis par haut parleur, par téléphone.

Peut-être un jour verrons-nous dans nos dépôts, les hommes de la voie ou de la ligne aérienne réunis durant le travail devant un haut-parleur, dans leur dépôt respectif, pour écouter un ingénieur leur faire un exposé à 50 ou 100 km. de là !

Nous désirons rappeler à nos lecteurs que tous les dessins qui ornent cette revue, exception faite des dessins techniques, sont dus à notre ami M. De Muelenaere, qui depuis le premier numéro de « Nos Vicinaux » nous prête un concours aussi désintéressé qu'artistique. En cette fin d'année, il nous plait de lui rendre cet hommage.

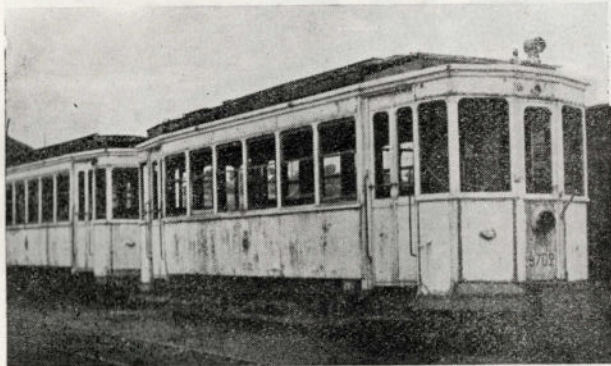
Les réquisitions du matériel roulant durant la deuxième guerre mondiale.

M AINTENANT que les relations internationales se sont améliorées, notre Société reçoit à nouveau, comme avant-guerre, de nombreuses demandes de renseignements concernant son exploitation en général.

La plupart de ces lettres sont adressées à la Rédaction de « Nos Vicinaux », c'est ainsi qu'il y a trois mois, un abonné anglais, M. Price, nous posa une série de questions précises sur le nombre et les numéros des voitures S. N. C. V. passées en Allemagne durant la dernière guerre. Ces détails devaient lui servir pour une conférence sur le sujet : « Wartime Tramcar Migration in Europe ».

Nous sommes certains que les renseignements que nous avons donné à notre correspondant peuvent intéresser quelques-uns de nos lecteurs.

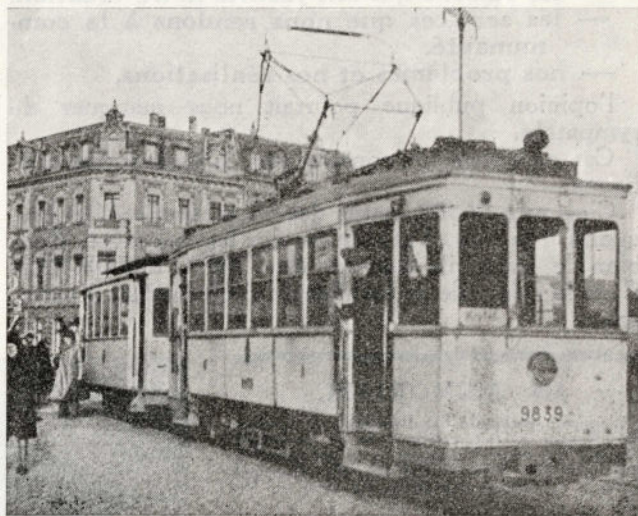
Après 1918, lorsque nous eûmes pris possession des territoires d'Eupen-Malmédy, 10 V. M. furent transférées de la « Aachener Kleinbahn » (Aix-la-Chapelle) aux lignes d'Eupen les Nos 9678 à 9687 elles étaient de construction allemande, la 9678 fut envoyée à la mitraille en 1940.



APRES : 1945 - Motrices revenues à Anvers après un séjour en Allemagne !

Le 4 septembre 1943, le matériel suivant fut réquisitionné par les occupants.

10 V. M., les 9830 à 9839 du dépôt de Liège-St-Gilles furent envoyées à Crefeld.



PENDANT : une rame vicinale à Munchen - Gladbach (Rhénanie) en 1944 - (Photo Getza).

Après la libération, elles revinrent à Liège mais dans un état lamentable, c'est ainsi que rien que pour la 9831 les dommages de guerre réclamés s'élevaient à 90.000 francs.

10 voitures remorques à bogies n° 19033 à 19041 et la 19043 partirent d'Anvers pour Crefeld.

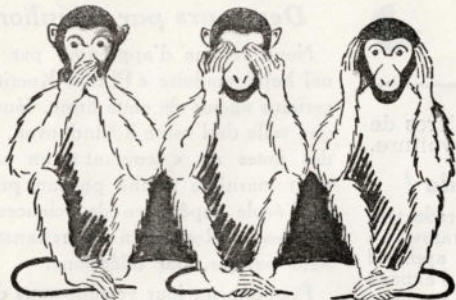
10 voitures motrices à 2 essieux n° 9700 à 9709 partirent d'Anvers pour Essen, toutes sont revenues mais parfois simplement sous forme de châssis.

Nous dûmes céder 10 remorques vapeur de types divers.

Le groupe du Hainaut fut affecté par ricochet, car 7 motrices Siemens, deux essieux, sur 13 à cette époque, furent transférées à Liège.

« Nos Vicinaux » possède actuellement dans ses archives photographiques, une série de photos prises durant la guerre en Allemagne.

Nous en avons choisi les deux meilleures pour illustrer un passage de l'histoire du matériel, que nous espérons clore définitivement !



Ces trois petits singes ont été pendant longtemps le symbole de la sagesse et du bonheur.

C'est une question d'interprétation, car celui qui ne veut rien entendre, qui ne voit rien et qui ne dit rien, n'est au **courant de rien** et par conséquent, il n'est pas armé pour répondre aux attaques dont il peut être l'objet.

A ceux qui critiquent notre situation financière, il faut savoir répondre que depuis 1885, les Vicinaux ont accompli une mission utile, notamment durant deux guerres... et qu'ils sont, dans leur domaine, à la pointe du progrès.

Au surplus, les autres sociétés de tramways du pays sont aux prises avec les mêmes difficultés, tout en n'ayant pas à charge, comme les Vicinaux, les nombreuses lignes de campagne peu rentables par leur nature.

Or, l'oubli et l'ingratitude sont les grandes faiblesses de la nature humaine.

Si nous ne rappelons pas au public :

— les raisons qui ont justifié notre création.

— les services que nous rendons à la communauté.

— nos problèmes et nos réalisations,

l'opinion publique pourrait nous manquer de sympathie.

Car ce qu'on ne connaît pas, n'inspire pas confiance.

C'est aux 12.500 agents des Vicinaux de défendre, quand il le faut, l'Institution qui les fait vivre. Pour bien le faire, ils doivent être BIEN INFORMÉS. C'est le rôle utile et bienfaisant d'un journal d'entreprise.

IN MEMORIAM.

L'amicale nationale des Résistants du groupe du Brabant a fait célébrer, le 11 novembre dernier, un service religieux à la mémoire de ses membres Bernard Gérard, De Coninck Camille et Michel Joseph morts pour la Patrie.

À la sortie de l'église, les nombreux assistants formèrent un cortège qui, drapeau en tête, se dirigea vers le dépôt de Cureghem. Là, devant la pierre commémorative, le président Vander Bruggen prononça un discours dans lequel il définit les raisons pour lesquelles nous ne pouvons oublier le sacrifice de ceux qui sont morts pour notre liberté.

Madame Veuve Jean Vermeer tient à remercier tous les agents de Cureghem pour les témoignages de sympathie qu'elle reçut lors du décès de son mari.

La famille Balencour remercie sincèrement tous ceux qui ont bien voulu dire la part qu'ils prenaient à leur chagrin, lors du décès de Jean Balencour.

Un abonné M. Edmond Fellingue, 22, rue des Genêts, à Liège, serait disposé à entrer en rapport avec les agents ou les abonnés qui désireraient pratiquer l'échange de photos de matériel.

M. Fellingue, commissaire-adjoint ff. de police à Liège, s'intéresse aux moyens de transport sur rails urbains.

.. ..
**En fumant
un cigarillo avec
Jules Etienne**
.. ..



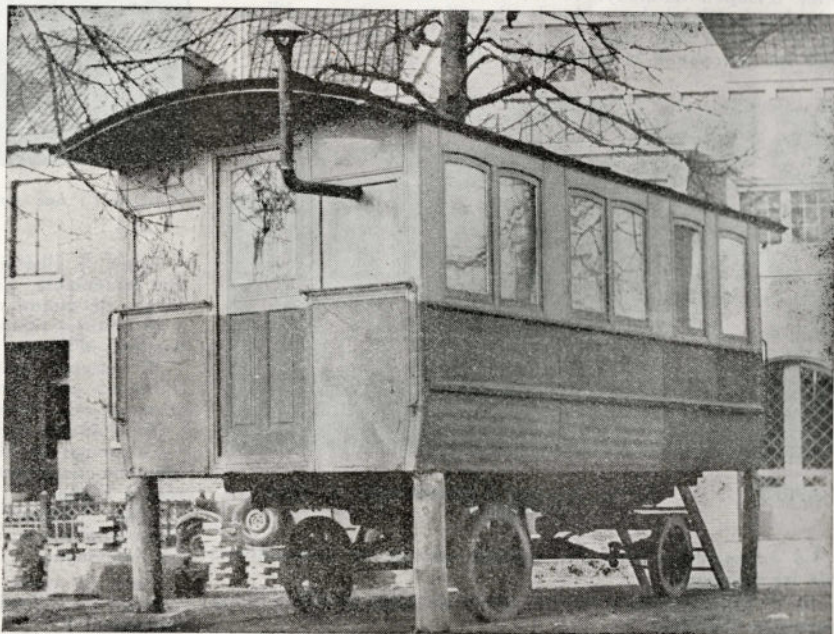
Par nos diverses communications dans cette page, nos lecteurs sont depuis longtemps tenus au courant de l'activité de la Dramatique du dépôt de Liège. La réussite de ses multiples manifestations artistiques est due à quelques membres dévoués parmi lesquels on compte le percepteur Jules Etienne.

Celui-ci, qui est un acteur réputé du théâtre Wallon patoisant, ne se contente pas de participer chaque semaine aux émissions théâtrales du poste régional Radio-Liège, ma's il est l'auteur d'une quinzaine de chansonnettes qu'il interprète lui-même comme un vrai chansonnier et le Cercle dramatique a présenté récemment, avec succès, une pièce comique en un acte dont il était l'auteur intitulée « Li Piston » et dont il assura la régie en même temps que l'interprétation d'un rôle !

Entre un service « tôt » et une répétition, notre camarade Etienne nous a parlé du prochain spectacle qui sera donné au Cercle des agents le 19 décembre au profit des enfants hospitalisés liégeois : une pièce en 3 actes « Li Nute » de Théo Nulens qui, après une exécution à la Radio, fut donnée au Royal en avril dernier.

Cette pièce exige une grande distribution et les décors et le « bruitage » devront requérir des soins particuliers. Comme d'habitude l'Harmonie Vicinale, qui groupe une trentaine de participants, se produira en intermède.

Cette vieille voiture est utilisée à Bruges par un entrepreneur. Découverte et photographiée par M. Keutgens.

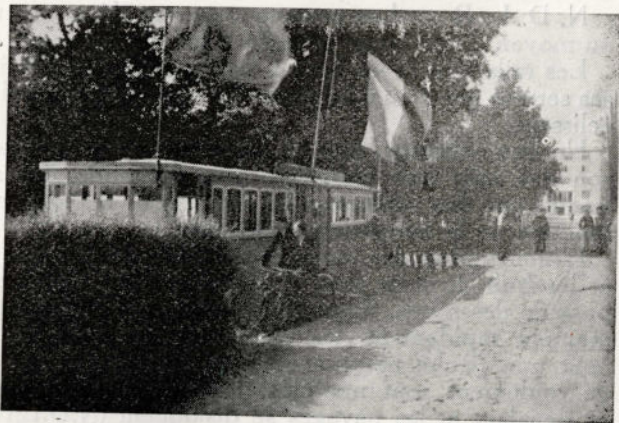


Vicinale

■ Le Terrain de l'Espoir Vicinal à Zuen.

« L'Espoir vicinal » de Cureghem est un cercle sportif absolument semblable à chacun des clubs de football des Vicinaux que nous avons énumérés dans l'avant-dernier numéro.

Les « finances » vont souvent mal, il n'y a pas beaucoup de joueurs disponibles en réserve, et les supporters ne sont pas toujours libres le samedi ! Un club comme tous les autres quoi ! Un jour, ce club a décidé qu'il lui fallait des vestiaires convenables. Avec peu d'argent mais beaucoup... d'huile de bras, ils sont arrivés au splendide résultat illustré par la photographie que nous a envoyée leur président M. Van Cam.



Il s'agit de remorques-vapeur désaffectées qui furent payées en bel argent à la Société. Ces voitures étant mises l'une derrière l'autre, les plate-formes juxtaposées ont permis d'aménager un vestiaire pour l'arbitre. Dans chacune des deux plate-formes, à chaque bout, on a installé 6 lavabos avec eau courante. Les carcasses furent posées sur blocs, les planches cachant le dessous des voitures et les panneaux mêmes, furent peints en imitant la brique.

Tout cela témoigne de beaucoup de vitalité et où il y a de la vie, il y a de... l'Espoir !

■ Sur le terrain de Zuen, on a hissé le grand pavois.

Les belles Carrières.

Joosten, P., commis 1^{er} cl., Liège, 48 ans service.
Despiegelaere, A., piocheur, Fl., 41 ans service.
Verstraeten, C., machiniste, Louvain, 43 ans service.
Thumilaire, P., conducteur, Bruxelles, 41 ans service.
Bienens, Th., machiniste, Liège, 42 ans service.
Colin, E., rédacteur, Ad. C., 41 ans service.

● A NOS ABONNÉS.

● Afin d'éviter de la correspondance nous prions nos abonnés de verser dès maintenant le prix de leur abonnement au C. G. P. 32.27 de la S. N. C. V. en mentionnant sur le talon « Nos Vicinaux ». Nous rappelons qu'il y a six numéros par an.

UN BUREAU D'EXPEDITION DE SAINT-NICOLAS.

Dans le nouveau bâtiment de l'Administration Centrale, vraie maison de verre, j'ai pris place dans l'ascenseur d'acier et sans un bruit je me suis trouvé au 6^{me} étage, en plein ciel.

Il me semblait que j'allais pouvoir toucher les nuages du doigt. Cette impression céleste s'accrut encore lorsque je pénétraï dans une vaste salle (le futur réfectoire) où s'entassaient des centaines d'ours en peluche, des milliers de poupées, des montagnes de chariots en bois vernis.

Je devais assurément avoir atteint le Paradis, nuage B, 3^{me} cumulus, section Saint-Nicolas, département S. N. C. V.

J'y fus reçu par M^{lle} Frieda Cornelissens, qui comme l'an dernier a assumé la responsabilité de faire distribuer à temps, des jouets de Saint-Nicolas à près de dix mille enfants des Vicinaux.

Un seul coup d'oeil à la date de naissance et l'on se dirige vers un monceau de jouets identiques surmonté du millésime; une couleur indique le jouet destiné aux filles d'Eve, une autre celui des garçons, un trait noir désigne les jouets convenant aux deux sexes !

Et c'est ainsi que durant trois mois, entre ciel et terre, nos assistantes sociales à tour de rôle, ont fait des paquets à longueur de journée, avec une patience... angélique dont tous les papas et les mamans leur seront certes, reconnaissants.

LES PROPOS DU



CONTROLEUR BOUDARD

B. — Alors, toujours sans courant ?

— Oui, chef et j'ai prié les voyageurs de nous excuser de cet « incident technique indépendant de notre volonté » !

B. — Je vois que vous écoutez souvent notre radio nationale !

A propos, savez-vous que Hilversum donne une émission réservée aux chemin de fer ?

— Mais oui et il paraît que les auditeurs aiment d'entendre toujours la même voix qui les tient au courant de la vie du rail.

B. — En Amérique, l'association des « Rails roads » vient d'inaugurer une émission régulière avec, bien entendu, grand orchestre de jazz, speakerine et tout et tout !

— Il faudrait tout de même que l'on accorde également quelques minutes par mois sur l'antenne à la S. N. C. V.

B. — C'est évident et il y aurait moyen de rendre cela attractif, tenez : après le coup de gong, on entendrait l'indicatif évoqué par le son du klaxon de nos motrices, puis un chœur de receveuses qui chanterait sur l'air « Angés purs, angés radieux » dans Faust :

« Ondes pures de la radio
Emportez à tous les échos
Des sketches de la vie vicinale
Des chants par nos vedettes
[locales !
Et grâce à M. Van Acker
Les « Vicinaux » vont par les
[Airs] !

— Bravo ! Mais à part le crochet « Exploitation » que pourrait-on apprendre aux cherzauditeurs ?

B. — Mais des tas de choses ! Les nouvelles électrifications, les nouvelles lignes d'autobus, les changements d'horaires, les lignes touristiques, le nouveau matériel, etc. etc... !

— On pourrait même inaugurer une discussion entre vrai receveur et un voyageur anonyme.

B. — Excellent ! La courtoisie par la compréhension réciproque !

— De plus, il faudrait trouver des slogans publicitaires !

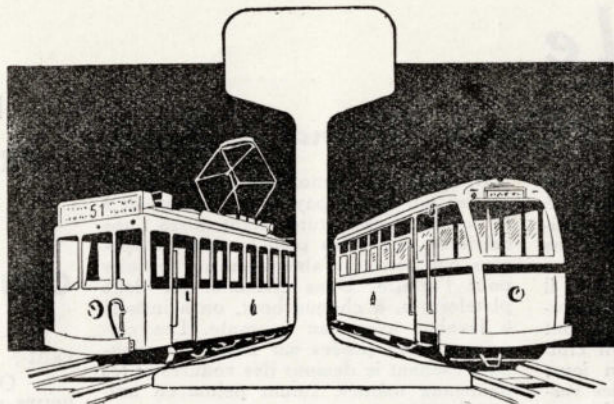
« Si vous ne vous sentez pas bien, prenez un petit tram pour le Bois !

B. — Et les disques demandés : « J'attendrai, le petit train départemental, ... »

— Et vous croyez qu'un jour, à l'heure de la soupe, 100.000 familles belges entendront au poste : « Ce concert vous est offert par « NOS VICINAUX » ?

B. — Absolument, il fallait lancer l'idée, voilà qui est fait.

La voie vicinale



et ses abords

Des rails courts de 17 m. 90 et 17 m. 80 sont prévus pour la pose dans les courbes à joints concordants.

En chaussée avec revêtement en pavés de 15 cm. de queue, la pose du rail 45 kg. sur la bille s'opère avec interposition d'une semelle en bois dur de 4 cm. d'épaisseur. La semelle constitue cependant un point faible dans la voie.

A l'usage, le rail 45 kg. a révélé deux défauts importants, à savoir : un désaxement trop grand du bourrelet par rapport à l'âme et une trop faible profondeur de gorge.

Aussi en 1933, est-il abandonné et remplacé par les rails à gorge 49 kg. 250 et 51 kg. Le premier est destiné aux voies en pavage en alignement ou en courbe de grand rayon tandis que le type 51 kg. à gorge plus large et à ailette renforcée, est réservé aux courbes d'un rayon inférieur à 100 mètres.

Ils sont fournis en barres de 18 mètres et posés sur 18 appuis avec tringles d'écartement tous les trois mètres. Des rails courts de 17 m. 90 et 17 m. 80 du profil 49 kg. sont fournis pour la pose des voies en courbe à joints concordants.

En chaussée, avec revêtement en pavés de 15 cm. de queue, la pose du rail 49 kg. sur la bille s'opère avec interposition d'une semelle en bois dur de 4 cm. d'épaisseur. La semelle constitue cependant un point faible dans la voie.

En 1933, le rail 45 kg. est abandonné et remplacé par les rails à gorge 49 kg. et 51 kg. Le premier est destiné aux voies en pavage en alignement ou en courbe de grand rayon tandis que le type 51 kg. à gorge plus large et à ailette renforcée, est réservé aux courbes d'un rayon inférieur à 50 mètres.

Ces rails sont fournis en barres de 18 mètres et

posés sur 18 appuis avec tringles d'écartement tous les trois mètres. Des rails courts de 17 m. 90 et 17 m. 80 du profil 49 kg. sont fournis pour la pose des voies en courbe à joints concordants.

N. D. L. R. — Les poseurs mesurent l'écartement au moyen d'une jauge appelée « fer d'écartement ».

Les rails sont reliés bout à bout au moyen d'éclisses serrées par 4 au 6 boulons. Cet ensemble s'appelle éclissage.

Un bon éclissage, tout en assurant une bonne liaison des rails doit permettre leur dilatation qui se traduit par des variations de l'ouverture du joint en fonction de la température des rails.

L'interruption des joints de la table de roulement à l'endroit du joint tend à provoquer des chocs au passage des roues. Faute d'entretien, ces chocs augmentent rapidement, les extrémités des rails prennent une flèche permanente, les abouts des tables de roulement sont martelés, les traverses du joint se décalent et les pavages se disloquent (N.D.L.R.)

LONGUEURS DES RAILS

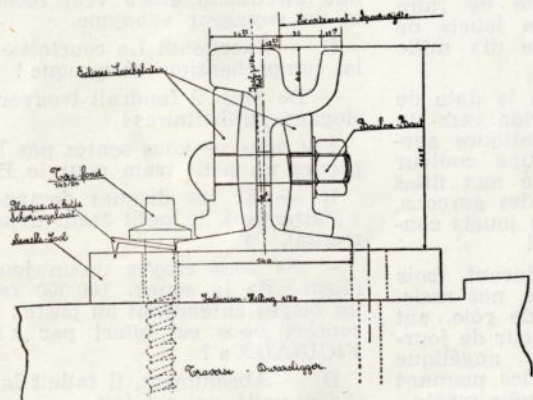
Dans le but d'améliorer les conditions d'exploitation, la S. N. C. V. applique sur les lignes suburbaines les procédés de soudure des joints employés avec succès dans les voies en pavage de ses réseaux urbains. Les joints nécessitent en effet, des bourrages fréquents et provoquent aussi des vibrations qui peuvent devenir dangereuses à certaines vitesses par suite des phénomènes de résonnance.

En rails découverts, la longueur des barres a été portée à 54 mètres et parfois à 72 mètres. Dans les voies ballastées jusqu'au niveau de la table de roulement, les rails sont soudés en barres de 200 mètres et plus.

L'expérience faite sur de longs tronçons soudés démontre qu'il n'est pas nécessaire de prévoir le jeu théorique calculé à l'aide d'une formule qui néglige la résistance de frottement des rails sur les traverses et des traverses sur le ballast. En fait, des rails joints sont capables de résister à une force axiale due à une augmentation de la température sans risque de gauchissement pour autant que l'ancrage de la superstructure de la voie soit suffisant.

En rails découverts, soustraits partiellement à l'action directe du soleil par les arbres bordant une route, des barres de 72 mètres ont été réalisées avec éclissage normal sans dispositifs spéciaux de joints de dilatation analogues à ceux employés par certains chemins de fer.

Aux abords des courbes succédant à de grands alignements; la voie a été ancree pour combattre la poussée due à la dilatation. Deux groupes de six traverses dans la partie médiane des barres de 72 m. sont solidarisées au moyen d'une croix de Saint-



Coupe de rail de 51 kg.

André et munies d'anticheminant pouvant agir dans les deux sens.

Sur la même voie exposée aux rayons du soleil, les têtes de traverses ont dû être chargées de ballast jusqu'au niveau supérieur du rail afin d'augmenter la résistance de la voie au déplacement latéral.

Dans les voies en pavage, tous les joints sont soudés à l'exception des joints de raccord aux appareils en acier au manganèse.

N. D. L. R. — Toutefois des essais de soudure de l'acier au manganèse sont en cours.

SOUDEURE DES JOINTS.

A la suite des essais de soudure de rails pratiqués déjà avant 1914, sur les lignes électriques de Charleroi, la S. N. C. V. a systématiquement soudé les rails de tous les réseaux électrifiés urbains en appliquant avec succès, aussi bien le système de soudure aluminothermique que celui à l'arc électrique.

Depuis 1927, les rails Vignole des lignes électrifiées ont été soudés pour arriver progressivement, comme il est dit plus haut, à former des barres de 200 mètres et plus.

La mise au point de petits groupes électrogènes a permis de commencer un programme de soudure sur les lignes non électrifiées en vue d'augmenter la vie des rails et de diminuer les frais d'entretien des voies construites en 23 kg.

Enfin des essais de soudure autogène des joints commencés en 1934 ont été suffisamment poussés pour envisager la mise en pratique de ce système dont le prix de revient est environ le double du procédé électrique.

a) Soudure aluminothermique.

Principe du procédé : Par combustion d'un mélange en proportions convenables d'oxyde de fer et d'alumine (appelée charge) on obtient du fer liquide que l'on coule dans un moule entourant les rails à l'endroit du joint. Après solidification de la masse, le laitier (matière vitrifiée) est enlevé et la partie supérieure de la soudure est profilée à la tranche, puis à la meule ou à la lime spéciale, pour assurer la continuité de la table de roulement.

Ce procédé, dont les modalités d'exécution varient d'un type à l'autre, a l'inconvénient d'être coûteux. Tenant compte de son prix élevé et de la difficulté d'exécuter un joint sous trafic ou de rétablir la continuité de la table de roulement dans une voie usagée, la soudure aluminothermique est employée uniquement lors de la pose de nouvelles voies ou pour la préparation, lors des renouvellements, de longues barres en dehors de la voie.

b) Soudure à l'arc électrique.

On utilise la chaleur produite par un arc électrique que l'on fait jaillir entre la pièce à souder et un électrode constitué par le métal d'apport pour provoquer la fusion de ce dernier.

Après des essais de soudure des éclisses et de la table de roulement, le joint réalisé actuellement est du type Arcos.

Dans les courbes, les éclisses sont maintenues.

Pour le raccord de rails de profils différents, on utilise parfois une plaque intercalaire perpendiculaire aux rails, ceux-ci étant soudés sur tout leur pourtour.

Le procédé à l'arc est surtout employé sur les voies usagées et les résultats obtenus sont variables avec

l'âge du rail, celui de la soudure, l'intensité du trafic, etc... A ce jour, le pourcentage de ruptures est de 2 % environ sur rails neufs avec trafic faible et de 10 à 30 % sur voie en vieux rails Vignole.

c) Soudure au chalumeau.

Les baguettes de métal sont fondues au moyen de la chaleur fournie par un chalumeau oxy-acétylénique.

Ce procédé consiste en principe à reconstituer la section du rail en commençant par la soudure du patin. La couche finale déposée sur la table de roulement est en métal d'apport plus dur.

Les éclisses ne sont pas maintenues. Les joints en service se comportent bien et les ruptures constatées sur les 3.000 joints environ exécutés depuis une dizaine d'années, se chiffrent à 4 ou 5 %.

Le succès de ce procédé, comme celui de la soudure à l'arc électrique, dépend de l'habileté du soudeur.

INCLINAISON DES RAILS.

Les traverses sont sabotées en vue d'une pose du rail à l'inclinaison de 1/20. Cette pose donne une meilleure répartition de la pression sur la traverse et réduit au minimum le glissement entre rail et roue dans les courbes.

Constitution du joint.

a) Les éclisses cornières ont été employées dès le début. Forées ou échancrées dans l'aile en vue du tirefonnage, elles servent en même temps d'anticheminants. Depuis 1928, les éclisses sont bombées pour permettre en cas d'électrification, la pose du fil de connexion entre l'éclisse et l'âme du rail. Les éclisses sont à 6 trous. (Fig. 5.)

Depuis quelques années, l'éclissage du rail 32 kg. se fait au moyen d'une éclisse ordinaire à 4 trous, plus robuste. Elle est plus rigide que l'éclisse cornière et par conséquent la fatigue des traverses de joint est moindre. Le moment fléchissant qui se produit dans les éclisses est indépendant de leur longueur, l'adoption d'une éclisse plus longue n'avait pour effet ni d'augmenter la rigidité du joint ni de diminuer la pression sur les traverses de joint. Toutefois avec des éclisses plus longues à 6 trous, l'effet du desserrage des boulons est atténué et la pression de contact entre éclisse et rail est moins grande.

(A suivre.)

PAPA RESTE A LA MAISON.



- Oui, c'est de ma faute !
- Non, je n'ai pas vu le barreau cassé.
- Non, je ne sais pas marcher.
- Oui, ça fait mal.
- Oui, j'en ai pour 15 jours et maintenant, f... la paix et va jouer ! De Muelenaere. D'après un dessin de l'Illustrated.

Votre Sécurité et celle des Voyageurs

Deux accidents typiques, survenus récemment, signalés à l'attention du Personnel !

L'advent qu'une locomotive manœuvrait, sans chauffeur à bord, dans une gare vicinale du Condroz.

En vue d'effectuer une manœuvre dite « à l'anglaise », le machiniste descendit en marche, sans toutefois s'être assuré préalablement de la fermeture hermétique du modérateur, — avec cette conséquence que la locomotive continua sa marche haut-le-pied. Elle traversa ainsi tout un village, pour finir par dérailler après un parcours de 7 km. — heureusement sans avoir provoqué d'accidents.

On frémit en pensant aux mille et un obstacles qu'aurait pu rencontrer cet engin !

Cet accident prouve qu'il faut agir sans relâche pour que l'esprit de sécurité se substitue à cet esprit d'excessive confiance en soi. Trop d'agents, qui n'ont même plus l'excuse d'être des débutants, se comportent comme des inconscients et oublient les prescriptions les plus élémentaires, car faut-il le rappeler :

Les manœuvres anglaises sont interdites.

AUTRE fait. En quittant un raccordement, une locomotive pousse 7 wagons devant elle. Le freineur se trouvant sur le siège du premier wagon tombe sur la voie et est entraîné sur une distance de 20 m. avant l'arrêt complet du train.

Incapacité de travail prévue : 3 mois !

Freineurs, que l'accident arrivé à votre malchanceux camarade vous soit une leçon !

Pour éviter le renouvellement de tels accidents aux conséquences toujours imprévisibles, songez toujours au danger qui vous guette.

EN PERIODE D'HIVER.

Conducteurs :

« Essayez fréquemment vos freins ».

« Évitez les vitesses exagérées ».

« Vérifiez souvent vos sablières ».

et

« Ralentez aux carrefours ».

● ON N'A QU'UNE PEAU !

CERTES, tous les agents des Chemins de fer Vicinaux ne sont pas amenés à subir des accidents, mais un grand nombre d'entre eux de par leur fonction, à l'atelier, sur la voie, près de la ligne aérienne, dans les fosses de levage ou à la manette du controller, sont exposés à l'accident chaque minute de leur journée de huit heures.

Certains nous répondront : « D'accord, mais que voulez-vous qu'on y fasse, des accidents il y en a toujours eu et il y en aura toujours, nous n'avons aucune envie d'avoir un petit jardin sur le ventre, mais s'il faut travailler en s'arrachant les cheveux toute la journée, alors non ! »

A ces agents et à ceux qui nous disent : « Il y en a qui sont toujours imprudents et à qui il n'y arrive rien », nous proposons comme réponse ce que M. Marcel Renébon écrit dans « Notre Métier » :

« C'est faux. Il arrive toujours quelque chose un jour. C'est pour cela que les vieux sont plus prudents que les jeunes. Parce qu'ils ont eu peur, une fois ; et que cette peur est restée accrochée en eux comme une pancarte : « Danger ».

Il n'arrive rien jusqu'au jour où... Ce jour-là, le Destin présente l'addition pour tous les défis dus à la légèreté, à l'insouciance. Elle est généralement « salée » : c'est vraiment « la douloureuse ». Presque tous les accidents sont évitables.

Nous répétons tous et toujours la même chose.

Il n'y a pas de déshonneur à respecter les indications de sécurité accumulées à la suite de plusieurs dizaines d'années d'expérience.

La forfanterie c'est la bravoure des imbéciles. Pour éviter l'accident, il suffit de réfléchir avant d'agir.

Croyez-nous : Il vaut mieux mettre aujourd'hui du plomb dans votre cervelle que demain risquer d'avoir du fer dans la peau. On n'en a qu'une. »



Extrait de l'agenda S. N. C. F. 1948.

● Ne passez pas entre les buttoirs de wagons rapprochés.

● Lorsque vous devez passer derrière un véhicule voyez bien si vous pouvez le faire sans danger.

Régime de la Pension complémentaire à la S. N. C. V. dite "Pension C B A"

Comme tous les travailleurs assujettis à la Sécurité Sociale, les agents de la S. N. C. V. sont soumis aux dispositions légales relatives à l'assurance en vue de la vieillesse et du décès prématuré; ils bénéficient ainsi d'une pension légale de vieillesse à l'âge de 65 ans et, en cas de décès, leur veuve peut obtenir une pension de survie.

Mais, **en outre**, les agents de la S. N. C. V. jouissent d'un régime de pension **complémentaire**, dont nous nous proposons de donner ci-dessous les principes généraux et les modalités essentielles de fonctionnement.

Une « Caisse de Répartition d'Allocations complémentaires à la pension légale » mentionnée ci-après sous les initiales « **CRA** », a été créée le 1^{er} avril 1939, au sein de la S. N. C. V.; elle a pour objet de procurer aux agents pensionnés de vieillesse, un **complément** à la pension légale.

I. — Alimentation de la CRA.

La Caisse est principalement alimentée par les versements des affiliés et ceux de la S. N. C. V. Ces versements sont actuellement calculés en pourcentage sur les salaires et traitements, suivant les taux repris au tableau ci-dessous :

	APPOINTES		SALARIES	
	Tranche des appointements ne dépassant pas 4.000 francs par mois.	Tranche des appointements dépassant 4.000 fr. par mois.	Tranche des salaires ne dépassant pas 4.000 fr. par mois.	Tranche des salaires dépassant 4.000 francs par mois.
PARTICIPATION :				
A) de la SNCV.	3 %	9 %	3,5 %	9 %
B) de l'agent . . .	—	4,5 %	—	4,5 %
Total :	3 %	13,5 %	3,5 %	13,5 %

Tout versement des affiliés à la CRA est effectué à fonds abandonnés.

II. — Détermination des affiliés.

Depuis le 1-1-1945, tous les agents effectifs et assimilés sont affiliés d'office. Les agents temporaires ne sont pas affiliés à la CRA.

III. — Bénéficiaires.

Peuvent bénéficier de la pension CRA, les agents effectifs comptant au moins 10 années de service actif et qui atteignent l'âge de 65 ans alors qu'ils sont toujours en service à la S. N. C. V.

La pension prend cours au début du mois qui suit celui de l'anniversaire.

Les agents qui ont cessé volontairement d'appartenir au personnel effectif de la S. N. C. V. et qui ont quitté définitivement le service, n'ont droit à aucune allocation de la Caisse, ni à aucune ristourne des cotisations versées.

IV. — Modalités de calcul de l'allocation.

La pension CRA est calculée suivant la formule Pension CRA = $(\frac{2}{3} T - Pl.) \times n/35$ dans laquelle T = Le dernier salaire ou traitement d'activité.

Détermination de « T » pour les agents salariés :

- a) agents travaillant en roulement :
Dernier salaire brut journalier \times par 338 (nombre moyen de jours rémunérés par an);

- b) agents ne travaillant pas en roulement :
Dernier salaire brut journalier \times 313.

Détermination de « T » pour les agents appointés :

« T » est égal au dernier traitement barémique annuel augmenté éventuellement de l'allocation de foyer ou de résidence.

Le taux pris en considération est revu en cas de modification des barèmes des agents en activité.

Pl. = La pension légale de vieillesse.

Pour les agents salariés :

Le montant de Pl. est toujours supposé atteindre le chiffre maximum de la pension légale d'un homme marié, à l'âge de 65 ans soit actuellement 18.000 fr.

Pour les agents appointés :

Ceux-ci sont tenus de déclarer le montant exact de tous les éléments constituant leur pension de vieillesse.

C'est ce montant qui sera pris en considération pour la détermination de Pl; il ne pourra toutefois être inférieur à 18.000 fr.

En cas de non déclaration (refus ou omission) du montant de la pension légale de vieillesse, Pl. est supposé être égal à 24.000 fr.

n = Le nombre d'années de service, avec maximum de 35.

EXEMPLES :

- 1^o — Cas d'un agent salarié travaillant en roulement :
Fonction : machiniste.

Nombre d'années de service : 42.

Dernier salaire d'activité : 132,60 fr. par jour.

T = 132,60 fr. \times 338 = 44.818,80 fr.

Pension CRA = $(\frac{2}{3} \times 44.818,80 - 18.000) \times 35/35$ soit 29.879,20 — 18.000 = 11.879,20 jar an.

- 2^o — Cas d'un agent salarié ne travaillant pas en roulement :
Fonction : magasinier.

Nombre d'années de service : 30.

Dernier salaire d'activité : 129,70 par jour.

T = 129,70 \times 313 = 40.596,10.

Pension CRA = $(\frac{2}{3} \times 40.596,10 - 18.000) \times 30/35$ soit 27.064 - 18.000 \times 30/35 = 7.768,80 par an.

V. — Gestion de la CRA.

La CRA est gérée par un « Comité de Gestion » composé de 6 délégués désignés, pour 3 ans, par la Commission Paritaire Nationale parmi les membres effectifs ou suppléants de celle-ci.

Ils sont choisis par moitié parmi les délégués de la S. N. C. V. et par moitié parmi les délégués des organisations syndicales groupant le personnel.

Dans un prochain article, nous vous entretiendrons de la réversibilité de l'allocation CRA sur les veuves et les orphelins, c'est-à-dire des conditions dans lesquelles une **veuve** d'un agent de la S.N.C.V. ou les orphelins peuvent bénéficier, d'une pension CRA, et du mode de calcul de cette pension.

De nombreux agents collectionnent les numéros de « Nos Vicinaux », si vous ne le faites pas d'habitude, nous vous conseillons cependant de conserver soigneusement cette page-ci.

La Vie commence demain !

La route de demain appartiendra uniquement à l'automobile. La circulation hippomobile y sera inexistante, les bicyclettes seront rarissimes et les trottoirs et les accotements supprimés.

Demain, nous aurons davantage d'autostrades entre les grandes villes. En certains points, ces routes seront élargies et aménagées pour servir de terrains d'atterrissage. Les rues tortueuses et congestionnées des cités et la traversée des goulots des petites villes, les virages déconcertants, les méandres, les chicanes seront évités.

Ces travaux coûteront très cher mais seront utiles.

Dans les villes de l'avenir, les pistes automobiles seront clôturées. Les autobus et les camions s'arrêteront dans des gares spécialement aménagées qui rejoindront les grands autostrades interurbains par des raccourcissements.

Le soir, les phares créeront un faisceau mince et plat qui éclairera la route sans aveugler. On pourra également utiliser pour les phares une lentille polarisante associée à un écran similaire pour le pare-brise.

Les pneus plus grands à faible pression d'air, dureront 160.000 km. La fibre textile à base de plastique résistant à la chaleur, sera utilisée dans la fabrication des pneus.

Pour assurer l'écoulement du trafic chaque jour plus considérable dans un rayon de 40 à 50 km. autour des grandes villes, il faut penser hardi. Il y a trois solutions : limiter le tonnage des camions pour accélérer leur vitesse, réserver leur emploi durant certaines heures de la journée, ou construire des routes ou des pistes spécialement affectées aux poids lourds. La dernière solution — qui a été adoptée aux Etats-Unis — est seule acceptable, car elle ne limite pas le développement des industries du camionnage.

Les super-routes qui relieront les grands centres seront tracées selon des profils de vitesse avec des courbes de grands rayons convenablement inclinées pour le maintien des vitesses. Les autobus aérodynamiques à deux étages, les autos rouges, bleues, vertes, avanceront à la même moyenne sur des files séparées. Vues du haut ciel, les routes apparaîtront comme des rubans imprimés de pastilles multicolores. Elles s'entrecouperont, se noueront, se dénoueront en rosaces, en feuilles de trèfle, puis passeront les unes sur les autres, s'effilocheront aux bifurcations avant de se tendre comme des ceintures qui s'élançeront jusqu'au bout des horizons. Nul ne se dépassera. Tout sera uniforme. La vie routière se débitera à la chaîne avec des bosquets, des champs et

des clochers latéraux jusqu'au terminus.

D'ici quelques années, le poste de T. S. F. de notre automobile aura peut-être deux récepteurs. L'un qui permettra d'écouter la Neuvième Symphonie ou le compte rendu du premier voyage transatlantique à moteur atomique après son tour de la terre sans escale, ou encore un commentateur de nouvelles parlant d'un nouveau genre de crime par micropistolet insonore. L'autre qui recevra les instructions de l'agent de la circulation patrouillant le long des routes ou stationnant aux points stratégiques du trafic. Il donnera des directives par radio, mettant en garde contre un accident survenu en amont, annonçant un virage dangereux ou une route légèrement prise par le verglas. L'agent de police circulera également en hélicoptère au ras des arbres, dirigeant le trafic des embouteillages et contrôlant le diagramme de vitesse des processions automobiles qui, en toute sécurité, friseront le 150 à l'heure.

Demain, la radiodiffusion automobile et aéro-automobile remplacera les signaux de route. Quand on entrera dans la zone avancée d'une gare automobile, d'une bifurcation ou d'une station de ravitaillement et de réparation, on entendra la voix de l'inspecteur faire l'annonce.

L'inspecteur sera même remplacé par un film parlant, débitant sa rengaine en passant comme une courroie devant une cellule photo-électrique branchée sur une antenne.

Le radar sera monté sur les automobiles et les camions. Le brouillard sera vaincu. La lecture des cartes sera simplifiée. Il suffira de brancher son poste sur la longueur d'onde de la ville que l'on ira vis-

ter pour être conduit aussi exactement qu'un avion vers son terrain d'atterrissage.

André LABARTHE.

Extraits de

« la Vie Commence demain ».

Ed. Sequana.

◆◆◆

Transport par Monorail.

Décidément l'Amérique nous réserve encore des surprises dans le domaine des transports ! Nous venons de recevoir une information de presse envoyée par « Electric Railroaders Association » des Etats-Unis. On y annonce qu'une société vient de se fonder, la « Monorailway Corporation » à New-York. Son président, Frank S. Lyon, vient de présenter son idée au public, aux ministères et aux administrations qui désirent des transports urbains plus rapides et moins chers que les lignes actuelles d'autobus, de trolleybus ou de tramway. Il se propose de transporter le travailleur qui fait journellement la navette entre son domicile rural et son bureau de la ville, dans des trains aérodynamiques silencieux suspendus au-dessus du sol, à la vitesse de 120 km. à l'heure ! Ce n'est pas tout, par suite des frais réduits de construction et d'une grande efficacité, les tarifs seraient de 50 % moins chers que les tarifs actuels !

Il ne s'agit pas d'anticipation fantaisiste comme l'article de M. Labarthe mais de plans faits par les ingénieurs de la Pennsylvania Railroad.

Chaque voiture est suspendue à une voie d'un seul rail au moyen de deux crochets massifs qui contiennent chacun un « truck » à deux roues, lesquelles seraient faites de caoutchouc et d'acier, donc ayant un roulement silencieux.

Les experts de la sécurité sur route estiment que dans l'avenir, chaque autostrade aura une large plate-bande centrale gazonnée. Cet emplacement conviendra pour y planter la simple rangée des potences du monorail suspendu.

En réalité, il s'agit d'une amélioration du train monorail (schwebbahn) de la vallée du Wuppertal (Rhénanie) qui fonctionne toujours depuis 1901 (!) et qui peut transporter aux heures de pointe 4.200 passagers par heure dans chaque direction. Nous vous présenterons prochainement ce curieux tramway suspendu d'Europe.



Ceci représente l'intérieur d'un autobus américain « Pullmann ». Photo prise il y a déjà plus de deux ans !