

# Nos VICINAUX

6<sup>e</sup> ANNEE - N° 31

PERIODIQUE DESTINE AU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.  
AFFILIE A L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE BELGIQUE  
Comité de rédaction : rue de la Science, 14, Bruxelles

MARS  
AVRIL

1951



(Photo Vanderbruggen).

# La Buddicom

1843

Vedette du "Festival of Britain"



## CARACTERISTIQUES DE LA BUDDICOM :

Surface de chauffe du foyer . . . . .	4,97 m <sup>2</sup>
Diamètre de cylindres . . . . .	0,355 m
Course des pistons . . . . .	0,535 m
Diamètre des roues motrices . . . . .	1,720 m
Longueur totale de la machine	6,840 m
Hauteur (de la cheminée au	
dessus du rail) . . . . .	4,055 m
Poids de la machine à vide . . . . .	12.900 kg
Poids de la machine en ordre	
de marche . . . . .	17.000 kg
Vitesse maximum . . . . .	80 km/h.

- Registre d'air sur la boîte à fumée.
- Alimentation en eau par deux pompes prenant leur mouvement sur les crosses de tige à piston.
- Seul le tender est freiné par un frein à main.

Cette locomotive est partie de la gare St-Lazare tous purgeurs ouverts, entourée d'un panache blanc de vapeur sous le mitraillage des photographes et des cinéastes.

Elle voyagea en feu jusqu'à Achères ensuite, elle fut prise en remorque jusqu'à Dunkerque — Ferry-boat.

(D'après « Notre Métier »).

## PARTICULARITES :

- Distribution à détente fixe par pied de biche.



LIVRES  
REÇUS

## UN LIVRE NOUVEAU SUR UN SUJET NOUVEAU

« Voulez-vous étudier seul ? »

« L'étude orne la vie et nous la rend plus chère.  
C'est un plaisir sans fin qui jamais ne s'altère. »

(J. Viennet.)

« Ce que nous apprenons par nous-mêmes fait plus essentiellement partie de notre être que ce que les autres nous enseignent. »

(John Lubbock.)

Voici choisies parmi de nombreuses autres, deux pensées qu'un homme de lettres belge, M. Max Fauconnier, soumet à notre méditation au début de deux chapitres de son livre : « Voulez-vous étudier seul ? », paru aux éditions Baude, à Bruxelles, et qu'il a écrit à l'usage de ceux qui « veulent devenir vieux en apprenant toujours », et de ceux qui ont

compris « la nécessité autant que l'intérêt pour chacun de recréer sa propre Ecole par le moyen de l'étude personnelle ».

L'auteur présente son ouvrage de la manière suivante :

- Un plan complet d'études personnelles;
- Un guide de lectures;
- Une méthode pratique du travail intellectuel.

C'est un guide sûr qui, après une « invitation à l'autodidaxie » (titre de la première partie), propose un programme d'instruction, d'éducation et de culture dont la réalisation ne peut être parfaite que grâce à la « Méthode de l'étude et du travail intellectuel » qu'il essaie de définir et de proposer dans la troisième partie.

Le substantif « Autodidaxie » vient de autodidacte, substantif et adjectif, dont les radicaux grecs - autos, soi-même et didaskein enseigner - déterminent le sens. L'autodidacte est donc celui qui s'enseigne soi-même, c'est-à-dire apprend, étudie une matière quelconque sans le secours d'aucun maître.

Il convient de souligner que ce livre s'adresse spécialement aux autodidactes intellectuels et non pas à ceux de l'artisanat ou de la technique, non point, dit l'auteur, par dédain, car la vie de ces « self-made men » est exemplaire et exaltante, mais simplement parce qu'ils sont en dehors de son sujet.

Néanmoins, ce livre mérite d'être recommandé parce que sa lecture ne peut qu'aider ceux qui cherchent à parfaire leurs connaissances. En particulier les programmes proposés seront des plus utiles pour quiconque tâtonne pour faire un choix dans le monde si vaste de la science et hésite à entreprendre seul des études.

230 pages - 14 x 20 - 80 francs. - Edition Baude, rue du Houblon, 47, Bruxelles - C. C. P. n° 920.97.

# 50 ANNÉES DE bons et loyaux SERVICES

**L**E personnel du Limbourg a fêté, le 11 février dernier, un jubilé exceptionnel, celui du receveur J. Van Gertruyden, de Bree, qui depuis cinquante années est au service de la S. N. C. V.

Jacques Van Gertruyden a commencé à travailler, à l'âge de 12 ans, dans une fabrique de tuiles. Le 13 février 1901, il entra à l'atelier de réparations des lignes vicinales du Limbourg, à Bree. Il y devint un ajusteur très apprécié et lorsqu'en 1926 les ateliers furent centralisés à Hasselt, le directeur, M. Wilsens, lui confia l'écolage de nouveaux ouvriers affectés aux réparations des machines à vapeur. Après 6 mois de navette fatigante entre Bree et Hasselt, notre jubilaire fut nommé, à sa demande, receveur sur le tram à vapeur Maaseik-Bourg-Léopold. De toutes les voitures et machines utilisées en 1901, il n'y en a plus aucune en service, mais J. Van Gertruyden voyage encore chaque jour sur les lignes du Limbourg, toujours souriant, et sachant après le travail, apprécier un bon verre de bière !

Au matin du 11 février, le jubilaire assista avec sa famille, à une messe servie par cinq tramwaymen en uniforme. L'après-midi commencèrent les festivités : des autobus spéciaux, décorés de drapelets et venus des quatre coins du Limbourg avaient amené les membres du personnel et leurs épouses. C'est donc toute une foule de sympathisants qui alla quêrir, musique en tête, le héros de la fête à son domicile. Le jubilaire portait son uniforme et avait la poitrine couverte de ses décorations. Le long cortège se dirigea vers la maison communale où une réception était organisée.

Bientôt la salle de la justice de paix fut trop petite pour contenir la foule des chefs, des collègues et des porte-drapeaux des diverses sociétés et groupements.

Le Collège échevinal fit son entrée, accompagné de M. Wilsens, Directeur, et de M. Van Lierde, Ingénieur en chef.

Le Sénateur-Bourgmestre, M. Mondelaers, prit la parole. Il dit qu'il se réjouissait doublement d'accueillir en ce jour son concitoyen Van Gertruyden, d'abord parce que 50 ans de travail dans une même entreprise est un fait exceptionnel, ensuite parce qu'il s'agissait en la personne de Van Gertruyden d'un collègue puisque celui-ci fit partie du collège échevinal pendant 18 ans de 1921 à 1939 et qu'il s'occupa, par après, de la Commission d'Assistance publique.

M. Mondelaers rappela les glorieux états de service de Van Gertruyden comme soldat, durant la guerre 1914-1918, au cours de laquelle il fut blessé; puis il fit un spirituel rapprochement entre sa conscience au travail, son exactitude de tramwayman et... l'efficacité de ses interventions au conseil communal, ensuite il termina par une boutade qui mit la salle en joie :

« Je ne vous souhaite pas, dit-il, un jubilé de diamant mais de pouvoir longtemps, dans le calme, vous livrer à votre sport favori..., la pêche à la ligne. »



En prenant la parole, M. Wilsens commença par rappeler que le conseil communal de Bree avait toujours été à l'avant-garde du progrès en matière de transport, puisque dès 1888 il avait permis l'exploitation de la ligne Leopoldsburg-Bree-Maaseik. « Les temps ont changé, dit-il, et l'atelier de Bree a disparu, c'est là que je fis mes premiers pas chanceux (sic) de jeune ingénieur ! »

« Et je m'en souviens comme si c'était d'hier, l'ajusteur Van Gertruyden m'initia aux secrets des machines-outils avec beaucoup de précision car il n'a jamais eu sa langue en poche. » M. Wilsens lui souhaita de garder longtemps sa florissante santé.

La réponse de Van Gertruyden fut courte mais marquée, à chaque phrase, de cet humour limbourgeois où il est passé maître et ses réflexions optimistes exprimées en ce curieux patois aux consonances « westphaliennes » provoqua des rires prolongés.

A la sortie de la maison communale, le jubilaire fut salué par une vibrante *Brabançonne* et chaleureusement applaudi par la foule restée massée sur la place.

On reconduisit le jubilaire à domicile où un discours lui fut lu par le pensionné M. Carnotensis, ancien chef de dépôt de Bree.

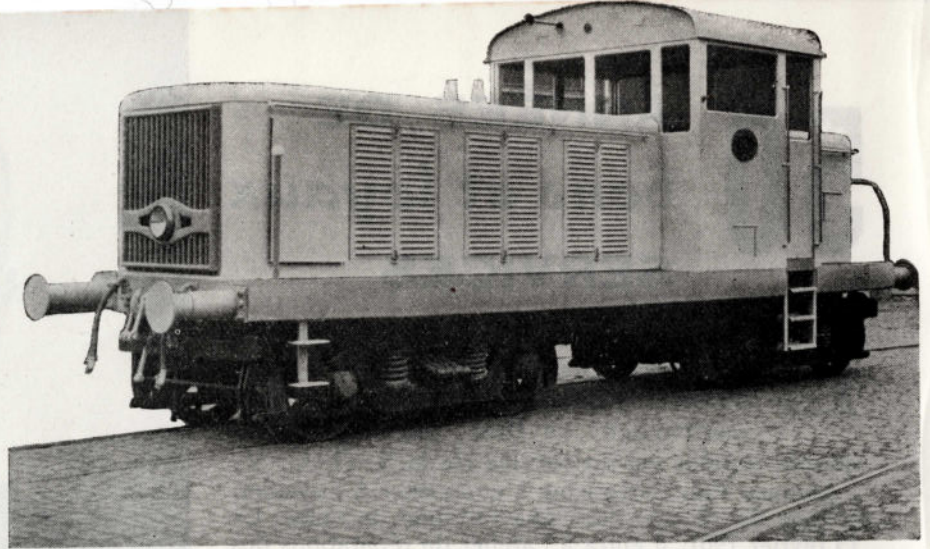
Le soir, au cours du bal, ce fut M. Lantin, de Lanaken, l'agent comptant le plus d'ancienneté du Groupe après Van Gertruyden, qui lui remit deux fauteuils offerts par le personnel.

Comme le lui a dit le rédacteur de « N. V. » il reste encore deux belles fêtes en perspective, la remise officielle de la médaille d'or de l'Ordre de Léopold II qui a été demandée par la Direction Générale et... sa mise à la retraite, puisque, fait extraordinaire, notre jubilaire n'a encore que 64 ans !

# Un nouveau locotracteur ART 500

construit dans les ateliers  
du Groupe de Bruxelles

•••



**L**ES chemins de fer européens étudient depuis plusieurs années, la possibilité de substituer aux locomotives, pour les services de manœuvres ou les lignes secondaires des locotracteurs à moteur thermique.

Il est en effet indiscutable que là où une locomotive n'est nécessaire que quelques heures par jour en plusieurs prestations, le rendement de la locomotive à vapeur est peu intéressant. En plus du second agent nécessaire, le maintien sous pression de la chaudière en dehors des temps de service, se fait en pure perte.

Tous les réseaux ne sont cependant pas arrivés aux mêmes conclusions quant à la réalisation de ces locotracteurs.

Avant 1940, la question du moteur avait déjà été tranchée et le Diesel, seul vainqueur, avait facilement triomphé du moteur à essence ou à air comprimé. Mais le problème de la transmission de l'effort moteur aux roues n'a pas été résolu de la même façon par les différents constructeurs.

## TROIS TYPES DE TRANSMISSION

Après de nombreux tâtonnements trois systèmes principaux restent en présence. Ce sont la transmission électrique, la transmission mécanique et la transmission hydraulique.

La transmission électrique, presque exclusivement employée en Amérique, se défend très bien pour les fortes puissances et c'est elle qui équipe presque tous les locotracteurs de plus de 500 CV. Pour les puissances inférieures, le coût de l'installation et son faible rendement font que ce système est peu employé, surtout en Europe, pour les locotracteurs moyens et petits.

La transmission mécanique est le plus souvent appliquée pour les petites installations. Les boîtes de vitesses à pignons toujours en prise sont actuellement assez robustes pour transmettre des puissances atteignant 500 CV en commande manuelle et même au delà avec des commandes de manœuvres pneumatiques ou électri-

ques. L'embrayage à friction atteint plus difficilement ces hautes puissances. La tendance actuelle est d'interposer un accouplement hydraulique pour amortir les chocs au démarrage et au passage des vitesses.

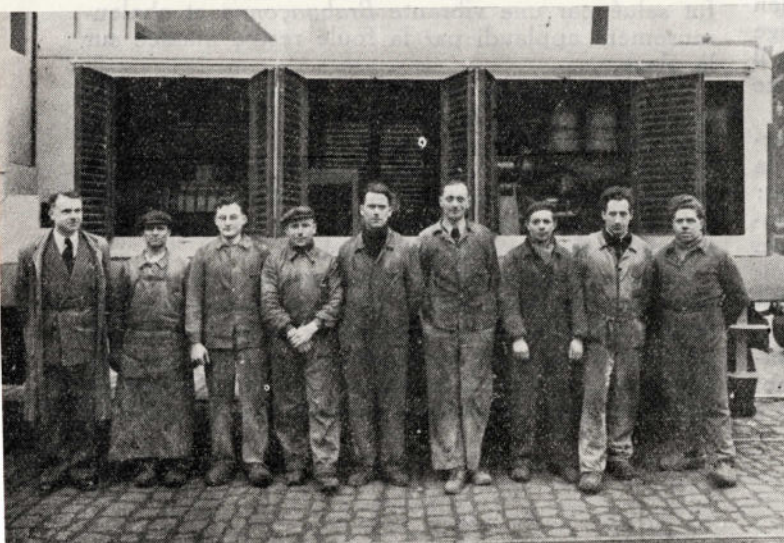
Quant à la transmission hydraulique, c'est elle qui semble devoir l'emporter dans un prochain avenir. Le système qui permet l'embrayage et toutes les variations de vitesse par le seul convertisseur de couple est maintenant construit et expérimenté sur de nombreux locotracteurs ; et les puissances transmises augmentent au fur et à mesure que se perfectionne le système. L'entretien du convertisseur de couple est presque nul, malheureusement son prix d'achat est encore élevé et peu de constructeurs en ont une expérience suffisante.

Les transmissions mécaniques ou hydrauliques posent encore un problème, celui de l'accouplement des essieux moteurs ; alors que dans la transmission électrique, la répartition de l'effort moteur se fait facilement en équipant chaque essieu d'un moteur électrique, pour les autres systèmes, il faut avoir recours à l'une des trois solutions suivantes : accouplement par chaîne pour les petites puissances, accouplement par bielles avec commande par faux essieux ou enfin accouplement par cardans et ponts à couples coniques, hypoïdes ou à vis tangentes.

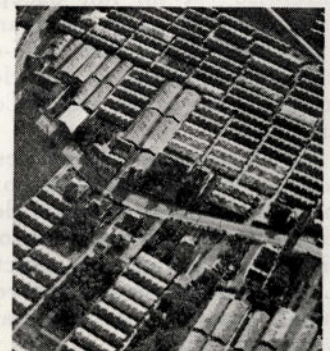
## A LA S. N. C. V.

Mais venons en à nos lignes vicinales. — Le groupe de Bruxelles exploite une ligne à voie normale entre Groenendaal et Overijse, ligne de 7 km, comprenant une côte de 920 m. en 25 mm./m. qui a été décrite dans le numéro 23 de « Nos Vicinaux ». Le trafic marchandises y est intense surtout en charbon et fumier pour la région viticole de Hoeilaart et Overijse, il n'est pas rare d'y recevoir en saison des rames de 20 à 30 wagons de 15 à 20 tonnes de charge.

Jusqu'à ce jour, la traction s'est effectuée par des locomotives à vapeur de 23 à 45 tonnes à vide. Continuant sa politique de motorisation la S. N. C. V. étudie



Une curieuse vue  
aérienne des serres  
d'Hoeilaart.  
(Ph. Innovation).



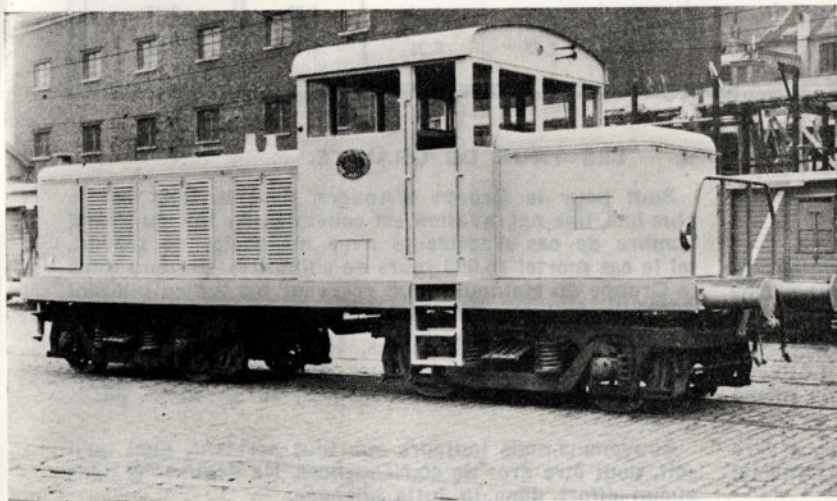
Et voici une équipe de l'atelier de la rue Eloy, dont chaque membre a spécialement contribué, par son travail, à la réalisation de l'A. R. T. 500. Voici de gauche à droite : Stoffels, F., dessinateur ; Debeer, J., soudeur ; Lerminiaux, J., tôlier ; Elinck, M., électricien ; Degreef J., monteur ; Jacqmin, Cl., ajusteur ; Wauterickx, J., monteur ; Leemans, J.-P., tôlier ; Vierendeels, G., ajusteur.

la construction d'un locotracteur expérimental pouvant remplacer la locomotive la plus puissante de la ligne et toujours prêt à intervenir en cas de pointe de trafic ou de demande de manœuvre de la part des raccordés.

L'étude fut orientée suivant les principes déjà longuement expérimentés sur les autorails à voie métrique et c'est finalement le Diesel avec transmission mécanique et accouplement par cardans qui fut adopté.

### CARACTERISTIQUES

La puissance nécessaire à ce locotracteur étant de 350 CV, sa tare devait approcher les 40 Tonnes. D'autre part afin de ne pas fatiguer la voie, il fallait 4 essieux chargés à 10 Tonnes. Pour l'inscription en courbe et la souplesse de marche, la disposition à bogies était préférable; c'est donc ainsi que tous les éléments furent déterminés.



Le nouveau locotracteur aura une longueur de 9580 mm., une largeur de 2800 mm., deux bogies pennsylvanica de 2.15 m. d'empattement et de 5600 mm. d'entre-axe, 4 essieux moteur et un seul poste de conduite.

Examinons maintenant rapidement quelques détails de réalisation de ce nouvel engin.

Le châssis en fer U de 250 mm. est entièrement soudé. Les traverses de pivot sont en acier coulé et les têtes triangulées afin d'éviter les déformations dues aux chocs de tamponnement. La cabine de manœuvre a été surélevée et le conducteur est assis de façon à ce qu'il puisse voir les tampons des deux extrémités du locotracteur.

Les bogies ont été équipés de trains de roues avec bandages de 0,900 mm., montés sur boîtes à rouleaux.

Le frein à air très puissant à 2 sabots par roue est à commande individuelle, il y a en tout 4 cylindres de frein double, chaque piston freinant une roue, le tout étant équilibré. Il existe un frein direct pour la manœuvre du locotracteur et un frein automatique commandant le tracteur et la rame remorquée. Un frein à main de sécurité agit sur les 2 essieux intérieurs des bogies.

Des sablières à commande pneumatique débitent sur les huit roues, une commande à main permet de sabler les essieux extrêmes.

La partie motrice se compose d'abord d'un groupe jumelé de moteurs G. M. type 6-71 à 2 temps. Ces moteurs ont été adoptés au point de vue de la standardisation, ils équipent actuellement tous nos tracteurs à voie métrique. Un grand radiateur occupant tout l'avant du capot assure le refroidissement.

A la place de l'embrayage individuel, il a été monté un accouplement hydraulique, puis chaque moteur est relié par cardan à un coupleur mécanique à engrenages à denture oblique. La puissance des 2 moteurs se trouve donc reportée sur un seul arbre, les accouplements hydrauliques, permettant le glissement d'un moteur par rapport à l'autre, équilibrent mieux les efforts et absorbent les chocs d'embrayage et de freinage. Le coupleur mécanique permet de plus d'isoler les deux moteurs par clabotage. Il est donc possible en cas d'avarie de marcher à vide avec un seul moteur.

Directement monté sur le coupleur se trouve un embrayage à disques, spécialement calculé pour la puissance à transmettre. A la suite vient la boîte à 5 vitesses, avec roues toujours en prise, et l'inverseur de marche permettant la marche avant ou arrière.

Tout cet ensemble se trouve sensiblement au niveau des vilebrequins des moteurs. Le mouvement descend ensuite dans le même carter, sous le châssis, par l'intermédiaire de pignons et d'un différentiel.

C'est au niveau supérieur des bogies que partent les 2 arbres opposés transmettant le mouvement aux ponts des essieux par 2 arbres à cardans.

Les ponts des seconds et troisième essieux sont à différentiel et retransmettent le couple moteur aux premier et quatrième essieux.

Les quatre essieux sont donc moteurs, mais trois différentiels intercalés entre eux, gardent à chaque essieu une possibilité de décalage avec son suivant. Il n'y a donc aucune torsion supplémentaire dans les cadrons, torsion principalement due aux différences de diamètre auxquelles on arrive fatalement avec des bandages usés.

Les ponts sont du type à couronne et vis tangente, système adopté sur presque tout le matériel motorisé des Vicinaux et même sur les motrices électriques construites actuellement par le groupe de Bruxelles.

Décrivons pour finir le poste de conduite. Le mécanicien aura à sa disposition toutes les commandes nécessaires aux différentes manœuvres ainsi que tous les appareils de contrôle concernant les moteurs et la marche du tracteur. La conduite se fera comme dans un autrail à voie métrique, sauf qu'il sera possible, en plus, de découpler un des moteurs.

Les robinets de frein direct et de frein automatique sont à portée de main ainsi que la commande pneumatique et mécanique des sablières pour les deux sens de marche.

Une série de manomètres indique la température, la pression d'huile, le compte-tour, de chaque moteur avec chaque fois une lampe témoin de rappel; de même pour le frein direct et automatique. Enfin un indicateur de vitesse permet de contrôler la marche dans les deux sens.

*La construction du tracteur d'Overijse n'a pas manqué de susciter un certain intérêt pour ceux qui sont amenés à étudier des problèmes semblables. Sous sa forme simplifiée et avec la transmission mécanique éprouvée, il permettra de donner une solution, là où d'autres réalisations doivent être écartées étant donné le prix élevé de construction.*

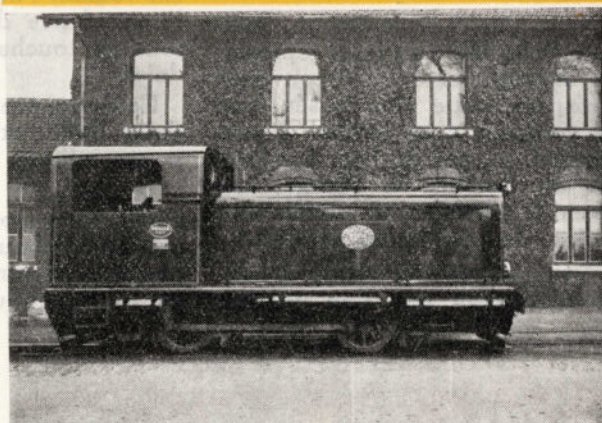
*Cette intéressante expérience va permettre, dans un laps de temps relativement court, de démontrer l'intérêt croissant de la motorisation pour notre réseau vicinal. Ce sera, espérons-le, un nouveau pas vers une exploitation plus économique des services qui nous ont été confiés.*

M. HAUSMAN, Chef de service (G. de Bruxelles).

### UN PREDECESEUR.

*En 1929, la S. N. C. V. fit l'acquisition d'une locomotive Diesel de la firme Deutz. Le moteur à 430 tours développait 100 à 110 C. V.. Le poids était de 18 T., la longueur totale de 7 m. et l'empattement de 2,500 m.*

*Force de traction: en palier droit à la vitesse de 18 km. h., le locotracteur tirait 130 T. Il était intéressant de comparer les lignes extérieures et les caractéristiques de deux véhicules de traction à moteur, construits à 22 ans d'intervalle.*



# NOS ACCIDENTS DE TRAVAIL

TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE FREQUENCE

(nombre d'accidents ayant entraîné au moins un jour de chômage, par millions d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
4e trimestre 1949.	33,3	22,1	53,9	40,3	19,7	26,4	27,5	17,3	33,2
4e trimestre 1950.	24,5	12,2	52	42,3	18,5	30,8	32,2	30,3	34,7

TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE GRAVITE

(nombre de jours de chômage, par millier d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau avec I. P. P. et morts	Réseau sans I. P. P. et sans morts
4e trimestre 1949.	9,00	0,40	0,61	0,74	0,22	0,32	0,50	0,38	1,77	0,45
4e trimestre 1950.	0,40	3,21	7,00	3,14	0,52	0,57	2,43	6,35	3,17	0,68

## COMMENTAIRES

### A. — TAUX DE FREQUENCE.

Ces résultats établissent une légère aggravation du taux de fréquence général qui est de 34,7 contre 33,2 pour la même période en 1949.

Des félicitations sont dues au Groupe de Liège, qui se classe premier avec 18,5, suivi du Groupe d'Anvers, avec un taux de 24,5. Ces deux Groupes ont, en même temps, amélioré leur taux de l'an dernier.

Par contre, le Groupe du Hainaut continue à être bon dernier avec le taux le plus élevé. Un effort spécial s'impose pour remonter la pente.

### B. — LES TAUX DE GRAVITE.

Sauf pour le Groupe d'Anvers, dont le taux est le plus bas, une aggravation est constatée du fait du grand nombre de cas d'accidents avec incapacité de travail, tel le cas mortel (6.000 jours de chômage) survenu dans le Groupe du Hainaut où un receveur fut tué en pilotant un train à l'entrée du dépôt de Quaregnon.

Les Groupes des Flandres, Hainaut, Namur-Luxembourg, Bruxelles et Limbourg enregistrent respectivement des cas d'invalidité de 25 %, 30 %, 10 %, 30 % et 20 %.

Souvenons-nous toujours que tout accident, quel qu'il soit, peut être gros de conséquences. Ne négligeons donc aucun effort dans la lutte engagée.

## La sécurité au foyer familial

A l'atelier, sur le chantier, en rue, partout, des avis, des signaux, des panneaux rappellent constamment qu'il faut être prudent. Mais chez nous, dans notre demeure, au foyer familial, c'est nous qui sommes notre propre *chef de sécurité* ! Alors, quelles sont les mesures que nous y avons prises pour écarter le danger d'accident ?

L'on nous dira sans doute : « Pense-t-on que nous allons orner notre maison de panneaux de sécurité !... »

Non pas, évidemment ! mais cette fiche fêlée du fer à repasser, cet interrupteur dont le couvercle a disparu, cette vitre brisée dont un morceau peut tomber à tout moment, ce pot de fleur sur l'appui de fenêtre de l'étage, qui attend le passage d'un piéton pour choir... les a-t-on remarqués ?

A-t-on songé aux multiples causes d'accident que l'on pourrait

déceler chez soi, simplement en faisant le tour de la maison et en observant ce qui s'y passe !

En général, l'on constatera qu'y remédier n'augmente pas seulement la sécurité au foyer mais enjolive encore l'intérieur. Vous renouvelez une fiche, vous remplacez une vitre brisée, votre home s'en trouve embelli.

On nous raconte que Mademoiselle X., faisait admirer par son amie sa nouvelle lampe de table. En voulant l'allumer, elle commit l'imprudence d'enfoncer la fiche tout en touchant une broche du doigt.

Conséquence, la victime eut un doigt brûlé, et garde toujours le pouce infirme.

Madame Y., prenant son bain, voulu, à un moment donné, éteindre une chauffeuse électrique placée à proximité de la baignoire; on la retrouva morte, électro-

cutée. L'appareil électrique présentait une légère perte de courant qui, pour une personne se trouvant à sec, eût été à peine sensible, mais fut mortelle pour la victime, car, étant dans l'eau, elle offrait une très faible résistance au courant électrique.

Mais, qu'on se tranquillise ! Nous éviterons ces dangers en suivant ces quelques recommandations :

1) Si vous avez les pieds ou les mains mouillés, ne touchez en aucun cas aux appareils électriques;

2) Si vous n'êtes pas électricien, évitez de démonter ou d'essayer de réparer des appareils électriques. Remettez-les plutôt à l'homme de métier.

3) Dans la mesure du possible, n'employez les appareils électriques portatifs alimentés par le réseau, qu'en vous isolant convena-



## LES BELLES CARRIÈRES



**E. Coquerelle,**  
chef piocheur  
41 ans de service  
Gr. Hainaut.



**L. Claessens,**  
machiniste 1<sup>re</sup> classe  
43 ans de service  
Gr. Anvers.



**H. Van Baelen,**  
commis p<sup>e</sup>  
44 ans de service  
Gr. Anvers.



**O. Van Diest,**  
moniteur conducteur  
40 ans de service  
Gr. Brabant.



**J. Vervoort,**  
chef piocheur  
43 ans de service  
Gr. Anvers.

### Le Concours « Interateliers »

Fidèle à sa consigne, le journal « Nos Vicinaux » suit avec le plus grand intérêt le concours organisé entre ateliers et tendant à récompenser celui d'entre eux qui aura enregistré le plus grand nombre de jours de travail consécutifs sans accident ayant entraîné un jour de chômage.

Ci-dessous les records en chiffres absolus enregistrés par les ateliers concurrents durant la période de janvier à fin février. En regard l'effectif moyen correspondant, dont la connaissance permet de calculer les records pondérés suivant la formule :

$$\text{Record pondéré} = \frac{\text{Record absolu} \times \text{Effectif moyen}}{100}$$

et d'établir, par conséquent, la situation respective des compétiteurs à la date de **fin février**.

Ateliers	Record absolu p. la période janvier-février	Effectif moyen p. la période janvier-février	Record pondéré	Classement
Merksem	36	195	70,2	3
Turnhout	41	81	33,2	9
Destelbergen	40	197,5	79	2
Jumet	15	143,5	21,5	10
Eugies	34	144	49	7
Andenne	50	102,5	51,2	6
Marloie + Malonne	25	83	20,7	11
Liège - St-Gilles	22	177	38,9	8
<b>Cureghem</b>	<b>50</b>	<b>199,5</b>	<b>99,7</b>	<b>1</b>
Kessel-Lo	50	136	68	4
Hasselt	49	121	59,3	5

Toutes nos félicitations aux vainqueurs... provisoirement bien entendu, car le concours est loin d'être clôturé, et des surprises et renversements ne sont jamais exclus.

Bon courage aux vaincus... temporaires ! Les vœux de « Nos Vicinaux » les accompagnent dans leurs efforts.

### DU BANDAGE AU PNEU

Dans notre numéro de Noël, nous avons reproduit un article de M. le Président du Conseil d'Administration au sujet de « l'effort de modernisation accompli par notre société ». En exposant le détail de la structure révisée du réseau, M. le Comte de Lichtervelde citait les 2.700 km. de lignes ferrées non électrifiées, en « voie de disparition ».

Cette « disparition » signifiera heureusement très souvent, le remplacement de l'exploitation du service par rail par le service sur route.

C'est ainsi que nous apprenons que les lignes « autorails » : **Ostende-Dixmude, Dixmude-Roulers et Bruges-Leke-Dixmude**, viennent d'être exploitées, à leur tour, par autobus en régie, sort déjà acquis par **Ypres-Geluwe** et la section **Ypres-Bissegem**.

Dans le Groupe de Louvain, l'accord des communes a été sollicité pour l'abandon de l'exploitation par autorail de la section **Beauvechain-Tirlemont** qui serait remplacée par un service d'autobus; la ligne serait cependant maintenue au titre de raccordement industriel aussi longtemps que les raffineries et sucreries feront des transports massifs par voie ferrée.

Une demande semblable a été introduite pour la mise en service d'autobus sur la section **Ohey-Ciney**, de la ligne « autorail » **Andenne-Sorée-Ohey-Ciney** où il n'y a guère de transport de marchandises à envisager.

La ligne ferrée **Heist-op-den-Berg - Itegem - Bouwel - Zandhoven** offre cette curieuse particularité d'avoir été démontée partiellement aux environs de Pulderbos aux fins de construction d'une route. Néanmoins, il ne paraît pas qu'un service d'autobus puisse y subsister.

Cette ligne qui présente un caractère transversal par rapport au courant de trafic qui se dirige à toute évidence vers la métropole, ne saurait avoir des recettes suffisantes pour justifier son maintien.

D'ailleurs, les principales communes, Itegem et Herenthout, se sont assurées des contacts directs avec Liège et Anvers par des extensions de nos services d'autobus.

(Suite, page 11)

## Une Grande journée Patriotique à Liège

organisée par l'Amicale des Résistants de la S. N. C. V.

La date du 18 mars 1951 avait été retenue pour l'organisation d'une grande cérémonie d'hommage aux agents du Groupe de Liège, qui, à titre civil ou militaire, avaient mérité de la S.N.C.V. et de la Patrie.

Dès 9 heures du matin, une messe célébrée en l'église de Saint-Gilles, réunissait une assistance nombreuse et recueillie, parmi laquelle nous avons reconnu MM. Wilsens, Directeur, Van Lierde, Ingénieur en Chef, à Hasselt, conduisant une délégation du Groupe du Limbourg, le Général Constant, le Major Dardenne, Commandant de la place de Verviers, M. Janssens, Chef de service, à la tête d'une importante délégation d'agents résistants du Groupe de Bruxelles, M. Manart, Président de la Fédération des Amicales des Résistants des Vicinaux.

A l'issue de la messe, se forma un imposant cortège, composé de délégations de tous les dépôts auxquelles s'étaient joints les drapeaux des principaux mouvements de résistance et des groupements patriotiques. Ce cortège, après avoir fleuri le mémorial aux morts de la S.N.C.V. et déposé une plaque : « Passant, souviens-toi ! » au cimetière de Saint-Gilles, se dirigea vers la Maison des Agents où le Major Dardenne, au nom du Ministère de la Défense Nationale, présida la cérémonie de remise du drapeau à la section liégeoise de l'Amicale des Résistants des Vicinaux.

L'après-midi était tout à l'honneur des héros du jour ; à savoir : les douze chevaliers de la guerre 1914-1918, les vingt-deux résistants de la guerre 1940-1945 et les quatre-vingt-six jubilaires dont la carrière compte 25 et 35 ans service.

Dans la salle des fêtes de la Maison des Agents, se trouvaient réunis les décorés et leur famille ainsi que de nombreux agents qui avaient tenu à rendre hommage à leurs collègues.

Aux premiers rangs avaient pris place M. Wilsens, Directeur, le Major Dardenne, représentant le Ministre de la Défense Nationale, M. Leemans, repré-

sentant le bourgmestre de Liège, M. Sainte, bourgmestre de Saint-Nicolas, M. Botton, ingénieur principal, M. Van Lierde, ingénieur en chef, M. Lebrun, ingénieur technicien, M. Manart, président de la Fédération des amicales des Résistants, M<sup>lle</sup> Baugnée, auxiliaire sociale au Groupe de Liège, ainsi que les représentants des Groupements locaux d'associations patriotiques.

Après l'exécution de la « Brabançonne » par l'orchestre de la S.N.C.V., sous la direction du contrôleur Raskin, M. Wilsens exalta, en termes simples mais choisis, les vertus de courage, d'abnégation et de fidélité dont ont fait preuve les anciens combattants et résistants qui figuraient au palmarès.

« C'est une occasion unique », continua M. Wilsens, « de pouvoir fêter en une seule et même cérémonie tous ceux qui ont bien mérité du pays mais à des titres divers. »

« Aujourd'hui, nous ne ferons pas de distinction entre les décorations civiles et militaires. »

Après la remise des 110 décorations, M. Leemans, au nom du collège échevinal de Liège, remit à M. Wilsens, la plaquette d'honneur de la ville de Liège. Il insista sur le fait que cette distinction constitue une consécration des brillantes qualités civiques et morales dont a toujours fait preuve M. Wilsens. « C'est dit-il une marque de haute estime, destinée à rendre hommage au dévouement de M. Wilsens, pendant les années d'occupation. »

Après une chaleureuse ovation, Monsieur Wilsens, très surpris et visiblement ému, remercia le collège échevinal de l'honneur qui lui était fait. Il exprima sa satisfaction d'avoir pu dignement accomplir sa mission et déclara qu'il voyait en cette plaquette le symbole de l'affection des membres de l'Amicale à son égard. Il termina en affirmant que cette affection était partagée.

Ce fut une belle journée, qui marque dans les annales du Groupe de Liège.

LES  
PROPOS  
DU



### CONTROLEUR BOUDARD

Boudard. — Eh bien Larcier, vous avez compris à propos de ce supplément ?

Le Receveur. — A vrai dire, chef, sur le moment, devant les gens, ce n'était pas très clair ; mais, puisque nous avons un peu de battement, ne pourriez-vous recommencer ?

B. — Volontiers ! Il s'agissait d'un voyageur ayant une réduction pour famille nombreuse et accompagné de son fils âgé de moins de 10 ans. Ayant demandé 6 sections, ils ont payé 3 fr pour le père demi-prix et pour le fils quart de prix (minimum de 3 fr à observer pour les deux).

R. — Peu de temps après, ce voyageur me demanda, pour eux deux, un supplément jusqu'à la 12<sup>me</sup> section ; j'ai donc calculé réglementairement la différence sur le prix plein : prix du parcours complet à effectuer : 12 sections = 10 fr, moins le prix du parcours primitif au tarif plein 5 fr, soit 5,— fr pour le père et 3,00 fr pour l'enfant leque. continuait à bénéficier de la réduction.

B. — C'était exact pour l'enfant, mais voyons le cas du père. L'article 3, 3<sup>me</sup> alinéa du fascicule A, énonce : « Aucune réduction n'est accordée sur le prix des suppléments, aux personnes bénéficiant de réductions de prix sur le tarif ordinaire ». On calcule donc comme vous l'avez fait la différence entre les deux prix pleins. Toutefois, ne perdons pas de vue qu'il faut toujours, en principe, avantager le voyageur ; or, dans ce cas, le prix du supplément (5,00 fr) est supérieur au prix d'un nouveau billet avec réduction, soit 3 fr. Vous auriez donc pu délivrer un nouveau billet.

R. — En demandant directement sa réduction au départ pour 12 sections, il aurait payé 5 fr ; en la demandant en deux fois il aura payé  $2 \times 3 \text{ fr} = 6 \text{ fr}$ . Avouez que pour tout le « tintoin » qu'il nous donne, ça mérite plus qu'un franc de différence !

B. — Bah ! C'est parmi les gens distraits que l'on recense des savants, des poètes, de doux hurluberlus et les derniers rêveurs sur cette terre atomique !

R. — Oui, mais c'est nous qui devons avoir une machine à calculer dans la tête !

La photo de notre première page évoque admirablement la venue du Printemps. Les premières jonquilles s'offrant aux pâles rayons du soleil dans le calme apaisant du Béguinage de Bruges, composent un ravissant tableau ! Cette photo, due à M. Vanderbruggen, fils de notre agent d'Assebroeck, a été très remarquée au concours photographique de « Nos Vicinaux » 1950.



# Chronique sociale

Notre collaborateur, M. J. Neyens a été empêché de nous remettre, pour ce numéro, la suite de son étude sur la pension légale.

Nous publions, en remplacement, le début d'une série d'articles sur les allocations familiales, dus à M. Chèvremont.

A partir du prochain numéro, les deux études seront poursuivies alternativement.

## Les Allocations Familiales

### CE QUE TOUT AGENT DOIT CONNAITRE EN CETTE MATIERE

Notre intention est de condenser, sous cette rubrique, les principales notions pratiques qui sont susceptibles d'aider les agents ayant charge de famille.

#### PRELIMINAIRE

Le régime des allocations familiales comprend cinq secteurs distincts, à savoir :

- 1<sup>o</sup>) allocation familiale ;
- 2<sup>o</sup>) allocation de naissance ;
- 3<sup>o</sup>) allocation de la mère au foyer ;
- 4<sup>o</sup>) pécule familial de vacances ;
- 5<sup>o</sup>) avantages complémentaires.

Le secteur « allocations familiales », se subdivise, à son tour, en trois sections :

- 1<sup>re</sup> section : allocations familiales normales ;
- 2<sup>me</sup> section : allocations familiales majorées ;
- 3<sup>me</sup> section : allocations familiales d'orphelin.

\*\*\*

#### SECTEUR I. : ALLOCATIONS FAMILIALES.

##### Notions générales :

La loi du 4-8-1930, qui a instauré le régime des allocations familiales pour les travailleurs salariés, intéresse trois personnes distinctes au paiement des allocations familiales :

- 1) **l'attributaire** = la personne qui, par le fait de son travail, ouvre le droit à l'octroi des allocations ; cette personne est généralement le père.
- 2) **l'allocataire** = la personne à qui les allocations familiales doivent être payées, c'est-à-dire celle qui a l'enfant à charge ; cette personne est normalement la mère.  
C'est par dérogation et pour plus de facilité que la S. N. C. V. paie les allocations directement à ses agents.
- 3) **le bénéficiaire** = l'enfant au bénéfice duquel les allocations familiales sont payées.

##### Première Section — Allocation familiale normale.

###### A) Montant de l'allocation :

Le montant de l'allocation familiale est fixé en fonction du nombre d'enfants à charge et au prorata des jours de travail prestés par l'attributaire au cours du mois.

Aux jours de travail effectivement prestés sont assimilés :

- a) les jours d'incapacité de travail pour cause de maladie ou d'accident ;
- b) les jours de vacances annuelles légales et les 6 jours de congé vicinal ;
- c) les jours fériés payés ;
- d) les jours d'appel et de rappel sous les armes pour un motif autre qu'un rappel disciplinaire ou une mobilisation ;
- e) les jours de repos compensatoires.

Montant journalier (Mars 1951)	Montant forfaitaire
11,— frs pour 1 enfant	275 frs
22,— » pour 2 »	550 »
36,80 » pour 3 »	920 »
54,80 » pour 4 »	1.370 »
78,80 » pour 5 »	1.970 »

24 frs par jour ou 600 frs par mois pour chaque enfant au delà du cinquième.

#### B) Conditions à remplir pour se voir conférer la qualité d'attributaire :

1<sup>o</sup>) être occupé régulièrement au travail comme ouvrier ou employé. Est occupé régulièrement au travail, celui dont les prestations et assimilations comprennent plus de 100 jours par an et plus de 4 h. par jour.

2<sup>o</sup>) avoir des enfants rentrant dans une des catégories suivantes :

##### a) sans les avoir nécessairement à charge :

1) enfant propre de l'attributaire, de son conjoint, ou enfant commun des époux ;

2) enfant naturel reconnu de l'attributaire ou de son épouse, auquel il y a lieu d'assimiler les enfants naturels dont le nom de la mère est mentionné à l'acte de naissance. La reconnaissance d'un enfant rétroagit au moment de la naissance de cet enfant.

Les enfants légitimés ont les mêmes droits que les enfants légitimes.

##### b) avec obligation d'avoir les enfants à charge :

1) les enfants abandonnés par leurs père et mère ; la notion de l'enfant abandonné peut être étendue dans certains cas particuliers par le Ministère. Ces cas doivent être soumis pour examen au Service Social.

2) les enfants recueillis dont le père et la mère sont morts ou sont incapables d'exercer une profession par suite d'invalidité.

3) les enfants recueillis pour soulager une mère de famille nombreuse, abandonnée par son mari en même temps que ses enfants, ou dont le mari est invalide, mort, ou disparu, et qui se trouve dans l'impossibilité d'exercer une profession quelconque à cause des soins à donner à ses enfants.

La mère de famille nombreuse abandonnée est celle qui, au moment de l'abandon, avait à charge 4 enfants dont deux étaient en âge de bénéficier des allocations familiales.

4) les petits-enfants, à condition qu'ils n'aient pas droit aux allocations familiales du chef de travail de leur père ou de leur mère. Aux petits-enfants par descendance légale, il y a lieu d'assimiler les petits enfants par descendance naturelle.

Le fait de savoir si un enfant tombe à charge d'un travailleur dépend de circonstances de faits, telles que :

- a — les revenus personnels de l'enfant, y compris les secours accordés par les Commissions d'Assistance Publique, le Fonds Commun, le Fonds d'estropiés et mutilés, etc...
- b — la catégorie de commune de la résidence de l'enfant.

Le travailleur peut aussi ouvrir le droit aux allocations familiales en faveur de ses jeunes frères et sœurs, à condition qu'aucune allocation ne puisse leur être attribuée du chef du travail du père, de la mère ou d'une autre personne. Les cas d'application de ce paragraphe doivent être soumis, pour examen, au Service Social.

#### C) Conditions à remplir par l'enfant pour pouvoir bénéficier des allocations familiales.

1) L'enfant doit être élevé en Belgique. Le cas des enfants élevés en Hollande pourra être soumis au Service Social.

2) L'enfant doit être âgé de moins de 14 ans ; cet âge limite est toutefois reporté jusqu'à la fin des vacances de l'année scolaire au terme de laquelle se termine l'obligation scolaire. Si, après cette époque, l'enfant poursuit ses études ou conclut un **contrat d'apprentissage** contrôlé par le Gouvernement, l'âge limite est reporté jusqu'à la fin des études ou de son contrat, sans toutefois pouvoir dépasser la fin du mois au cours duquel l'enfant atteint ses 18 ans.

3) L'enfant reconnu incapable d'exercer une profession quelconque en raison de son état physique ou mental peut éventuellement donner lieu à l'octroi des allocations familiales sans limite d'âge.

\*\*\*

Pour être considéré comme étudiant, (14 à 18 ans), l'enfant doit suivre régulièrement des cours d'ensei-

gnement professionnel ou général, donnés pendant le jour et non limités à une partie de l'année.

**Pour être considéré comme apprenti.**

L'enfant doit être lié par un contrat d'apprentissage dont la conclusion est reconnue et l'exécution contrôlée par le gouvernement, et ne pas bénéficier d'une rémunération supérieure à 35 frs par jour. En vue de déterminer le montant de cette rémunération, la valeur des avantages en nature accordés par le patron à l'apprenti est fixé uniformément aux sommes ci-après :

- 1<sup>er</sup> repas (déjeuner du matin) . . . 5 frs
- 2<sup>me</sup> repas (repas principal) . . . 15 »
- 3<sup>me</sup> repas (souper) . . . . . 10 »

Il n'est pas tenu compte de la valeur du logement lorsque l'apprenti bénéficie de cet avantage.

**Pour être considéré comme incapable d'exercer une profession quelconque, y compris celle de domestique, en raison de son état physique ou mental, il faut que l'incapacité soit constatée par le Juge de paix du lieu où l'invalidité est élevée, sur avis émis par le médecin du travail compétent.** Pour l'octroi des allocations familiales, il faut, en outre, que l'incapable se trouve exclusivement ou principalement à la charge d'une personne occupée au travail dans les liens d'un contrat de louage de services. Le paiement des allocations familiales se fait, dans ce cas, sans limite d'âge.

**D) L'allocataire.**

Rappelons que l'allocataire est la personne qui est légalement fondée à percevoir les allocations familiales.

En général, le droit de promériter des allocations familiales et le droit de les percevoir appartiennent à deux personnes distinctes ; à la S. N. C. V., dans la grande majorité des cas, attributaire et allocataire se confondent dans la personne de l'agent. Les allocations familiales doivent toutefois être payées à la mère lorsque celle-ci en fait la demande.

**E) Formalités.**

**a) — DOCUMENTS A FOURNIR :**

- 1) Pour pouvoir bénéficier des allocations familiales, l'agent doit produire un extrait d'acte de naissance ou un extrait des registres de la population, indiquant la composition de sa famille.
- 2) Pour les enfants de plus de 14 ans qui fréquentent des cours d'enseignement de jour, il y a lieu d'introduire, deux fois par an, à la rentrée de Pâques et de septembre, un certificat de fréquentation scolaire.

3) Pour les apprentis, il y a lieu d'introduire une « déclaration d'apprentissage contrôlé » lors de la conclusion du contrat et de remplir les formulaires de contrôle qui seront adressés par la direction des Groupes.

4) Pour les enfants incapables, il y a lieu d'introduire une déclaration d'incapacité délivrée par le Juge de Paix et de remplir les formulaires de contrôle qui seront adressés par la direction des Groupes.

**b) NOTIFICATIONS DES CHANGEMENTS INTERVENANT DANS LA FAMILLE :**

Toute modification intervenant dans la composition de la famille, dans la situation scolaire des enfants, dans l'exécution du contrat d'apprentissage (rupture — rémunération supérieure à 35 frs par jour), doit être signalée sans retard, PAR ECRIT, à la Direction du Groupe.

(à suivre)



**Liste des Agents mis à la pension à 65 ans**

FEVRIER-MARS 1951

Van Baelen Petrus, commis 1 <sup>er</sup> cl. 44	années de service,	Anvers.
Eestermans Petrus, chef-piocheur, 30	id.	id.
Meeusen Constant, ouvrier d'élite, 40	id.	id.
Herbecq Camille, chef serv. 1 <sup>er</sup> cl., 44	id.	Hainaut.
Coquerelle Edmond, chef-piocheur 41	id.	id.
Duez Léon, contrôleur . . . . . 38	id.	id.
Mayne Joseph, peintre . . . . . 33	id.	Brabant.
De Geeter Henri, veilleur . . . . . 40	id.	id.
Van Diest Oswald monit.-conduct. 40	id.	id.
Decock Joannes, paveur . . . . . 36	id.	id.
Bogaerts Théophile, receveur . . . 31	id.	id.
Alen Benoit, chauffeur . . . . . 30	années de service,	Anvers.
Vervoort Jan, chef piocheur . . . 43	id.	id.
De Windt Albéric, piocheur . . . 30	id.	Flandres.
Michiels August, receveur . . . . . 26	id.	Hainaut.
Rousselle Emile, manoeuvre . . . 25	id.	Nam.-Lux.
Nangnot Armand, ajusteur . . . . . 30	id.	id.
Hemberg Raoul, chef serv. 2 <sup>o</sup> cl. 44	id.	Brabant.
Crabbe Adronic, ajusteur . . . . . 45	id.	id.

**DU BANDAGE AU PNEU**

(suite)

Il faut se rendre à l'évidence et renoncer à des entreprises, utiles en leur temps, mais dépassées par les événements.

Ni fleurs ni couronnes.

\*\*\*

Le remplacement partiel du réseau électrique urbain de Bruges par des autobus, ayant donné entière satisfaction aux usagers, il a été envisagé de renoncer complètement à l'exploitation par tramway local et de porter le parc d'autobus de 12 à 24 unités.

Il restera, en voie ferrée, le parcours jusqu'à la gare nouvelle, de la ligne Ostende - Heist - Knokke - Bruges.

**ELECTRIFICATION**

La presse spécialisée néerlandaise a annoncé, depuis près de deux mois, la nouvelle de l'électrification de la section Brasschaat-Wuustwezel-frontière. En vérité, la demande d'approbation est introduite au Ministère qui lui réservera, on peut l'espérer, une suite favorable.

Il faut considérer cette électrifica-

tion, non sur le plan local, mais surtout en fonction de l'ensemble du réseau de Merksem. On supprime ainsi le dernier tronçon exploité par autorail et assez éloigné du centre d'entretien, tout en créant une magnifique relation beneluxienne « Anvers-frontière » prolongée jusqu'à Breda par les autobus fréquents et rapides de la B.B.A. « Brabantse Buurtspoorwegen autobusdienst ».

Ce projet rentre bien dans le cadre des intensifications des échanges frontaliers qui sont très poussés pour le moment et ont encore fait récemment l'objet d'initiatives, qu'on peut espérer fécondes, des hautes autorités de notre pays.

Les excellents résultats produits par la liaison Anvers-Putte par tram électrique belge et Putte-Bergen-op-Zoom, autobus néerlandais, seront ainsi complétés par un nouveau chaînon en vue de l'interprétation des économies belge et néerlandaise.

A Zandvliet aussi, on s'attend à du neuf en matière de coordination des transports par delà la frontière Nord.

D'autres projets suivront.

Nos lecteurs seront tenus au courant.

**NOUVELLES SUR ONDES COURTES**

La récupération des poteaux et poteaux des lignes de Bruges va permettre l'accélération de l'électrification de la section Leerbeek-Hal. Verra-t-on ainsi un jour se réaliser le service en boucle « Bruxelles-Leerbeek-Hal-Bruxelles » ? Et pourquoi pas, les intercommunications créent du trafic et rendent service.

\*\*\*

Sur la ligne électrique Bruxelles-Rixensart-Wavre, on s'attend à d'importants travaux. Il s'agirait du ripage de la voie à partir du lieudit « Château Cheval ». La ligne passera derrière notre dépôt de Mont-Saint-Jean, puis traversera le chemin vers Ohain.

A la hauteur du Monument aux Belges se situera un nouveau triangle curviligne « chapeau de curé » avec embranchement vers Braine-l'Alleud, lequel coupera la grand'route de Charleroi à la hauteur de l'aubette actuelle qui sera déplacée. A la hauteur de la ferme de la Belle Alliance, la nouvelle voie rejoindra la ligne actuelle vers Rixensart.

# LE SOUVENIR d'Emile Verhaeren

AU

« Gaillou - qui - bique »,

A ANGRE,

sur la ligne Quiévrain-Roisin

**L**E « Caillou-qui-bique » est le nom chantant d'une petite maison située près des bois d'Angre, qui s'étendent le long de la ligne vicinale Montroeuil-Quévrain-Roisin.

C'est là que notre grand poète Emile Verhaeren passa tous les étés de 1902 à la première guerre mondiale. Les jeunes générations d'écrivains et les innombrables admirateurs du chantré passionné des paysages de chez nous, avaient déjà organisé régulièrement avant-guerre, des pèlerinages à son tombeau, dressé au bord de l'Escaut, à Saint-Amand. Depuis 1948, les « Artistes du Hainaut » ont également repris un autre pèlerinage vers cette petite maison où il aimait à se rendre chaque été, pour y passer les longs mois d'un repos fécond.

C'est en 1902, au sortir d'une grave crise de neurasthénie, qui nous a valu « Les Débâcles » et « Les Flambeaux Noirs » que Verhaeren cherchant un repos nécessaire, vint dans ce coin perdu, loin du mouvement des routes et du bruit des villes, chercher une oasis de paix. La veuve de Georges Rodenbach avait découvert ce petit coin paisible, où s'élevait la crèmerie Laurent.

Verhaeren ne comptait passer là qu'une seule vacance, mais M. Laurent et sa femme l'accueillirent avec tant de cordialité, qu'il y revint, s'y installa, meublant très simplement le « Caillou-qui-bique », le garnissant de livres et de gravures, y attirant des amis et des jeunes poètes.

Là, il pouvait écrire :

- « J'ai pour voisin et compagnon
- » Un vaste et puissant paysage.
- » Qui chante et luit comme un visage.
- » Devant le seuil de ma maison. »

C'est là qu'il écrivit « Les Heures Claires », « Les Heures d'après-midi » et « La Multiple Splendeur » qui contient ce magnifique poème à la gloire de tous les travailleurs : « l'Effort ».

- « O ces gestes hardis dans l'ombre et la clarté.
- » Ces bras toujours ardents et ces mains jamais lasses,
- » Ces bras, ces mains unis à travers les espaces,
- » Pour imprimer quand même à l'Univers dompté
- » La marque de l'étreinte et de la force humaines
- » Et recréer les monts et les mers et les plaines,
- » D'après une autre volonté. »

Bon nombre de vieux habitants gardent le souvenir du villégiateur, qui, après le repas, vêtu de son grand caban, coiffé d'un vieux feutre et un bâton noueux à la main, partait se retremper dans la nature, au cours de longues promenades.

Quinze ans après sa mort, survenue en 1916 à la suite d'un tragique accident en gare de Rouen, la veuve du poète et Madame Dupriez, propriétaire de l'immeuble,



La petite chambre du « Caillou qui bique », qui a servi pendant douze ans de cabinet de travail à Verhaeren pendant ses séjours d'été en Hainaut, a été fidèlement reconstituée par M<sup>me</sup> Dupriez, propriétaire de la crèmerie Laurent, qui appartient à son père et dont Verhaeren était locataire. La fenêtre s'ouvrait sur le décor plein d'arbres et de chansons de la vallée de la Honnelle.

prirent l'initiative de reconstituer le cabinet de travail du poète, qui fut ouvert au public le 8 août 1931.

Le « Caillou-qui-bique » fut brûlé dix ans après, par un obus allemand. C'est encore Madame Dupriez qui entreprit sa restauration et nous avons appris que, malgré le décès récent de cette dame qui fut aussi une grande patriote, le « Musée Verhaeren » restera ouvert comme par le passé et demeurera un lieu de pèlerinage pour les admirateurs du plus grand lyrique de l'Europe d'avant-guerre.

(Réf. « Le Soir Illustré » sept. 1948).

## MOYENS D'ACCES

Pour rejoindre la ligne vicinale autorail Montroeuil-Hensie-Quévrain-Roisin, on pouvait, il y a quelques mois, emprunter la ligne S.N.C.B. Mons-Quévrain. Mais depuis l'effondrement du terril Saint-Antoine à Boussu-Bois, l'exploitation de la ligne a été suspendue. Reste heureusement la liaison entièrement vicinale par le tram électrique n° 7 Mons-Boussu-Dour-Wihéries-Audregnies-Baisieux-Quévrain. De Baisieux, la promenade vers le « Caillou-qui-bique » a été « signalée » mais elle est fort longue.

Aux heures paires 46', on trouve, à Baisieux, un autorail prenant les correspondances de Dour et qui vous conduira rapidement à Angreau, où il faut descendre pour continuer pédestrement.

Notons que le matin, il convient de prendre le tram à Mons à 9 h. 35 pour atteindre l'autorail de 10 h. 46 à Baisieux.

Les bois d'Angre n'attirent d'ailleurs pas seulement les fidèles d'Emile Verhaeren, mais aussi de nombreux villégiateurs qui séjournent et reviennent chaque année, séduits eux aussi par le charme des sous-bois sauvages où coule la tortueuse et rapide Honnelle.

# Les Marches Internationales de Nimègue

**O**RGANISEES sous le patronage du « Nederlandse bond voor lichamelijke opvoeding », les marches internationales de Nimègue ont lieu, chaque été, depuis 33 ans. Elles durent quatre jours, d'où leur nom néerlandais de « Vierdaagse » ; les participants doivent chaque jour parcourir un itinéraire comportant environ 50 km à la moyenne de 5 km/heure. En fait donc, à l'issue de la 4<sup>me</sup> journée, les marcheurs ont couvert 200 kilomètres, ce qui constitue — on en conviendra — une belle performance.

Dans le but de donner une idée des intentions des organisateurs, nous vous donnons ci-après quelques points du Règlement.

## But des marches.

1. Les marches de quatre jours n'ont pas pour but d'obliger les participants à accomplir une distance la plus longue possible ou à couvrir un itinéraire défini dans le temps le plus court, mais bien de s'exercer à pouvoir parcourir une distance appréciable, sans que la santé ne soit compromise par une fatigue excessive.

(Les marches de Nimègue ne constituent pas une compétition. En d'autres termes, elles ne fournissent ni premier ni dernier ; tous ceux qui réussissent à couvrir le nombre de kilomètres imposés dans les délais requis, sont classés ex-aequo et reçoivent tous la même médaille-souvenir.)

4. Les distances imposées doivent être parcourues dans un délai de 11 heures. Ceux qui dépassent ce délai sont éliminés.

5. Les participants doivent suivre l'itinéraire indiqué. L'usage de véhicules ou le fait de s'appuyer sur un autre participant sont des causes d'exclusion.

6. Le déploiement de bannières et d'insignes à caractère politique ou de propagande est interdit.

8. Pour les civils, une tenue sportive est conseillée ; pour les groupes le port d'un uniforme pratique s'impose. Les dames ne peuvent porter ni shorts, ni culottes, ni « training ».

9. Les groupes marchent toujours réunis sous la direction d'un chef. Les soigneurs ne peuvent se tenir ni près des groupes ni entre eux.

\*\*

Voici quelles étaient, en 1950, les distances journalières à effectuer par les diverses catégories :

- |   |        |
|---|--------|
| 1. Jeunes gens, jeunes filles nés en 1935-1936 . . .          | 30 km. |
| 2. Les dames nées avant 1895 . . . . .                        | 30 km. |
| 5. Les hommes nés entre 1881 et 1900 . . . . .                | 40 km. |
| 7. Les militaires avec un paquetage d'au moins 10 kg. . . . . | 40 km. |
| 10. Les hommes nés entre 1901 et 1931 . . . . .               | 55 km. |

En ce qui concerne les groupes, ils doivent être composés d'au moins 10 personnes, plus le chef, (soit 11). Les frais d'inscription s'élevaient, en 1950, à 4 florins (environ 50 francs belges).

Les participants s'occupent de leur logement et de la nourriture, mais tout à cet effet est très bien organisé.

L'an dernier, plus de 7.200 marcheurs, dont 1.100 femmes, avaient répondu à l'appel des organisateurs et plus de 10 pays étaient représentés.

\*\*

On peut difficilement s'imaginer l'enthousiasme que suscite le passage des marcheurs dans la région de Nimègue. Les marches constituent en Hollande un « great-event » dont les étrangers ont peine à concevoir l'importance. On pourrait les comparer au Tour de France, côté succès populaire, avec cette réserve que la foule énorme qui se presse est plus disciplinée et... pas chauvine !

L'an dernier, des soldats belges, les Commandos au bérêt vert, ont participé aux « Vierdaagse » qui eurent lieu le 24 juillet.

Le capitaine Lemosan, du Service d'information de l'armée, écrivait à ce propos dans la revue « Armée et Nation » :

« Disons-le sans fausse honte : c'est de l'admiration que nous éprouvons pour ce peuple ami, capable d'intéresser la masse à une épreuve sévère, sans autre but que le sport, où la seule récompense est la satisfaction personnelle d'avoir fourni un grand effort en pliant son corps et son âme aux exigences d'une discipline rude, mais volontairement acceptée. »

Nous espérons qu'il se trouvera aux Vicinaux, spécialement dans les Groupes d'Anvers et du Limbourg, des hommes, des clubs, des cercles d'agents, qui, après un entraînement graduel dans le noble sport de la marche, voudront participer aux marches de Nimègue en 1951 où ils suivront les délégations des principales sociétés de transport de Hollande.

Ecrivez directement à : De Nederlandse Bond voor Lichamelijke Opvoeding, Valkenbosplein, 18, 's Gravenhage (Nederland).

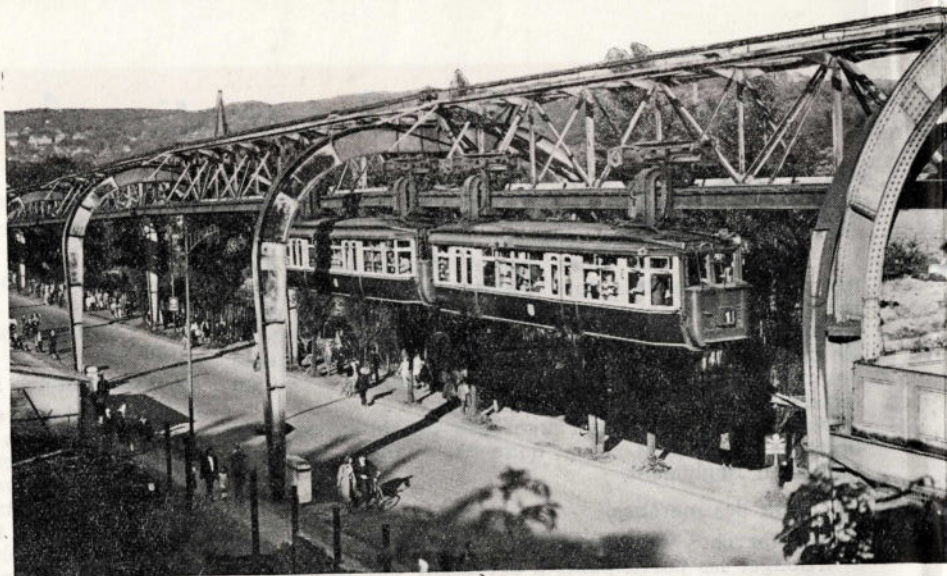
Verrons-nous dans « Nos Vicinaux » de septembre, un article intitulé : « Nos Tramwaymen à Nimègue » ? Qu'en dites-vous ?

Les « Commandos » belges sont fleuris à leur entrée dans Nimègue à la fin du quatrième jour.

Cliché (Armée et Nation).



Le tram suspendu,  
le  
« *Schwebebahn* »  
de WUPPERTAL,  
a  
50 ans d'existence



**A**U cours du mois de mars a été fêté le cinquantenaire d'exploitation de la « Schwebebahn » (« voie suspendue ») de Wuppertal, près de Düsseldorf, et ceci nous donne l'occasion de décrire ce curieux tram suspendu, unique en son genre.

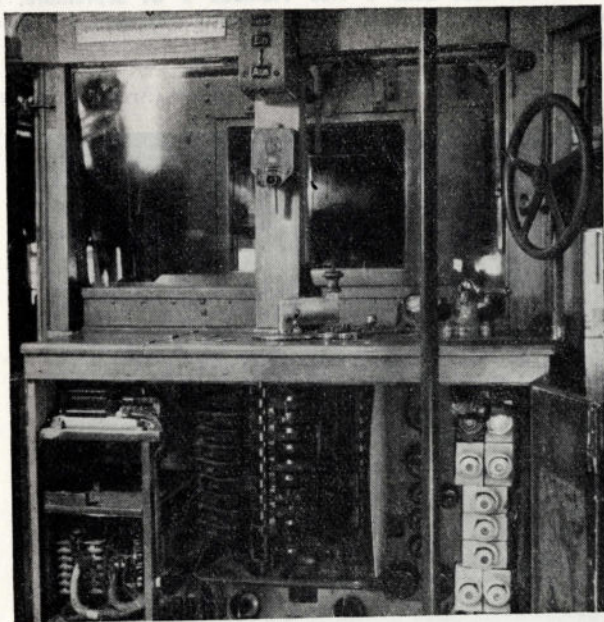
C'est après de longues recherches poursuivies à Deutz, près de Cologne, en 1893, que l'ingénieur LANGEN résolu de tenter l'essai d'un tram suspendu à rail unique. le « Hangenbahn » ou « Schwebebahn » (schweben = planer).

Pour cet essai, qui allait devenir... chose définitive, on choisit la région industrielle et très peuplée de Wuppertal, dans la vallée de la Wupper, rivière peu profonde et au cours sinueux. La construction fut approuvée le 31 octobre 1896.

L'érection de la charpente métallique commença en février 1898, et la ligne, partiellement exploitée dès le 1<sup>er</sup> mars 1901, fut entièrement achevée en juin 1903.

Le « Wuppertal Schwebebahn » ainsi que les « Tramways de Barmen-Elberfeld » et le « Tramway de Montagne » sont connus sous le nom de « tramways d'Elberfeld » et exploités sous la même direction.

Cette ligne, dont la longueur atteint 13,300 km, est à double voie formant un circuit fermé, grâce aux boucles établies à ses extrémités. Elle suit le cours de la Wupper pendant 10 km, et traverse les importantes communes de Barmen, Elberfeld et Vohwinkel.



Le rayon des courbes reste supérieur à 75 mètres, sauf toutefois aux boucles terminales où il descend à 9 m. La plus forte rampe atteint 4 %, peu avant Vohwinkel.

Le rail unique (Vignole) repose sur un longeron continu fixé à la partie inférieure d'une charpente à claire-voie. Au dessus de la rivière, cette charpente est supportée par des pylônes obliques ancrés dans les murs d'eau, tandis que sur le tronçon au dessus des rues, elle est posée sur des portiques venant prendre appui sur les trottoirs (voir photo ci-dessus). Le rail se situe ainsi à une hauteur d'environ 12 mètres du niveau moyen des eaux, et à 8 m au dessus de la chaussée des rues, ce qui permet le passage aisé du pantographe des trams ordinaires. Les 20 stations sont surélevées et leur accès se fait par une volée d'escaliers. Les quais d'embarquement sont exactement à la hauteur du plancher des voitures, et des filets métalliques tendus horizontalement entre les quais, évitent des chutes éventuelles dans le vide, à ceux qui approcheraient trop du bord, lorsqu'aucun convoi ne s'y trouve.

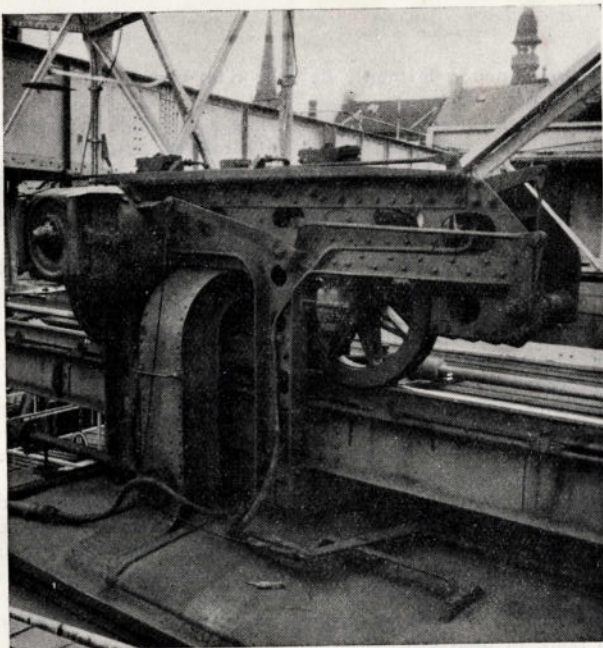
Par leur aspect et leurs proportions, les voitures de la « Schwebebahn » ressemblent davantage aux trams électriques, qu'aux voitures de chemin de fer. En effet, leurs dimensions sont 11,45 m de long sur 2,10 m de large. Elles pèsent chacune 12,5 tonnes et leur capacité est de 70 passagers. Comme les trams, elles ont deux plates-formes d'extrémité, et un compartiment central avec 24 sièges disposés en dos-à-dos. Le poste de conduite est aussi exactement le même que celui d'une motrice ordinaire.

Chaque véhicule est suspendu à la voie au moyen de deux chariots à deux roues travaillant à la façon des bogies. Ces chariots-porteurs se prolongent vers le bas, en forme de crochet pour supporter la caisse, par l'intermédiaire d'une traverse, d'un pivot et de deux ressorts à lames. Cette forme en crochet enveloppe si étroitement le rail et le longeron porte-rail, que tout déraillement est impossible et que, même en cas de bris d'un essieu, la voiture reste suspendue et ne peut tomber.

Les entrées en courbes sont très douces car les voitures étant suspendues peuvent osciller librement, de par la force centrifuge et suivant leur vitesse et leur charge. Des butées limitent toutefois ce balancement latéral, à une inclinaison d'un angle de 15 degrés, de part et d'autre de la verticale.

Enfin, un ergot empêche aussi la chute accidentelle de tout l'ensemble, au cas où le bourrelet, côté entrevoie, d'une des roues viendrait à se briser.

Toutes les voitures sont pourvues de deux moteurs de 47 HP, un par chariot-porteur. Puisque la ligne forme un circuit fermé, chaque véhicule ne dispose que d'un seul poste de conduite, et les portes d'accès sont toutes placées d'un seul et même côté. Inutile de préciser que ces portes glissantes sont soigneusement verrouillées, et uniquement sous le contrôle du personnel du convoi.



Un des 2 chariots-porteurs des voitures.

Dans ce modèle, qui n'est pas le plus récent, on distingue nettement la forte pièce en forme de crochet, solidaire du toit de la voiture.  
(Ph. Schäfer).

Les convois se composent généralement de deux voitures, mais on peut aussi accoupler ensemble trois voitures. De toutes façons, les moteurs des différentes voitures d'un convoi, sont tous commandés du poste de conduite de la voiture de tête, dont seule la prise de courant fonctionne. Cette prise de courant consiste en un patin glissant sur une barre en cuivre sous tension et placée près du rail.

Il y a trois freins : électrique, à air comprimé, et à main. Le premier sert surtout dans les pentes, le second est d'usage courant, et le troisième constitue le frein de secours.

Afin de permettre une fréquence de passage de 2 en 2 minutes, et, en raison des nombreuses courbes (60) de la ligne, un système de signaux lumineux automatiques assure la sécurité de marche des convois. Avec cette fréquence de 2 minutes et l'emploi de convois de deux voitures, on peut transporter 4.200 personnes dans chaque sens, en une heure.

Mais, dira-t-on, que se passe-t-il lorsqu'un convoi tombe en panne entre deux stations et se trouve ainsi isolé entre ciel et terre, ou... entre ciel et eau ? Le cas a été prévu par la « Schwebbahn » : un téléphone portatif est à la disposition du personnel de chaque convoi. Pour s'en servir, on « sort » par une fenêtre, une perche se terminant en crochet, et on la pose sur le fil de téléphone installé dans l'entrevoie, tout le long de la ligne.

La vitesse maximum est de 40 km à l'heure, et la vitesse moyenne 27 km/heure. Ces chiffres doivent être considérés en tenant compte de la multiplicité des courbes et des 18 stations comprises entre les points terminus. Les techniciens de la « Schwebbahn » s'efforcent néanmoins de porter la vitesse moyenne à 30 km/h. par l'adoption d'un taux d'accélération plus élevé.

A titre de comparaison, notons que le métro de Paris roule à la vitesse commerciale de 25 km à l'heure, pour une vitesse maximum de 60 km/heure.

Ceci ne sera d'ailleurs pas la première amélioration apportée à ce tram suspendu, puisque depuis le début de l'exploitation, de multiples modifications ont été faites en vue de suivre les progrès de la technique des transports. C'est ainsi que la commande des moteurs s'est successivement opérée par contrôleurs ordinaires, puis par contrôleurs-contacteurs, et enfin, par boutons-pouscirs automatiques.

De même, les roues motrices furent « attaquées » par engrenages droits, par engrenages coniques, puis par vis-sans-fin.

Toutes ces améliorations seront certainement réunies dans les nouvelles voitures que la « Schwebbahn » est en train de faire construire.

★★

Évidemment, la guerre avait gravement endommagé les installations de ce tram suspendu, notamment lors des bombardements aériens de mai 1943 à avril 1945. Sur les 19.200 tonnes de métal que comportent les structures de la ligne, il fallut remplacer 530 tonnes de charpentes diverses anéanties. En dépit d'un temps exécrable, et aussi, de la pénurie de matériaux et de main-d'œuvre, la reconstruction fut poursuivie sans relâche, de sorte que le service normal pu être rétabli à Pâques 1946.

Certains critiqueront, sans doute, le manque d'esthétique de la charpente de la « Schwebbahn ». Cependant, on ne peut dire que ces structures ont enlaidi un site pittoresque, car le cours de la Wupper en ces endroits, ressemble assez bien à celui de la Vesdre, dans la traversée de Verviers : les berges sont une suite d'usines et de bâtisses diverses ne présentant aucun intérêt historique ou touristique.

★★

La région de Wuppertal est fière de son tram suspendu, unique au monde en son genre et objet de curiosité pour les étrangers. Les dépliantes de publicité touristique du Wuppertal ne manquent jamais d'en faire mention, et les visiteurs, de passage en ces lieux aiment à emprunter ce curieux tram aérien qui leur fait découvrir son parcours, sous un angle peu ordinaire.

Mais, pour les habitants de la région même, la « Schwebbahn » est bien plus qu'une simple curiosité, et sa grande utilité est prouvée par le fait qu'en 1949, par exemple, cette ligne unique a transporté 18,6 millions de passagers, soit 21,5 % du total des passagers véhiculés par l'ensemble de tous les autres transports publics de cette région (trams, autobus et taxis).

Ce réseau monorail ne subit aucune interférence du fait de la pluie, de la glace, de la neige et du brouillard et les pannes dues aux influences atmosphériques ne se produisent jamais, aussi faut-il reconnaître que Wuppertal avec son Schwebbahn, est en possession d'un moyen de transport vraiment idéal.

La Schwebbahn est d'autant plus appréciée que sa complète indépendance du trafic des rues, rend ses véhicules, rapides, sûrs et réguliers, comme ceux d'un métro. Voilà, certes des qualités très précieuses en cette époque où la marche normale des moyens de transports en commun ordinaires est de plus en plus entravée par la circulation envahissante.

Ainsi, ce tram suspendu réalise depuis 50 ans, ce que préconisent les urbanistes les plus clairvoyants : la séparation aussi complète que possible entre le transport public et le transport privé.

Les chemins de fer et les métros atteignent aussi cet objectif, mais il s'avère que leurs frais de construction et d'entretien sont sensiblement supérieurs à ceux d'un tel monorail aérien. Qu'il suffise de noter que pour installer métros ou chemins de fer, il faut d'abord acquérir des terrains, chose nullement nécessaire pour des monorails aériens, puisque ceux-ci s'appuient sur de maigres pylônes.

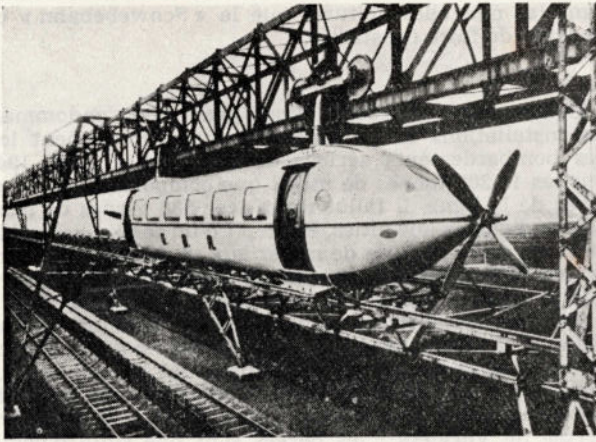
Quant à la peinture de ces pylônes, elle représente des frais d'entretien importants, mais ne se renouvelle... que tous les 10 ans.

#### ANTICIPATION

Tout ceci explique, sans doute, pourquoi récemment des organismes se soient formés en vue d'étudier et de préconiser l'utilisation de semblables monorails aériens, comme moyen de transport futur.

Tel est le cas pour la « Monorailway Corporation » de New-York, dont nous avons déjà parlé (« Nos Vicinaux », n° 17, décembre 1948) qui envisage sérieusement de construire des lignes monorail entre banlieue et ville pour transporter ouvriers et employés à la vitesse de 120 km. à l'heure, et ce, meilleur marché qu'avec trains, trams ou autobus !

D'autre part, un Écossais, M. George BENNIE, de Glasgow, a inventé en 1929 un monorail aérien rapide qui, dans son idée, doit relier le centre des villes à leurs aérogares, plus



Le Railplane-car de M. G. Bennie.

ou moins éloignées. Le « George Bennie Railway » ressemble un peu à la « Schwebbahn » pour les structures de la ligne et la suspension au rail, des voitures, mais il en est très différent pour le mode de propulsion et la vitesse de ces dernières. En effet, celles-ci affectent la forme d'une torpille et sont propulsées par deux hélices, à la vitesse de 300 km. à l'heure. Monsieur Bennie estime que la construction de son monorail

coûterait environ la moitié de celle d'un chemin de fer ordinaire à deux voies.

Le « Railplane Car » de G. Bennie a été érigé expérimentalement sur quelques 400 à 500 mètres au-dessus d'une ligne de chemin de fer en Ecosse à Milngavie. Son inventeur et ceux du Monorailway de N. Y., en sont toujours au stade des négociations et des discussions avec les autorités compétentes.

Il semble que l'une des principales objections contre l'adoption de ces systèmes soit le manque d'esthétique des charpentes de structure. Toutefois, il n'est pas douteux que si demain on devait construire d'autres « Schwebbahn », la technique moderne permettrait de réaliser des charpentes plus légères, par exemple, en utilisant la soudure électrique. Peut-être aussi, toujours par souci d'esthétique, réserverait-on les tronçons aériens de ces monorails, aux parcours en dehors des agglomérations, tandis que ceux au centre des villes se feraient en souterrains, comme les métros.

Quoi qu'il en soit, en considérant les possibilités futures de ces monorails comme moyens de transport de masses, il faut reconnaître que la « Schwebbahn » de Wuppertal est un ouvrage réellement intéressant, et le fait que ses services soient autant appréciés actuellement, que lors de sa mise en service, il y a 50 ans, prouve que ce système est parfaitement au point et peut être reproduit.

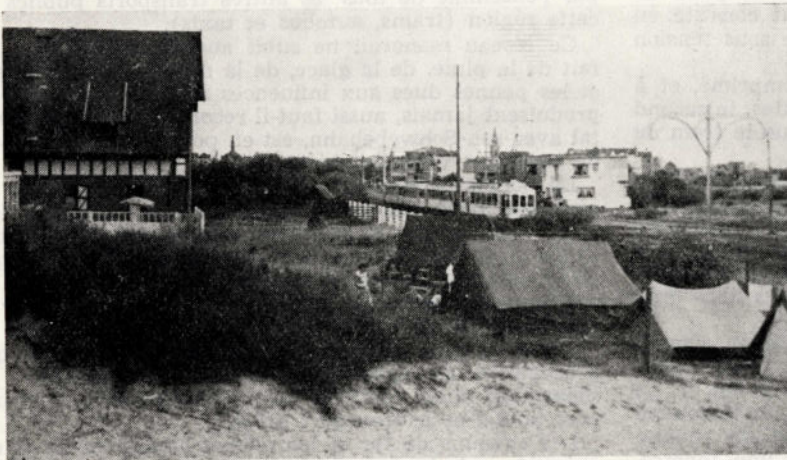
L. CLESSENS,

avec collaboration de M. V. d. EEDE.

**Pensionnés !**

**Vous aussi, et peut-être vous surtout, avez besoin d'un changement d'air et de milieu.**

**Profitez des mois de MAI et JUIN pour louer, en DEHORS de la période des vacances scolaires et des congés payés, un appartement confortable à la mer.**



**Campeurs ! Songez aux conditions ultra-économiques d'un séjour au « Home » sous la tente.**  
**Enclos clôturé — eau courante — douche et w. c. privés.**

**2.50 F. PAR JOUR OU 75 F. PAR MOIS**

**MODÈLE 1951**  
**A PARTIR DE 1950 F**

3 long. ondes - ts courants - Meuble lux. noyer poli - Garantie d'usine - Luxueux catal. en couleur - Rens. et demonstr. GRATUITE ET SANS ENGAGEMENT dans toute la Belgique.

**REPRISE D'ANCIENS POSTES**

**Radio O.C.R.**  
 55 RUE DU CROISSANT  
 BRUXELLES TEL. 37.20.27

*Garantie sérieuse - maison fondée en 1927.*

**CONDITIONS SPECIALES  
 AUX LECTEURS DE CE JOURNAL !**



Comme ça, tu ne me demanderas plus ce que je fais avec ton argent.



... et je voudrais profiter de cette occasion pour demander encore un morceau du gâteau anniversaire!  
 (Clichés prêtés par les magasins de l'Innovation).