

NOS VICINAUX



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



LE NOUVEL AN

A L'ADMINISTRATION CENTRALE

Le 2 janvier, au nom de tout le personnel de l'Administration Centrale, réuni dans la grande salle de conférence, M. Valcke, Directeur Général-adjoint, présenta à M. Hoens, Directeur Général, les souhaits d'usage.

M. le Directeur Général exprima toute sa satisfaction de pouvoir s'adresser, de vive voix, aux agents de l'Administration Centrale, et les remercia pour les bons vœux que M. Valcke lui avait exprimés en leur nom et souhaita à tous une année 1953 prospère et heureuse.

Dans une allocution improvisée, M. le Directeur Général passa rapidement en revue l'évolution de la S. N. C. V. depuis la grande guerre mondiale. Il souligna l'importance des deux mesures qui ont profondément modifié l'activité et le caractère même de la Société : En 1920, la reprise en régie d'exploitations et ce jour, la vaste substitution de l'autobus au rail.

Ces inévitables modifications de structure ont entraîné, et principalement pour l'Administration Centrale, un changement radical, obligeant la S. N. C. V. à s'organiser comme une véritable société industrielle que, seul un effort continu, pour augmenter sa productivité, peut maintenir en vie.

Il s'ensuit que les possibilités de survie ou de faillite sont entre les mains de chacun et que plus que jamais, il faut travailler plus et mieux.

M. le Directeur Général termina en adressant au personnel un vibrant appel :

« Faites l'effort nécessaire, par amour du travail, par amour pour la S. N. C. V. et si vous ne le pouvez, agissez au moins par devoir mais évitez, à tout prix, de le faire par habitude. »

Ce discours de M. le Directeur Général, trouvera son écho, nous n'en doutons pas, parmi tout le personnel.

LE DECES DE M. A. VAN POTTELBERGH

Le 11 décembre 1952 est décédé, à l'âge de 52 ans, M. Albert Van Pottelbergh, député permanent de la Flandre Orientale. Le défunt avait été élu Commissaire à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux à l'Assemblée Générale de 1946; il était également entrepreneur spécialisé dans la construction des clochers d'église. Que son épouse et ses enfants veuillent bien trouver ici l'expression de nos condoléances.

Notre photo de première page.

Le printemps est en vue et le citadin, rendu morose par un hiver trop rude, aspire à satisfaire ses désirs d'évasion; la ligne électrique d'Anvers-Turnhout peut lui faciliter ce « retour à la nature ».

(Photo Bazin).

LE DENOMBREMENT DE BETHLEEM

L'abondance des matières ne nous a pas permis d'insérer un commentaire sur la reproduction du tableau de Brueghel qui ornaît la page de couverture de notre numéro de Noël. Il s'agissait du « Dénombrement de Bethléem » qui servit de prétexte à Pierre Brueghel à décrire la vie d'un village flamand au cœur de l'hiver, lorsque la neige recouvre la terre, que les enfants jouent sur les mares gelées et que les voyageurs se hâtent vers leur foyer.

Dans la revue « Esso Magazine » la critique G. Marlier décrit ce tableau en ces termes :

A l'horizon, le soleil se couche tout rouge derrière les branches dénudées des arbres. Ce magnifique tableau de genre correspond pourtant en tous points au récit de l'Evangile de Saint Luc, là où l'apôtre raconte que Joseph et Marie se rendaient à Bethléem pour obéir aux ordres de recensement de l'empereur. En y regardant de plus près, on repère en effet, parmi la foule qui s'agite aux abords de l'auberge, la Vierge juchée sur sa mule que guide Saint Joseph et que suit le bœuf. Mais, comme l'écrivait Saint Luc, il n'y avait pas de place pour eux à l'hôtellerie et c'est dans une étable que Marie mettra son enfant au monde. Ainsi le beau tableau de Brueghel, malgré son réalisme si accusé, est entièrement conforme à l'esprit de l'Evangile.

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO :

- ★ Un nouveau Concours de Sécurité inter-Groupes vous est présenté pages 6 et 7.
- ★ Nous vous racontons page 8, comment sainte Barbe et nos agents évitèrent une catastrophe à Bassenge.
- ★ Page 12, la place Rouppe, terminus de lignes vicinales, à Bruxelles.
- ★ Page 16, les conséquences du raz-de-marée sur notre réseau.

L'AMICALE DES RESISTANTS DU GROUPE DU BRABANT

Comme chaque année, au mois de novembre, l'Amicale a fait célébrer un service religieux à la mémoire de ses membres, victimes de la barbarie nazie.

Les enfants des membres de l'Amicale ne furent pas oubliés non plus. Le 13 décembre une fête de Saint-Nicolas fut organisée par le président M. Vander Bruggen avec le concours d'un petit orchestre composé de MM. Sommereyns, Bosman, Beeckman et Sirault.

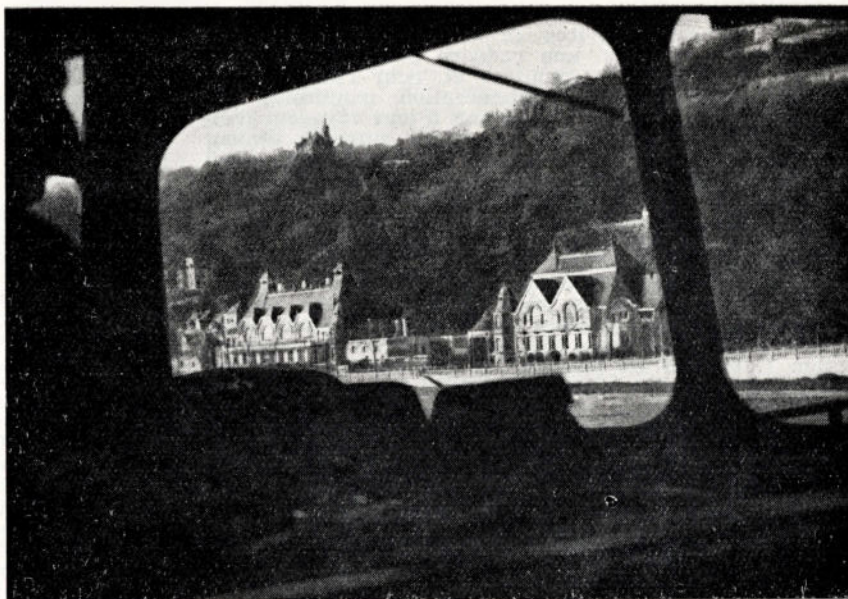
Ils animèrent cette fête enfantine très réunie à laquelle s'étaient dévoués également M^{me} veuve Bernard et M. Theys.

Les

Autobus

à

NAMUR



Les raisons qui ont amené la S. N. C. V. à organiser des services d'autobus en remplacement des services ferrés, pour les lignes électriques de Namur, tiennent tant aux Vicinaux qu'à l'Administration des Ponts et Chaussées et à la Ville de Namur.

Ces lignes, qui avaient reçu déjà plus de 15 millions comme avance pour pertes d'exploitation, ne pouvaient guère espérer garder, bien longtemps encore, une stabilité financière suffisante et la Société Nationale avait toutes raisons d'envisager de diminuer ses frais en recherchant des moyens de transport plus économiques.

Les Ponts et Chaussées, de leur côté, et l'Administration de la Ville de Namur souhaitaient la disparition des lignes ferrées de tramways pour accroître la capacité de passage des routes existantes, en supprimant l'encombrement dû aux trams et en utilisant la largeur réservée à la voie vicinale pour augmenter la section des rues et chaussées.

Pareil concours de circonstances justifie amplement la décision de réaliser les projets à l'étude depuis un certain temps déjà, et d'organiser enfin les services d'autobus prévus.

Eût-elle attendu, la Société Nationale n'aurait pas tardé à s'apercevoir que :

- 1° Les lignes de Namur, dont le bilan ne s'établissait favorablement qu'avec peine, seraient devenues déficitaires dès que l'obligation se serait faite plus pressante de renouveler les voies existantes.
- 2° De nombreux clients la quitteraient encore.

Les avantages offerts au public par les nombreux services ont ramené des voyageurs perdus depuis pas mal d'années et l'on pourrait même considérer, si l'on en juge par les résultats obtenus, qu'une nouvelle clientèle a été créée.

Notons en passant qu'aucune augmentation de capital n'a été demandée aux actionnaires pour l'établissement des nouveaux services qui nous occupent.

Si l'acquisition du matériel autobus posait un problème financier d'importance, la transformation des wattmen et receveurs en conducteurs-receveurs d'autobus posait un autre problème bien délicat par ses éléments.

Cinquante-trois agents furent mis à l'apprentissage au cours de l'année 1952, dont certains avaient dépassé l'âge classique où l'on songe encore à conduire une voiture automobile. Ils ont fait preuve de tant de qualités et d'une si grande bonne volonté que la plupart ont pu être formés en peu de temps.

L'école des chauffeurs fut confiée aux contremaîtres-instructeurs MM. BOSERET, BEAUFAYS et DETRY, sous la direction de M. BARBIER, Ingénieur. Les résultats obtenus prouveraient autant, si cela était nécessaire, la compétence des moniteurs que l'application des candidats chauffeurs.

Dix-huit hommes sur cinquante-trois durent être considérés comme inaptes, mais il a pu se faire heureusement, par le jeu normal des mises à la pension, des démissions et des transferts, qu'aucun licenciement n'a dû être opéré.



Les nouveaux services d'autobus de Namur ont été, dans l'ensemble, bien accueillis par les voyageurs. Notre Société a été grandement aidée, dans sa tâche du début, par la Presse locale qui parvint à convaincre la clientèle qu'il était de son intérêt d'accepter de monter par la porte avant et de descendre par la porte arrière, de préparer la valeur de son billet avant de prendre place dans la voiture, de présenter spontanément abonnements, libres-parcours ou autres titres de transport.

La coopération ainsi obtenue du public a facilité la mise en route du service « one man car » au point qu'après peu de temps, il fut possible de chronométrer qu'au même arrêt, 32 voyageurs avaient été servis en 48 secondes.



A gauche, l'autobus à moteur Diesel ayant servi à l'écolage. Il n'y avait pas de chaînes antidérapantes a fait remarquer l'instructeur Detry, auteur des photos.
A droite, un autobus urbain au terminus du service 3 au Château de Namur.

Les nouveaux services urbains ont offert, comme avantages nouveaux, une cadence plus serrée (6 minutes au lieu de 12 minutes) et, pour l'intérieur du périmètre enfermant l'agglomération namuroise, un tarif unique qui permet désormais à tout voyageur d'effectuer pour 3 francs les parcours qui, autrefois, étaient taxés de 3 à 5 francs. Encore ce tarif unique est-il ramené à 2,77 francs par voyage s'il est fait usage d'une carte à 9 voyages (25 francs).

Il ne faut pas douter que ce sont ces nouveaux avantages qui ont permis à l'exploitation de Namur d'enregistrer une augmentation de recettes, malgré la diminution sensible consentie dans l'application des tarifs.

En service suburbain, les quelques difficultés rencontrées ont pu être aplanies dès que les nouveaux véhicules à grande capacité (82 places) étudiés par la Direction T. M., ont été utilisés. On peut dire que la clientèle est d'autant plus satisfaite qu'il lui est possible de faire maintenant le parcours Namur - Briqueteries en 11' au lieu de 15', celui de Namur - Fooz en 20' au lieu de 30', Namur - Profondeville en 28' au lieu de 42' (ce qui correspond à une vitesse commerciale de près de 30 km.-h).

Aux heures de pointe, elle dispose d'un service Namur - Fooz tous les quarts d'heures au lieu de toutes les demi-heures, services normalement renforcés en saison estivale.

Conséquence inespérée, mais heureuse pour la So-

ciété Nationale des Chemins de Fer Vicinaux : tant en service urbain qu'en service suburbain, il semble bien, d'après les statistiques établies, que l'on puisse considérer, pour les premiers mois d'exploitation, que les accidents en service ont été réduits de 21 p. c. et de 25 p. c. respectivement pour les services urbains et suburbains.

On lira plus loin, à ce sujet, l'opinion des chauffeurs interviewés qui attestent que le freinage des autobus est rapide et efficace. Le type de véhicule employé pour les services urbains de Namur, est identique à celui utilisé sur les lignes de Bruges avec desserte par un seul homme, et répond parfaitement aux conditions d'exploitation qui s'imposent à l'intérieur d'une ville de cette importance.

A ce propos, il est intéressant d'établir un parallèle entre Bruges et Namur, toutes deux villes touristiques, l'une située sur la route de la mer, l'autre véritable porte des Ardennes.

Bruges a 52.000 habitants et Namur, avec les communes de Jambes et de Saint-Servais, en compte 50.000 et toutes deux possèdent un certain nombre de rues anciennes et étroites.

Les dimanches d'été, il passe plus de 2.000 véhicules à l'heure, sur les grandes artères et c'est la raison majeure, pour laquelle, Namur, ville touristique par excellence, se devait d'améliorer la vitesse et la souplesse de ses propres transports urbains.

Ce qu'ils en pensent!...

Georges RAVIGNAT nous signale avoir douze ans de service. Il fut d'abord receveur, puis wattman et travailla sur les lignes urbaines, puis sur Namur-Wépion. Il avait déjà eu l'occasion de conduire une auto de temps à autre et il reconnaît que cela lui a facilité l'écolage, bien qu'il n'eût aucune connaissance théorique. A l'entendre, l'examen oral du Code de la route subi devant ses chefs ne fut pas une simple formalité !

Habitant sur la ligne de Wépion, il n'emploie que les grands autobus Diesel. Quand nous lui demandons s'il préfère le tram, il est catégorique : il préfère l'autobus, car non seulement il peut s'arrêter plus rapidement, mais il a déjà évité des collisions en manœuvrant lui-même, ce qui eût été impossible avec un tram. La difficulté au début, dit-il, c'est de ne pas oublier qu'on traîne « 12 mètres » derrière soi, surtout en ville dans les tournants.

Ernest GEMENNE est certainement l'agent qui, vu son âge, a fait le plus bel effort d'adaptation. En effet, après vingt-neuf ans de service comme wattman et receveur, et n'ayant jamais fait qu'un peu de moto, dès le mois d'août 1951 il commença son apprentissage, souvent après journée faite, et fréquemment durant ses jours de repos. L'écolage final, organisé par les Vicinaux, ne dura guère plus d'une quinzaine de jours. Il prit le volant le 18 mai l'an



Ernest Gemenne.

dernier. Ce dimanche là, pour ses débuts, la ville de Namur connut une affluence exceptionnelle et il fit 10 heures 1/2 de service ! Il s'en souviendra !

Gemenne conduit aujourd'hui avec une maîtrise incontestable, il affirme d'ailleurs qu'il faut six mois de pratique avant de pouvoir dire : « Je n'hésite pas ! »

Marcel COHY est entré fort jeune en 1929; il fit ses débuts sur la machine à vapeur, après un passage au service de la voie, il fut successivement receveur et wattman. Lorsque déjà, en 1950, le bruit courut que les autobus allaient remplacer les

trams, il prit les devants et suivit, à ses frais, un cours d'auto par correspondance à Charleroi.

L'écolage vicinal eut lieu l'an dernier sur un autobus Diesel, et sa mise au courant sur « Chevrolet » à essence, fut très courte. Cohy trouve la conduite en ville agréable, mais s'inquiète un peu de la visite médicale annuelle.

COHY Ernest, frère du premier nommé (ils ont d'ailleurs encore deux autres frères aux Vicinaux) est entré en 1926 et après avoir travaillé à la voie, il devient wattman.

Dans son cas, il a dû apprendre deux métiers différents. En effet, il a reçu l'instruction de receveur et il est fier de dire qu'il ne sera pas le dernier à un concours de vitesse ! « Je dévisage mon client », dit-il, « et avant qu'il ait dit un mot, je sais s'il va me donner 3 francs, s'il possède une carte ou si c'est un invalide ! D'ailleurs en conduisant en ville, il faut aussi prévoir les mouvements que vont opérer les autres conducteurs de véhicules ».

Cohy n'avait aucune notion du moteur et n'avait jamais tenu un volant, il fit treize jours d'écolage sur un Leyland, puis deux jours sur un Chevrolet et puis on le lâcha en ville ! Il aimé bien son nouveau travail et ce plus grand contact avec le public plaît à son caractère jovial.



Georges Ravignat.



Cohy Marcel.



Cohy Ernest.

Le départ de M. Edgard VALCKE

Directeur Général adjoint

Le 36^{me} Salon de l'Automobile

LE 3 janvier 1953, les agents de la Direction des Exploitations se sont réunis dans la salle du réfectoire, où une manifestation de sympathie était organisée à l'occasion de la retraite de leur Directeur, M. E. Valcke.

Lorsque tout le monde fut réuni, M. Glibert, Inspecteur principal, introduisit le héros de la fête, qui était accompagné de M. Van Lul, Inspecteur Général, invité d'honneur, en raison de ses longues années passées à l'« Exploitation ».

M. Glibert lut alors le texte d'une adresse écrite en caractères gothiques sur vélin, et contenue dans une reliure de cuir d'art. Tous les agents de la Direction avaient signé ce message dont nous tenons à reproduire la teneur, car il rappelle les grandes étapes de la carrière de l'ingénieur E. Valcke qui, entré à la Société en avril 1920, suivit toute la filière et fut nommé successivement Ingénieur en chef en 1928, Directeur des Exploitations en 1934 et Directeur Général-adjoint en 1945.

Témoignage de déférente sympathie du personnel de la Direction « Exploitation » de la S. N. C. V., à Monsieur Valcke, Directeur Général adjoint, à l'occasion de son admission à la retraite.

Suivant une sévère règle administrative, vous allez nous quitter après une brillante carrière de trente-trois ans consacrés à l'essor efficient de notre Société nationale.

Engagé volontaire de guerre en 1915, venant d'Afrique, vous avez vaillamment combattu sur le front de l'Yser, où vous fûtes grièvement blessé comme officier d'artillerie à la dernière offensive.

Nous ne pourrions rappeler vos nombreuses initiatives : premières régies sous votre impulsion directe; centralisation des dépôts; organisation technique des ateliers; modernisation constante du matériel roulant; électrifications; motorisation sur rail et par route; hardies modifications de structure dans le cadre des statuts; création de la caisse de pension pour le personnel des exploitations, etc.

Chacun des signataires de cette adresse se souviendra de votre très grande capacité de travail, de votre sens des responsabilités, de votre caractère entier toujours empreint de jovialité.

Vous avez bien mérité de la Société Nationale et tous vos collaborateurs regretteront sincèrement votre départ.

Nous garderons de vous, Monsieur Valcke, le souvenir d'un fonctionnaire d'élite, d'un ardent défenseur du rail et d'un homme juste et modeste.

Des applaudissements nourris ponctuèrent la phrase finale montrant combien le personnel unanime honorait ses grandes qualités de chef. M. Valcke prit alors la parole et dans une aimable improvisation, évoqua des souvenirs de sa longue carrière; puis, après avoir serré de nombreuses mains, M. Valcke prit définitivement congé de ses collaborateurs.

Comme chaque année, nous nous sommes rendus à la section des véhicules industriels du trente-sixième Salon de l'automobile.

Nous ne parlerons que pour mémoire de la splendide décoration du Grand Palais, dont le velum pèse 75 tonnes et dont l'éclairage requiert 3.200 tubes fluorescents.

Vu l'abstention de nombre de constructeurs et carrossiers belges, parmi lesquels on comptait plusieurs fournisseurs de la S.N.C.V., nous avons borné notre visite au stand des Ateliers Métallurgiques de Nivelles, qui en 1935, nous ont fourni maints autorails qui sont d'ailleurs toujours en service. Depuis deux ans, cette firme s'est résolument tournée vers la construction en série de véhicules routiers lourds et elle a récemment obtenu de la S.N.C.V. une commande de 41 autobus de 82 places.

Ce type d'autobus de grande capacité comporte un moteur Leyland de 125 H.P., placé horizontalement et monté sur une caisse autoportante normalisée.

Ce véhicule est aménagé pour être exploité en one-man et est décrit complètement dans l'article que l'on peut lire page 11. Aussi nous ne donnerons que des détails de finition.

C'est ainsi que l'aération intérieure est assurée par châssis ouvrant à la partie supérieure de la baie et qu'une boîte aux films est placée latéralement, près de la porte d'entrée.

Le tableau de bord semble particulièrement étudié; on y trouve un indicateur de pression d'air duplex pour les freins Westinghouse, des indicateurs de température, de gazoil et d'huile, la clé de contact, un manomètre d'huile équipé d'une lampe témoin, ainsi qu'un témoin pour la charge de la dynamo; et voici une innovation: au même tableau est placé la manette d'un klaxon de recul, on y trouve également les commandes d'ouverture et de fermeture des portes.

Signalons aussi, que lorsqu'on met en marche arrière, les phares de recul s'allument automatiquement.

Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles exposent encore un deuxième autobus, qui est un prototype construit sur licence américaine, avec caisse rivée assurant un remplacement aisé par éléments standardisés. Vu de l'intérieur, cela rappelle les P.C.C. des Vicinaux; à l'extérieur, les tôles de revêtement sont placées avec des rivets spéciaux.

Le troisième autobus est un modèle de conception propre aux Ateliers Métallurgiques, le type 110.53.

Les panneaux intérieurs sont plus luxueux que ceux utilisés sur le type vicinal, mais ce qui contribue surtout à donner une impression, toute visuelle bien entendu, de confort et d'agrément, c'est l'éclairage par tubes fluorescents, placés sous capot de plastique transparent (perpex).

Cet éclairage se compose de tubes ordinaires, alimenté par un transformateur de peu d'encombrement, branché directement sur la batterie.

L'agréable ambiance créée par ce moyen d'éclairage, nous incite à formuler le vœu, tout personnel, de voir bientôt nos bureaux techniques en proposer l'installation sur nos propres voitures.

La Sécurité au Travail

LA REUNION TRIMESTRIELLE DU SERVICE GENERAL DE LA SECURITE

La réunion du quatrième trimestre qui s'est tenue à Bruxelles le 23 décembre a dû être continuée le 13 janvier pour permettre aux délégués d'épuiser le copieux ordre du jour.

Les deux séances furent présidées par M. Van Lul, Inspecteur Général. Celui-ci constata que si durant le 2^{me} trimestre on a enregistré une amélioration appréciable par rapport au trimestre correspondant de l'an dernier, par contre le 3^{me} trimestre fut caractérisé par une aggravation générale du nombre d'accidents, ceux-ci passent de 146 en 1951 à 165 en 1952.

SECURITE DU TRAVAIL SUR LES VOITURES-ECHELLES.

M. Van Lul présenta aux délégués un nouveau type de ceinture de sûreté contrôlé par l'A. I. B.

Ce nouveau modèle est d'un type léger, sans bretelles, à l'encontre du type plus lourd et à bretelles actuellement en usage à Liège et que les autres Groupes, en général, rejettent pour cette raison, quoique les Flandres se joignent à Liège pour estimer que le système à bretelles offre plus de garantie.

Le Groupe du Hainaut ayant fait l'acquisition de ceintures du modèle léger, M. Hubeau, délégué du Groupe, fut invité à faire rapport au sujet de l'expérience en cours.

CHAUSSURES DE TRAVAIL.

Le Service Général a procédé à l'examen des types de bottines à bout renforcé présentés par les délégués des Groupes du Hainaut et des Flandres.

A l'unanimité, les délégués se prononcent pour le modèle des Flandres.

PINCES SPECIALES A MANIPULER LES RAILS.

Il est ensuite procédé à l'examen de 2 modèles de pinces à rails, présentés par le Groupe du Hainaut. Le

Service Général, sur proposition de M. le Président, demande qu'un modèle de chaque pince soit envoyé aux différents Groupes, à titre d'essai.

L'atelier d'Eugies se chargera de l'exécution.

CONCOURS-RECORDS.

Avant l'examen du nouveau concours de records pour 1953, M. Thybaut, délégué des Flandres, soutenu par M. Slabbinck, délégué syndical des Flandres, évoque la question de l'imputation d'un accident à une certaine catégorie de travailleurs lorsque l'accidenté est détaché de son équipe normale.

M. Van Lul répond que le règlement, d'application en l'occurrence, a été librement discuté et approuvé par le Service Général.

M. Van Lul déclare, et, en ce, approuvé par tous les délégués, que l'organisation de concours-records est un moyen des plus efficaces de prévention accidents, à condition que l'on en change de temps à autre la formule.

A partir du premier janvier 1953, et à titre d'essai, deux nouveaux concours de sécurité sont institués.

1. — LE CONCOURS INTER-GROUPES.

Ce concours inter-Groupes tend à récompenser les services (Mouvement - Voies et Travaux - Ateliers) qui auront enregistré en fin d'année 1953, les taux de fréquence les moins élevés, à condition que les taux généraux correspondants présentent une amélioration par rapport aux taux généraux records précédents.

Les taux généraux records précédents à améliorer sont les suivants :

- a) pour le Mouvement : 20,
- b) pour les Voies et Travaux : 48,
- c) pour les Ateliers : 43.

Classement aux concours inter-Groupes à la date du 31 décembre 1952.

CONCOURS		Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg			
Mouvement	Record absolu	54	51	19	60	87	54	36	149			
	Record pondéré	442,56	243,21	225,34	198,67	495,30	249,88	298,08	379,95			
	Classement	2	6	7	8	1	5	4	3			
Voies et travaux	Record absolu	97	135	19	121	59	71	49	92			
	Record pondéré	234,25	200,53	94	162,12	101,30	112,84	127,89	96,32			
	Classement	1	2	8	3	6	5	4	7			
Petits Ateliers	Record absolu	409	221	41	231	109	234	64	237			
	Record pondéré	163,66	105,84	131,90	37,01	67,45	41,23	112,71	39,59			
	Classement	1	4	2	8	5	6	3	7			
		Merksem	Turnhout	Destelbergen	Jumet	Eugies	An-denne	Marl. + Malon.	Liège St-Gilles	Kessel-Lo	Cureghem	Hasselt
Grands Ateliers	Record absolu	83	268	209	76	292	135	142	94	128	43	95
	Record pondéré	165,25	199,24	380,72	103,34	365,25	124,52	112,47	151,48	162,65	89,87	117,11
	Classement	4	3	1	10	2	7	9	6	5	11	8

II. — CONCOURS AU SEIN DES GROUPES.

Ce nouveau concours vise à récompenser toute équipe constituée, qui au cours de l'année 1953, aura enregistré un nombre minimum déterminé de **jours consécutifs sans accident chômant**.

Des barèmes variant d'après la nature du service, les effectifs et les périodes exemptes d'accidents déterminent les montants des primes.

Tout accident ayant entraîné au moins un jour de chômage entre en ligne de compte et annule le record de l'équipe où l'accident s'est produit.

Cette équipe recommencera une nouvelle période le lendemain de l'accident.

Les accidents survenus sur le chemin du travail sont exclus des compétitions.

Tous les jours de l'année, sauf les jours de grève locale, sont pris en considération.

Tout accident chômant survenu à un agent effectuant une prestation dans une équipe autre que celle à laquelle il est normalement affecté, sera imputé à l'équipe à laquelle il appartient.

COMPOSITION DES EQUIPES.

Les salariés seuls participent aux concours.

Chacun des grands ateliers : Merksem, Destelbergen, Jumet, Eugies, Andenne, Liège-Saint-Gilles, Kessel-Lo, Cureghem et Hasselt ne constituera qu'une seule équipe.

L'usage des tableaux à flèches y reste en vigueur.

Le personnel restant sera constitué en équipes, devant comprendre obligatoirement de 45 à 225 agents.

La deuxième séance du Service Général de Sécurité eut lieu le 13 janvier à Bruxelles. M. Van Lul, Inspecteur Général, dans son speech d'ouverture rappela que ce n'était un secret pour personne que M. le Président du Conseil d'Administration ainsi que notre nouveau Directeur Général, toujours attentifs à l'aspect humain et social des problèmes de leur gestion, attachent un intérêt tout particulier à la Sécurité. C'est en grande partie à leur appui et à leur sollicitude que nous devons nos succès. Ce serait pour eux comme pour nous une grande satisfaction si l'année nouvelle pouvait nous apporter de nouveaux lauriers.

En revenant sur le passé, M. Van Lul rappela les difficultés du début de notre action de prévention, il s'éleva contre la manie d'imputer les accidents à l'accoutumance au danger.

L'exemple de centaines de nos agents, à Eugies et à Destelbergen notamment, **passant des semaines et des mois sans accidents**, prouve que l'accoutumance au danger y a fait place à l'accoutumance à la prudence.

Le jour où tous nos compagnons de travail en seront persuadés, un sentiment de sécurité se sera substitué aux appréhensions et préoccupations qui règnent encore dans leur foyer. Ce jour-là sera pour nous un jour de victoire.

Puis, à l'invitation du Président, les délégués émit des observations diverses au sujet des concours, chacun étant d'accord sur le principe.

L'on procéda alors à la critique des accidents graves.

A tour de rôle les délégués des Groupes en expliquèrent les causes.

Ensuite le Président passe à l'examen des questions soulevées aux Sous-Comités de Sécurité.

A la base de cet examen, se place la demande du délégué du Hainaut, au sujet d'une récompense éventuelle à allouer à l'agent inventeur d'une pince spéciale à manipuler les rails.

M. Van Lul répond que cette question se place dans le cadre de la « Boîte aux suggestions », dont l'instruction paraîtra bientôt. Il peut déjà signaler que M. le Directeur Général s'intéresse personnellement à cette question et croit déjà pouvoir annoncer qu'une colonne de « Nos Vicinaux » y sera réservée pour autant que les suggestions présentées soient dignes d'être retenues. Qu'en outre, une prime pourra être allouée au cas où la suggestion donnerait lieu à une réalisation présentant un avantage pour la Société.

PORTONS

des bottines de sécurité !

★

M. le Directeur Général ayant autorisé l'achat de chaussures de travail, à charge de la masse d'habillement, le Service Général de la Sécurité mène actuellement une campagne pour l'utilisation des bottines de sécurité, avec bouts renforcés.

Dans les pays où les travailleurs portent journalièrement des bottines de ce genre, on a constaté que si le nombre de chutes d'objets sur les pieds ne diminuaient pas, par contre, ces accidents n'occasionnaient presque plus de contusions graves et partant, plus de chômage.

Voici le résumé de quatre accidents survenus aux Vicinaux, sur une courte période de quatre mois. Lisez-les attentivement et dites-vous bien que si ces agents avaient porté des chaussures de sécurité, ils n'auraient pas souffert et n'auraient pas passé, un mois, la jambe allongée ; bien mieux, ces chutes d'objets, n'auraient même pas été signalées au Service de la Sécurité.

MONS - BASSINS - V.T. - 1-4-52.

L'agent était occupé à ranger des billes dans un wagon, quand une de celles-ci glissa et lui tomba sur le pied (billes créosotées très grasses) (orteils blessés).

Trente et un jours de chômage.

HOUDENG - AIMERIES - V.T. - 23-8-52.

Deux agents étaient occupés à charger des pavés sur un camion, lorsque l'un d'eux laissa échapper un pavé, qui tomba sur le pied de son compagnon de travail.

Quarante-trois jours de chômage.

ANDERLUES - V.T. - 20-4-52.

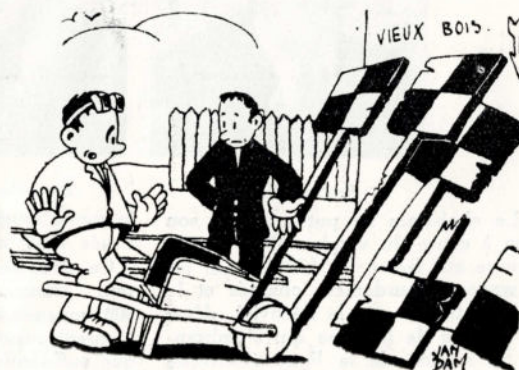
L'agent était occupé au déplacement de rails « mitraille ». Un de ces rails avait été accroché à la grue au moyen d'une tenaille appropriée pendue au crochet de cet appareil. L'agent tenait en main le bout du rail afin de le maintenir et suivait le mouvement de la grue qui se rendait à l'endroit du déchargement. A un certain moment, le rail s'échappa de la tenaille et piqua directement vers le sol atteignant le manœuvre aux pieds.

Trente-deux jours de chômage.

HUMBEEK. - V.T. - 27-8-52.

Au cours du remplacement de rails, un rail fit quartier atteignant un agent au pied.

Chômage continue.



— Oh ! non, je n'oserais jamais brûler un signal d'arrêt ! (La Vie du Rail).

LES BELLES CARRIERES



K. Rossey,
chef piocheur,
45 ans de service.
Gr. Flandres.



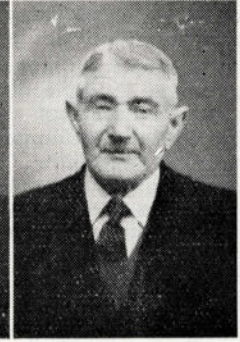
E. Verlaine,
wattman,
45 ans de service.
Gr. Brabant.



J. Jacques,
machiniste 1^{re} classe,
45 ans de service.
Gr. Brabant.



J. Maes,
machiniste 1^{re} classe,
41 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.



J. Eurlings,
machiniste 1^{re} classe,
43 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.

Une catastrophe évitée à Bassenge

Le 3 décembre, veille de la Sainte-Barbe, vers 6 h. 40 du matin, un train à vapeur composé d'une locomotive de 7 wagons chargés de betteraves et d'un fourgon, passait par Houtain-Saint-Siméon sur la ligne vapeur Leers-Houtain, qui n'est plus employée qu'en période betteravière, en direction de la sucrerie de Liers. Dans la côte, la locomotive pivotant sur les rails enneigés ne parvint plus à avancer. Le chef-train ferma légèrement le frein du fourgon et plaça une cale en bois derrière la roue du dernier wagon. Lorsque le machiniste eut réussi à démarrer et qu'il eut avancé d'un mètre ou deux, la barre de traction de l'avant-dernier wagon, le 51.130 appartenant à la sucrerie de Liers, se brisa et le wagon se décrocha. En reculant, le dernier wagon (5620) grimpa sur la cale et par ce mouvement le fourgon fut décroché à son

dirigeant vers Liège et transportant 300 personnes, se trouvait à l'arrêt. Les voyageurs virent brusquement surgir de la nuit les wagons fantômes, qui passèrent à bonne vitesse, à côté d'eux, sur la voie d'évitement.

Après un moment de stupéfaction générale, un ancien agent de la S. N. C. V., M. Bosch, qui se trouvait parmi les voyageurs, conseilla à Brepoels, percepteur du tram électrique, d'effectuer immédiatement, à la main, la manœuvre rendant le signal rouge au garage précédent, à Wonck.

Un tramway avec remorques était arrêté à ce garage situé à 1.800 m. de Houtain. Il était conduit par le wattman Prenten, lorsque celui-ci vit apparaître le signal rouge au moment où il démarrait, il recula pour laisser le passage libre, puis il fit le même geste que Brepoels, rendant

deux wagons de betteraves se retournèrent, tandis que le fourgon « fou » continuait à descendre la côte vers Bassenge, cette fois-ci à toute allure, il dérailla heureusement dans une courbe passant en dessous du viaduc du chemin de fer, à 500 m. de la station de Bassenge.

Tout le monde avait eu chaud, et particulièrement le chef-train du marchandise Jean Hennus qui courut avec le serre-frein derrière ses wagons, jusqu'au garage de Wonck. Lorsqu'il vit ses deux wagons renversés, il s'évanouit, vaincu par l'émotion.

Comme le dit un journal local, ce jour-là, sainte Barbe, patronne des métiers dangereux, a veillé à ce que son jour de fête se passe sans deuil, ni larmes.

Les agents Brepoels et Prenten ainsi que M. Bosch, furent félicités par M. le Directeur Wilsens, et reçurent tous trois une récompense. Leur présence d'esprit a indiscutablement évité une terrible catastrophe, il est juste qu'ils soient à l'honneur.



Prenten Pierre



Brepoels René

tour. Le chef-train ne put regagner son fourgon à cause du verglas. Bien que le manœuvre eût freiné le 5620 à fond, les deux wagons, lourdement chargés et le fourgon, entraînés par la déclivité, dévalèrent le long de la ligne qui s'embranchait à la section de la ligne électrique Liège-Bassenge, à la station vicinale de Houtain.

A cet endroit, un tram électrique se

le signal rouge dans la gare de Bassenge, située 1.400 m. plus bas.

Ce deuxième train, conduit par Prenten, transportait également quelque 300 voyageurs. Une minute après, ceux-ci virent passer le convoi; sa vitesse, quoique suffisante pour provoquer une catastrophe, était cependant amoindrie par l'action des freins du 5620.

A la sortie du garage de Wonck, les

A la S.E.L.V.O.P.

Nous supposons que nos lecteurs savent que cette abréviation représente la raison sociale de la S. A. pour l'exploitation des lignes d'Ostende et des Plages Belges qui dépend du Groupe financier Empain et qui exploite pour le compte de la S.N.C.V., depuis le 8 juillet 1886, les lignes du littoral.

Nous avons appris que M. Willy Courtens, l'Administrateur Directeur Général de cette société, a pris sa retraite le 31 décembre 1952. Les journaux locaux ont rappelé à ce propos, qu'en 1928 la ligne électrique ne dépassait pas Westende et que pour se rendre à La Panne il fallait emprunter un train vapeur, comme d'ailleurs pour aller de Bruges à Knokke.

Chacun connaît aujourd'hui l'extension prise par ce beau réseau.

M. W. Courtens sera remplacé par M. H. van Ypersele de Strihou.



Les bureaux de la direction régionale du Groupe Namur-Luxembourg sont citués dans un bel hôtel de maître de l'avenue de Stassart à Namur. Ce qui fut jadis, au rez-de-chaussée, un smpctueux et immense salon de réception a été divisé en trois locaux. Dans la grande pièce centrale, où se dresse du plancher au plafond une splendide et monumentale cheminée en marbre, eut lieu, le samedi 13 décembre, la remise des distinctions honorifiques aux agents comptant 25 ou 35 années de service. M. Dulieu, Ingénieur en chef, entouré de ses ingénieurs MM. Royen et Barbier et de ses chefs de service, congratula en termes chaleureux les héros de la fête. Tandis qu'il procédait personnellement à la remise des décorations, M. Dulieu souligna que malgré ce jour de fête, M. Destrée s'était offert à remplacer au travail dans l'après-midi un collègue, dont la mère venait de décéder ; il salua également la présence, en uniforme de travail, de M. Solbren, qui au matin, devant les chutes de neige, avait spontanément pris du service. Chacun d'eux fut fort applaudi.

Ce fut M. Hance qui remercia M. Dulieu au nom des décorés, il conclut en affirmant : « M. le Directeur vous pouvez compter sur vos agents ».

Puis, entre le verre de l'amitié et le cigare se révélèrent quelques talents locaux, et nous pûmes constater que les Namurois savaient se blaguer eux-mêmes avec humour.

Voici la liste des décorés :

Croix civique de 2^e classe : Milquet François.

Médaille civique de 1^{re} classe : Wafflard L. — Collart A. — Demeuse H. — Chantaine Ch. — Hance F.

Médaille civique de 2^e classe : Denoncin A. — Solbren L. — Henrioul J. — Mas-sart A.

Médaille civique de 3^e classe : Etienne F. — Cohy E. — Denison J. — Pirard J. — Géminne L. — Rousselle E. — Lambert J. — Maréchal N. — Kirsch G. — Wilmotte F. — Destrée N. — Buisseret J. — Dubois L. — Bouchat J. — Fourny L. — Wausen J. — Dumont L.

Aux élèves

DE NOTRE ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL

Le cours 1-1 « Les Chemins de fer Vicinaux » a été réimprimé après mise à jour.

Nous rappelons que les élèves et les anciens élèves ayant obtenu un certificat pour ce cours, peuvent recevoir gratuitement un exemplaire de cette nouvelle édition, en s'adressant à la Direction du Personnel de la S.N.C.V., 14, rue de la Science, à Bruxelles.

formes. Mais tout ceci n'arrive plus avec les receveurs assis sur leur trône, comme disent certains voyageurs grincheux.

B. — Nous en parlerons la fois prochaine.

LES PROPOS DU



Contrôleur BOUDARD

RECEVEUR. — Tiens, je vcus ai vu dimanche scir, il m'a semblé qu'il y avait quelque chose qui n'allait pas ! Vous aviez la tête d'un type qui doit faire son autocritique !

BOUDARD. — Ah ! ce jour-là, j'étais pas content. Figurez-vous qu'à 7 heures du soir je monte en civil sur la plate-forme avant de la motrice, au moment où le départ est donné ; le receveur commence sa perception par la plate-forme arrière et continua à servir à l'intérieur.

R. — Et trois arrêts plus tard...

B. — Vous avez deviné où je veux en venir, quatre arrêts après le point de départ, un voyageur descend de la plate-forme avant...

R. — ... non servi. Vous appelez le receveur...

B. — Pas le moins du monde, il était déjà trop tard, je me contente de hausser les épaules avec résignation. Mais à l'arrêt suivant, le cinquième depuis le départ, deux voyageurs, à mes côtés, me demandent le passage. A ce moment, la porte du compartiment s'ouvre et le receveur s'adresse à la première personne qui se trouve devant lui, sans s'occuper des gens qui descendent.

R. — Comme je vous connais, vous sentîtes la moutarde vous monter au nez !

B. — Je la « sentites », comme dirait le lampiste Leguignon à Radio-Luxembourg et j'ordonnai au receveur de délivrer deux coupons à 3 francs.

R. — Les voyageurs ont dû être étonnés.

B. — Surtout que j'étais en civil, avec un pain coupé en-dessous du bras ! Je n'ai pas fait de commentaires, car le Monsieur avait la monnaie en main ; mais vous vous rendez compte que ce receveur allait perdre délibérément 9 francs de recette en 7 minutes !

R. — Cependant, il avait servi une motrice bondée dans un temps honorable.

B. — Soit, mais les voyageurs qui s'étaient assis à l'intérieur effectuaient un parcours de 30 à 40 minutes au moins, et au surplus, le règlement d'exploitation, article 21 A. C.) est formel au sujet de l'ordre de la perception et si l'on songe que ce receveur avait probablement 8 voyages dans sa journée, sa façon de travailler pouvait entraîner une perte de près de 72 francs par jour, à la Société.

R. — En cas d'affluence, il convient de « faire » d'abord les plate-

Madame Heine prend sa retraite

A CHARLEROI

Le vendredi 5 décembre, les employés du dépôt de Charleroi ont fêté la mise à la retraite de M^{me} Heine, qui va prendre un repos bien mérité. Agée de 60 ans, M^{me} Heine est pensionnée après une carrière de 32 1/2 ans à la S. N. C. V. En effet la jubilaire est entrée à la Société en juillet 1920, elle a passé de nombreuses années dans les différents bureaux de Charleroi où elle était très connue des abonnés.



Un fauteuil et des fleurs furent offerts à la jubilaire.

Répondant à une question de M. DECLERCQ, Ingénieur en chef, qui retraça sa carrière, M^{me} Heine déclara qu'elle allait consacrer tout son temps à soigner sa vieille maman qui a 86 ans.

Nos meilleurs vœux l'accompagnent dans sa retraite.

La Saint-Eloi aux Vicinaux

★

La Saint-Eloi a été fêtée dans la plupart de nos ateliers, et il nous est agréable de constater que de plus en plus, dans nos Groupes, des banquets démocratiques sont organisés ce jour là, pour lesquels les hommes ont cotisé depuis longtemps; à cette cagnotte s'ajoutent parfois les bénéfices d'une cantine gérée par le personnel, et à Hasselt, les organisateurs disposèrent d'une partie, de la prime gagnée au concours de sécurité. C'est là une excellente formule qui permet de fêter dignement tous ensemble, le vénéré patron, sans en faire uniquement une libation prolongée comme c'était trop souvent le cas il y a dix ou vingt ans. Les coupures de presse des journaux locaux nous ont permis de suivre la plupart de ces réunions à Andenne, à Eugies, à Cureghem, à Hasselt, etc.



Dîner de Saint-Eloi donné dans le réfectoire des ateliers de Hasselt, en présence de M. Vesters, Membre du Conseil d'Administration de la S.N.C.V., de M. Nartus, Commissaire à notre Société et de M. Wilsens, Directeur, entouré de ses Ingénieurs.

Nous eûmes ainsi la surprise de lire que dans une certaine ville, la fanfare vicinale « fit retentir sous les voûtes romanes une marche endiablée ! »

Nous avons appris également que dans un coin du pays, le personnel de l'atelier des Vicinaux alla fêter son chef... le jour de la Sainte-Barbe. Nous pensons qu'il y a là une erreur d'interprétation et comme nous sommes respectueux de la tradition et des usages, rappelons que sainte Barbe est la patronne des artil-

leurs, des soldats du génie, des armuriers et des mineurs, en somme des métiers **DANGEREUX**, il y a bien aussi, paraît-il les architectes et les... cuisiniers qui en ont fait leur haute protectrice, mais ce n'est pas une raison pour abandonner ce bon Saint-Eloi, qui donna toujours de si bons conseils à son roi !

Les inondations

L'esprit de solidarité aux Vicinaux

(Qui donne tôt donne deux fois.)

Il est réconfortant de constater que, sans aucun mot d'ordre officiel et dès les premiers jours, des initiatives ont été prises spontanément à la S. N. C. V. pour venir en aide à nos compatriotes, et plus directement aux membres du personnel qui avaient perdu une grande partie ou la totalité de leurs biens dans le cataclysme qui ravagea nos régions maritimes.

C'est ainsi que, le 4 février, le comité de Sécurité et d'Hygiène de l'atelier de Destelbergen décidait de verser au Fonds National des Calamités la prime de 7.000 francs qui lui avait été attribuée comme lauréat du Concours de Sécurité 1952.

De son côté, le personnel du Groupe d'Anvers, informé de l'importance des dégâts occasionnés par la tempête aux habitations de certains agents de la région du nord d'Anvers, ouvrit une souscription qui atteignit plus de 25.000 francs.

A l'Administration Centrale également, le cercle d'agrément « Entre-Nous » organisa une collecte qui rapporta 14.600 francs ainsi que de nombreux lots de vêtements.

Enfin, le personnel du Luxembourg vient de faire parvenir une somme de 6.870 francs à l'intention de nos agents sinistrés d'Anvers et des Flandres.

« Nos Vicinaux » félicite chaleureusement les organisateurs et les généreux donateurs.

LES DÉCORÉS DU GROUPE DE LIÈGE



Voici une photo très réussie, prise par notre collègue Teschy, lors de la remise des décorations civiques à Liège, le 23 novembre 1952.

Nos nouveaux types d'autobus

M. J. Daubresse, Ingénieur en Chef à la Direction de la Traction et du Matériel de la S. N. C. V. a fait paraître dans la *Revue de l'Union Internationale des Transports Publics*, qui a son siège à Bruxelles, un article traitant de l'évolution du nouveau matériel roulant vicinal tant dans ses dispositions générales que dans ses détails constructifs.

C'est en 1925, dit l'auteur, que la S. N. C. V. a mis en exploitation les premières lignes d'autobus de son réseau et à cette époque la S. N. C. V. avait surtout en vue le développement du réseau ferré.

Cette politique d'exploitation a dû être reconsidérée ces dernières années pour des raisons que nous avons exposées maintes fois à nos lecteurs.

M. Daubresse poursuit son étude en ces termes :

Il est utile de rappeler que la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux a été créée dans le but de doter de moyens de transport peu coûteux les régions pauvres du pays et d'en permettre le développement économique. Dès l'origine de la Société, cette considération a orienté les diverses études de matériel roulant de telle façon que certaines caractéristiques essentielles à l'économie d'exploitation se trouvent réalisées.

Parmi celles-ci, nous citerons :

- La simplicité de construction du matériel, pour en diminuer le prix d'achat.
- La robustesse, pour en réduire les frais d'entretien.
- L'adaptation rationnelle des aménagements, en vue d'assurer les services avec le minimum d'agents, sans diminuer le rendement du matériel.

Ces desiderata sont toujours d'actualité : songeons à la décentralisation inhérente à la nature même d'un réseau de transports secondaires couvrant tout un pays, et entraînant la dissémination de petits centres d'exploitation dont l'activité journalière doit se poursuivre avec des moyens autonomes, en utilisant un personnel réduit et de formation technique rudimentaire.

Seuls les services de grand entretien peuvent être centralisés dans des ateliers dotés d'un outillage et d'une main-d'œuvre réellement spécialisés.

Il va cependant sans dire que la simplification des formes constructives du nouveau matériel ne doit pas avoir pour conséquence d'en limiter le perfectionnement ; au contraire, un des principaux objectifs à atteindre est le standing général des constructions similaires modernes.

Mais l'examen approfondi des procédés techniques utilisés révèle souvent que ceux-ci peuvent être simplifiés dans une large mesure ; et de ceci découle un des principes essentiels qui nous ont guidés :

« Il semble que la perfection soit atteinte, non quand il n'y a plus rien à ajouter, mais quand il n'y a plus rien à retrancher (1). »

DISPOSITION GENERALE DES VEHICULES

Poste de conduite et accès.

Tous les nouveaux autobus doivent être susceptibles d'être desservis par un seul agent, remplissant la double fonction de conducteur-receveur.

De ce fait, le poste de conduite ne peut être isolé du compartiment des voyageurs ; le conducteur n'est séparé de ceux-ci que par une semi-cloison à claire-voie, constituée de tubes.

La porte d'entrée est disposée, autant que possible, à l'extrême avant droit des véhicules et les abords en devront être suffisamment dégagés pour ne pas gêner le passage.

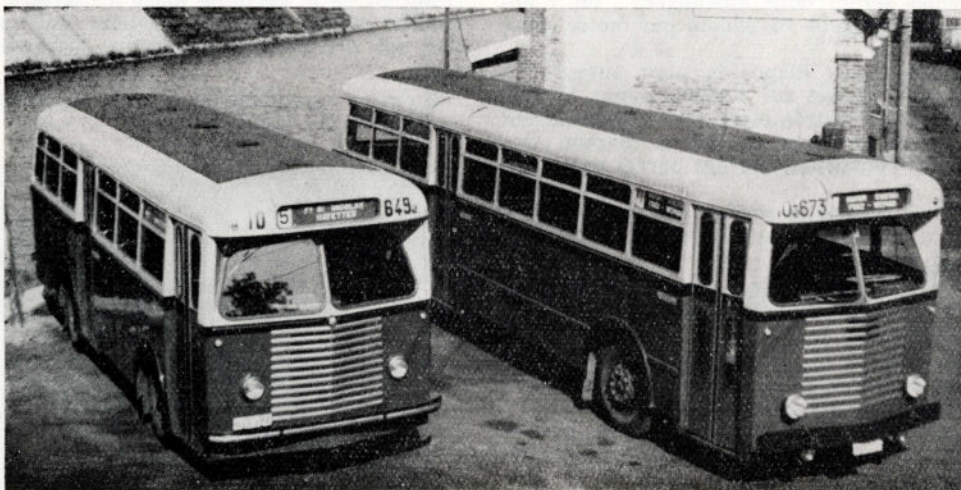
La porte de sortie, simple ou double, est située vers le milieu droit de la carrosserie.

Cette disposition se justifie par deux raisons :

- 1° Rendre possible la surveillance effective de cette porte par le conducteur-receveur.
- 2° Faciliter le mouvement des voyageurs désirant descendre et ne pas les obliger à traverser, à ce moment, toute la longueur de la voiture.

Il est utile de faire observer que, si la porte de sortie est disposée trop près de l'entrée, les personnes stationnant sur le quai d'embarquement et s'appêtant à monter dans le véhicule gêneront le flux des voyageurs qui en descendent.

(1) Antoine DE SAINT-EXUPÉRY, *Terre des hommes*.



Carrosseries standardisées.

Cliché S. N. C. V.

A gauche : Autobus de 40 places. Châssis Chevrolet type GT 30. Moteur à essence 6 cylindres, 95 ch. Carrosserie Jonckheere — Année de construction 1951.

A droite : Autobus de 70 places. Châssis Leyland. Moteur Diesel horizontal, 6 cylindres, 127 ch. Carrosserie Van Hool — Année de construction 1951.



(Fig. 2) Disposition intérieure standardisée.

Il semble qu'un écartement correct des portes d'entrée et de sortie se situe entre 3 et 5 mètres.

Si le service de véhicules assurant certains parcours doit être effectué par deux agents, le receveur sera généralement itinérant ; mais il n'est pas exclu qu'en certains cas on établisse un poste de perception fixe. Celui-ci sera alors placé entre les deux portes, à proximité de la porte d'entrée (porte avant) rien d'autre n'étant modifié dans la disposition des véhicules.

Il nous paraît en effet fondamental que, quel que soit le mode de perception utilisé, le mouvement des voyageurs se fasse toujours dans le même sens : de l'avant vers l'arrière.

Plates-formes.

Le compromis entre la capacité de transport d'un véhicule, son encombrement et le confort offert aux usagers, nous a incité à faire un partage à peu près égal entre le nombre des places assises et celui des places debout.

Des plates-formes seront donc aménagées ; on y admettra un maximum de sept voyageurs par mètre carré de surface effective.

Ces plates-formes seront disposées, pour autant que la charge maximum admise sur l'essieu avant le permette, entre les portes d'entrée et de sortie. Elles seront garnies d'un nombre suffisant de points d'appui ; les plus pratiques étant constitués, par des barres verticales (fig. 2).

Dans tous les cas, la partie arrière de la carrosserie sera réservée aux voyageurs assis.

Hauteur du plancher.

Le plancher, entièrement de plain-pied pour faciliter la circulation à l'intérieur des véhicules, sera situé ordinairement à quelque 850 mm. du sol, avec trois marches d'accès aux issues. L'expérience montre qu'il n'y a pas d'intérêt réel à diminuer le nombre de marches si celles-ci ne sont pas commodément étagées.

L'utilisation, pour certaines séries de véhicules, de châssis à moteur horizontal a eu pour conséquence de nécessiter un relèvement du plancher. Ceci n'a évidemment pu être réalisé qu'en sacrifiant, dans une certaine mesure, la facilité d'accès.

TYPE DE VEHICULES.

Lors des premières études systématiques du nouveau parc d'autobus, trois types fondamentaux de véhicules

avaient été prévus. L'expérience acquise lors de la mise en service des premières séries de véhicules nous a incité à ne plus prévoir dorénavant que deux types fondamentaux, ayant les caractéristiques suivantes :

Type léger : d'une capacité de transport de 40/50 voyageurs, d'une longueur totale de 8,70 m., moteur : essence 90/100 ch. ou huile lourde 90 ch. ;

Type moyen : d'une capacité de transport de 70/80 voyageurs, d'une longueur totale de 11,00 m., moteur : huile lourde 130 ch.

Le type lourd, d'une capacité de transport de quelque cent voyageurs, ne sera probablement que d'un usage exceptionnel, étant donné la structure du réseau à exploiter.

ORGANES MECANIQUES.

Parmi les diverses dispositions d'organes mécaniques actuellement utilisées, deux semblent particulièrement appropriées à la construction des autobus dont nous venons d'esquisser les principaux aménagements.

Dans l'une de celle-ci, le moteur est placé, horizontalement entre les deux essieux, sous le plancher.

Dans l'autre, le moteur est monté à l'arrière du véhicule.

La première disposition est celle qui a été la plus utilisée jusqu'ici. Elle a comme avantage particulier de dégager complètement les parties avant et arrière des véhicules et de permettre, de ce fait, l'utilisation complète de la surface pour loger les voyageurs. Par contre, ainsi que nous l'avons déjà signalé, l'encombrement du moteur ne permet pas de situer le plancher à beaucoup moins d'un mètre du sol. De plus, la répartition de la charge entre les deux essieux est parfois difficile à obtenir.

Dans l'autre disposition (fig. 3), le moteur placé à l'arrière permet de mieux équilibrer la charge des plates-formes situées à l'avant des véhicules et permet le placement du plancher à une hauteur plus normale, ce qui constitue certainement un avantage important.

Par contre, la surface utile du compartiment réservé aux voyageurs sera diminuée de l'espace occupé par le moteur.

Les deux dispositions décrites ont donc chacune leurs avantages et inconvénients propres. Le choix de l'une ou de l'autre a jusqu'ici surtout dépendu de considérations financières.

On peut cependant présumer que, dans certains cas, la solution du moteur à l'arrière sera celle de l'avenir. Nous envisageons d'abord les véhicules de petite capacité, dont il est possible d'augmenter légèrement le porte à faux arrière et d'y loger le moteur tout en conservant de toute la surface nécessaire aux voyageurs.

Pour les véhicules à grande capacité les inconvénients résultant de la perte de place à l'arrière sont plus marquants, car les dimensions « hors tout » sont alors limitées par des conditions minima de maniabilité à satisfaire.

Il existe cependant deux types de solution permettant de réduire ces inconvénients.



(Fig. 3.) Moteur disposé à l'arrière.

La première consiste à placer le moteur transversalement. Cette disposition, très répandue aux Etats-Unis, nécessite l'utilisation d'une boîte de renvoi angulaire, qui complique la transmission et la rend plus coûteuse.

Une autre solution tend à se répandre, particulièrement en Allemagne. Elle consiste à disposer longitudinalement, à l'arrière du véhicule, un moteur spécial, ayant un faible encombrement en longueur. Les moteurs utilisés sont des polycylindres en V, ou des moteurs à deux temps. Les organes de transmission sont alignés sur l'axe du moteur.

Cette disposition semble constituer un compromis intéressant, qui permettrait de conserver la simplicité de la transmission sans conduire à un encombrement arrière inacceptable.

La figure 3 représente l'arrière d'un autobus sur lequel un montage de ce genre a été réalisé. Le moteur utilisé est un quatre cylindres en ligne, fonctionnant suivant le cycle à deux temps et développant une puissance de 135 ch. (A suivre.)



Liste des Agents des Groupes mis à la pension

Novembre - Décembre 1952

De Beuckelaer F., ouvrier d'élite 41 années de service, Anvers.		
Krijnen Corneel, piocheur 33	id.	id.
Jacobs Simon, wattman 35	id.	id.
De Porre Rufin, wattman 31	id.	Flandres.

Heirwegh Pierre, ouvrier qualifié 46 années de service, Flandres.		
Van Puymbroeck Theofiel, chef-piocheur 34	id.	id.
Nolf Achiel, receveur 33	id.	id.
Verlackt Pieter, wattman 45	id.	id.
Veeckman Maurice, brigadier 37	id.	id.
Devuyst Alfons, ouvrier semi-qualifié 32	id.	id.
Lanckriet Marcel, chauffeur 25	id.	id.
Lambiotte Félicien, receveur 35	id.	Hainaut.
Detaille Albert, chef de mouvement 2 ^e cl. 41	id.	id.
Eben Laurent, receveur 42	id.	Liège-Limb.
Janssen André, piocheur 40	id.	id.
Peeters Louis, chef-piocheur 33	id.	id.
Grandville Arthur, machin. 1 ^{re} cl. 43	id.	id.
Drdrie Léon, piocheur 31	id.	Flandres.
Rossey Camille, chef-piocheur 45	id.	id.
Bertiaux Léon, commis 2 ^e classe 34	id.	Hainaut.
Brackeveld Léonard, wattman 39	id.	id.
Legrand Alphonse, machiniste 49	id.	id.
Maes Jean, machiniste 1 ^{re} classe 41	id.	Liège-Limb.
Koch Louis, ouv. qualif., 1 ^{re} cl. 17	id.	id.
Eurlings Jean, machiniste 1 ^{re} cl. 43	id.	id.
Fransis Jean, chef-piocheur 26	id.	id.
Jacques Joseph machiniste 1 ^{re} cl. 45	id.	Brabant.
Debrier Félix, chauffeur 36	id.	id.
Verheyden Willy, piocheur 32	id.	id.
Verlaine Elie, wattman 45	id.	id.
Lacluyse Henri, piocheur 31	id.	Flandres.
Van Nieuwenhuize Em., chef-piocheur 45	id.	id.
Pierquin Léon, receveur 40	id.	Hainaut.
Leclercq Jules, wattman 33	id.	Nam.-Luxemb.
Hucbrix Louis, piocheur 39	id.	Liège-Limb.
Foret Camille, receveur 41	id.	id.
Pirson Ignace, piocheur 29	id.	id.
Van Hoolandt Frans, ouvrier qualifié 1 ^{re} classe 18	id.	Brabant.
Vergalle Désiré, wattman 47	id.	id.
Hayen Willem, receveur 32	id.	id.

Nos autobus circulent au pied de St-Rombaut

Dans la ville archépiscopale de Malines ne règne plus, en 1953, cette atmosphère paisible qui existait à l'époque où a été pris le cliché ci-contre, et, les soirs d'été, le touriste romantique qui désire écouter, loin du bruit, le concert de carillon, commence à avoir peine à trouver la ruelle écartée qui répond à son désir de solitude.

Depuis la fin de la dernière guerre, Malines a pratiquement changé de visage. Les établissements commerciaux se sont multipliés et l'éclairage fluorescent a donné une vie inattendue aux quartiers les plus éloignés.

Les maraîchers de la région qui, en 1939, utilisaient encore le « tram » d'Heist-op-den-Berg, encomrent aujourd'hui les environs de la criée couverte, de leurs imposants camions automobiles et près de la station les salles d'exposition des réputés marchands de meubles rivalisent de luxe dans la présentation.

Cette transformation a atteint également les moyens de transport en commun : le 22 décembre dernier, en effet, deux lignes urbaines de tramway étaient remplacées par des services d'autobus.

Les lignes d'autobus 1 et 4, qui remplacent les lignes électriques n° 1 (Station - Racing - Waterloo) et n° 3 barré (Station - Lierseban), effectuent les mêmes trajets, en forme de boucle, mais chacune en sens inverse.

Ces deux lignes desservent un vaste complexe d'habitations multiples construites récemment sur l'ancienne plaine des manœuvres.

Le service d'autobus n° 3, dont le terminus est Elzestraat, s'est substitué à la ligne électrique existante.

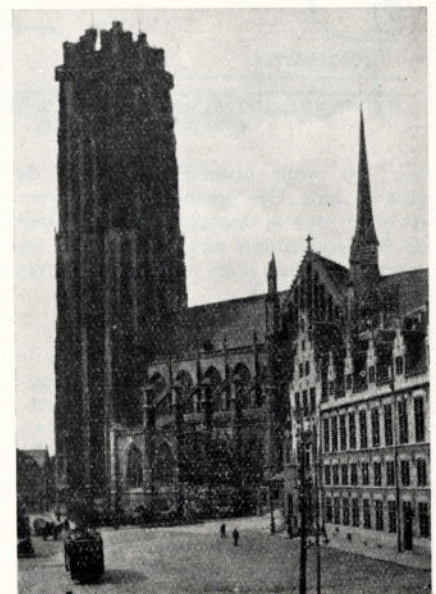
La mise en service d'autobus sur la ligne 2 (Station - Pasbrug) n'a pu avoir lieu qu'un mois et demi après, le 15 février 1953. La ligne a été prolongée jusqu'à Yzerenveld (Séminaire).

Par ailleurs, il est question de lancer prochainement un nouveau service d'autobus qui desservirait l'important village de Muizen, qui est très peuplé et ne dispose d'aucun moyen de communication rapide avec le centre de la ville.

Les services existants sont exploités constamment en « one-man » mais, si la souplesse et la rapidité des autobus à essence permettent de maintenir, à moindre frais, la fréquence de passage des tramways, l'exiguïté des rues de Malines et l'importance sans cesse grandissante du trafic automobile privé, obligent par contre nos ex-wattmen, devenus chauffeurs, à une attention soutenue.

Ici comme ailleurs, les voyageurs s'adapteront rapidement aux autobus, il s'agit somme toute d'une période de « rodage », n'ayant rien de mécanique, qui s'applique aussi bien au personnel qu'aux voyageurs.

Par après, nous pourrions envisager la réalisation des extensions de lignes prévues vers des quartiers non desservis de la ville.



Les trams à plateformes ouvertes en 1900, devant la cathédrale.

Le Terminus Vicinal de la Place Rouppe

Sous le titre « Va-t-on refouler au boulevard Jamar le terminus vicinal de la Place Rouppe ? », le journal « La Libre Belgique » a publié récemment un article, dont nous extrayons volontiers, à l'intention de nos lecteurs, les passages intéressant plus spécialement notre Société et sa clientèle.

Après avoir signalé dans les grandes lignes, les travaux de voirie en cours d'exécution à proximité du Midi, en vue d'y faciliter l'écoulement des transports en commun et du charroi routier, l'article poursuit.

Restent les vicinaux. Actuellement, ceux-ci pénètrent en ville par la rue Bara et le boulevard Jamar, puis, après avoir franchi le périmètre dangereux, s'engagent dans l'avenue de Stalingrad, pour terminer leur itinéraire à la place Rouppe. Afin de dégager la place de la Constitution des trains vicinaux, certains urbanistes de la ville font actuellement pression sur la société. Celle-ci devrait, selon eux, refouler son terminus de la place Rouppe vers le boulevard Ja-

à supporter une augmentation de leurs dépenses de transports — étant contraints à prendre un tram bruxellois pour arriver en ville soit à s'exposer, au péril des traversées pédestres d'artères et de carrefours dangereux, soit à subir un accroissement de leur temps de parcours.

Le réseau vicinal qui donne accès à l'agglomération bruxelloise se présente sous la forme d'une étoile à douze branches, qui se concentrent en cinq termi-

centralisatrice et, d'autre part, on refoulerait à l'extérieur les voyageurs des vicinaux employés et ouvriers qui, au même titre que ceux du « grand chemin de fer », ont le droit de descendre au centre ?

★★

On ne peut nier, cependant, que tel qu'il est conçu, le terminus des vicinaux à la place Rouppe, donne lieu à des manœuvres anachroniques et encombrantes. A cette objection, la société répond, avec à-propos, que depuis plus de 40 ans, divers projets ont été soumis aux services de la ville de Bruxelles, mais ont toujours rencontré une opposition aussi farouche qu'infondée. L'un d'eux, le plus intéressant, consiste à boucler la voie autour du jardin de la place Rouppe.

Un terminus « en ceinture » autour du jardin de la place Rouppe est facilement réalisable et ne comporte pas d'inconvénient majeur pour la circulation routière. Bien au contraire, celle-ci serait facilitée par la suppression des encombrantes manœuvres nécessaires pour placer voitures et remorques en ordre utile, au point de départ.

★★

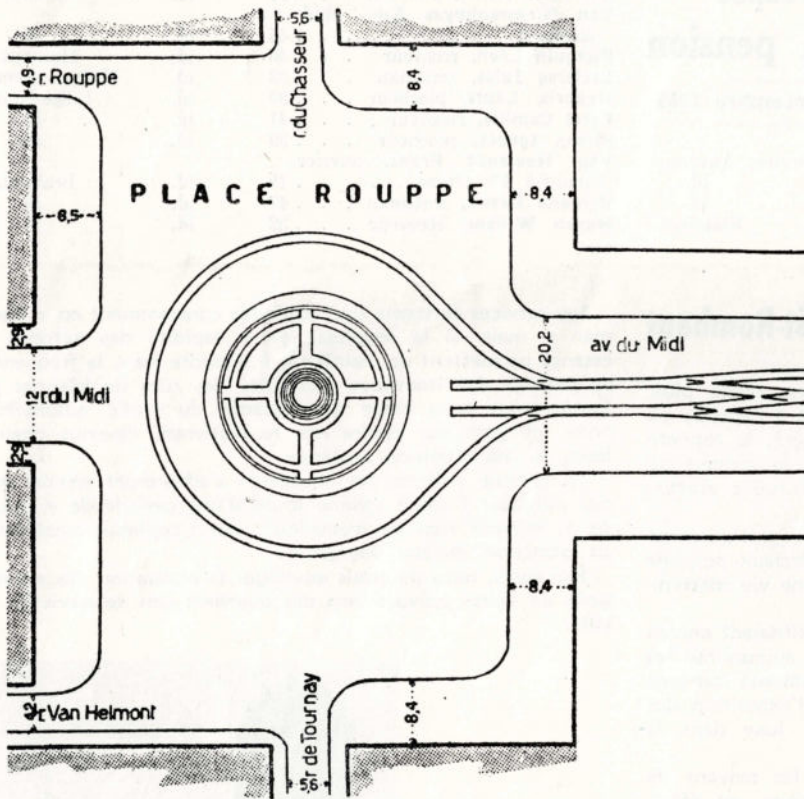
Moyennant cet aménagement souhaitable, le maintien de la place Rouppe conserverait aux usagers du vicinal, qui s'embarquent à cet endroit — il y en a plus de 10.000 par jour — les avantages de la proximité du centre des affaires, d'établissements d'instruction et de nombreux sièges d'entreprises, ainsi que de la halte Chapelle de la Jonction qui se trouve à peine à 300 m.

La position de la société est d'ailleurs formelle à cet égard : elle n'entend pas se replier au boulevard Jamar et continuera à user du droit, qui lui a été reconnu par concession, de faire circuler ses convois jusqu'à la place Rouppe.

Ce n'est certes pas au moment où les pouvoirs publics se sont imposés des dépenses se chiffrant par milliards pour amener les voyageurs au centre de la capitale par la Jonction, qu'il faudrait envisager une entreprise « contraire » qui priverait les très nombreux voyageurs des régions suburbaines et rurales de l'avantage de la pénétration au cœur de la ville.

★★

Les vicinaux vont même plus loin. Ils estiment que l'on devrait profiter des travaux en cours au Midi pour réaliser, à côté de la Jonction du grand réseau des chemins de fer, la jonction vicinale infiniment moins coûteuse.



mar, où serait installée une sorte de gare vicinale. Ces urbanistes considèrent en effet, que le dégagement de la place de la Constitution sera imparfait si les trams vicinaux n'en sont pas écartés systématiquement.

★★

Depuis longtemps, les services de la ville et certains urbanistes croient trouver une panacée pour améliorer la circulation dans l'excentration des terminus de tramways. Nous avons eu déjà l'occasion de nous élever contre cette manière de voir. On ne peut assez insister sur les raisons d'intérêt général qui militent contre tout projet qui aurait pour conséquence regrettable d'obliger les usagers des tramways vicinaux, soit

à supporter une augmentation de leurs dépenses de transports — étant contraints à prendre un tram bruxellois pour arriver en ville soit à s'exposer, au péril des traversées pédestres d'artères et de carrefours dangereux, soit à subir un accroissement de leur temps de parcours.

★★

A la place Rouppe notamment, au moment du fort trafic, 32 trains arrivent et partent dans l'heure. Le refoulement éventuel du terminus léserait les intérêts légitimes des voyageurs, au point que c'en serait un véritable scandale. D'une part, on crée une jonction

La mise en service des nouveaux pertuis de la Senne va libérer les pertuis anciens, existant sous les boulevards centraux. On peut parfaitement imaginer, disent-ils, que les trains vicinaux pénètrent dans ces pertuis aux environs de la gare du Midi et en sortent sur le terre-plein à hauteur du boulevard Emile Jacquain, en ayant toutefois fait arrêt à la place Fontaines, à la Bourse et à la place de Brouckère. C'est un projet qui pourrait être étudié, dès à présent, et réalisé en communauté avec les tramways bruxellois. Une bi-

furcation du tunnel à la place de Brouckère pourrait mener ceux-ci par le boulevard Adolphe Max et leur permettre de déboucher sur le terre-plein de la place Rogier. Ce serait là, ajoutent-ils, une vraie coordination des moyens de transport qui répondrait tant au désir des voyageurs qui désirent gagner du temps qu'à celui des municipalités qui envisagent les moyens de résorber les difficultés du trafic routier.

★★

Ce projet simple, et plein de bon sens doit être examiné sans idée pré-

conçue. Se figure-t-on que certaines autorités aient pu faire des objections aussi stupides que celle de dire qu'un tel tunnel ferait tort au commerce bruxellois ! C'est vraiment voir le problème sous un angle bien restreint. **Il n'est pas à démontrer que plus facilement on amène le public vers le centre, plus le commerce en profite, une partie du parcours dût-elle être souterraine.**

Si une conception aussi mesquine devait prévaloir, il faudrait renoncer à l'idée de réaliser un jour le métro à Bruxelles.

Sachons occuper nos loisirs

★

C'est grâce à M. Dumortier, chef de mouvement à Courtrai, que nous avons eu le plaisir de passer une heure en compagnie de M. de Loose, agent de notre Société, qui consacre ses loisirs à l'art de peindre.

En pénétrant dans le petit salon de la propre maison qu'il habite, dans un faubourg de Courtrai, notre étonnement fut grand de voir les toiles accrochées au mur, car elles témoignaient d'un tel sens de la mise en page, les touches de lumière et d'ombre, dans ces sous-bois ensoleillés, apparaissaient placés avec un tel bonheur, qu'il n'était pas nécessaire d'avoir une formation de critique d'art pour se rendre compte que ce peintre du dimanche possédait un métier sûr et que ce n'était plus là de l'amateurisme.

M. de Loose, suivit dans sa jeunesse les cours du soir de l'école de Saint-Luc, tandis qu'il faisait ses études au collège de Saint-Amand à Gand. L'atmosphère de l'armistice, en 1918, tourna un peu la tête à l'étudiant qui s'engagea à l'armée. Cinq ans après, il entra aux Vicinaux.

Son père excellent musicien, fut de longues années, directeur des théâtres lyriques de Gand, de Rouen et de Lille.

Grâce aux relations paternelles, il resta en contact fréquent avec des artistes, et plus tard, lorsqu'il allait planter son che-



valet le long de la Lys, à Deurle, ou à Astene ou aux environs, il croisa et fréquenta maints artistes et amis des Arts, grâce auxquels Laethem-Saint-Martin est connu dans le monde entier.

Cependant, ce n'est pas de cette école dont se réclame notre ami de Loose, son admiration enthousiaste et sans réserve, va à Emile Claus le chef des impressionnistes belges, créateur de l'école luministe, qui a initié les peintres de son pays au culte de la lumière.

Notre collègue est lui aussi, avant tout, un paysagiste. La nature, nous dit-il, est votre meilleur professeur; elle pousse l'apprenti-peintre, comme le « maître », à rechercher dans sa palette, la tonalité exacte, celle qu'il voit exactement à telle époque de l'année, à cette heure précise de la journée.

Mais ce ne sont pas uniquement les boulevards de la Flandre ni les méandres de la Lys qui attirent notre peintre, car l'autorail vicinal l'a mené fréquemment au Mont de l'Enclus, et il est allé plusieurs fois faire des esquisses à Linkebeek, près de Bruxelles, et dans la Forêt de Soignes.

M. de Loose nous apprend encore qu'il prépare lui-même ses toiles, il achète la toile au mètre et la traite avec un mélange de colle, de plâtre, de craie et de blanc de zinc. Il a fait également de ses mains, tous les magnifiques cadres qui lui ont permis de présenter dignement trente-deux œuvres au public courtraisien.

M. de Loose, durant ces dernières années, a ainsi accumulé une trentaine de tableaux, dont les meilleurs venus sont des coins de parc, des chemins ombragés sous un chaud soleil; ses effets de neige sont également remarquables, on la sent épaisse mais aussi poudreuse et légère.

Lors de sa récente exposition, le public de Courtrai et la presse locale firent à son œuvre un accueil sympathique et, ce qui est mieux, il réussit à vendre plusieurs toiles.

Souhaitons que les cimaises bruxelloises et anversoises lui soient bientôt accessibles, afin qu'un public plus étendu puisse lui apporter des encouragements mérités et espérons que cet article puisse le mettre en contact avec des collègues épris comme lui de peinture.



La Tempête

du 1^{er} février
et le Réseau Vicinal

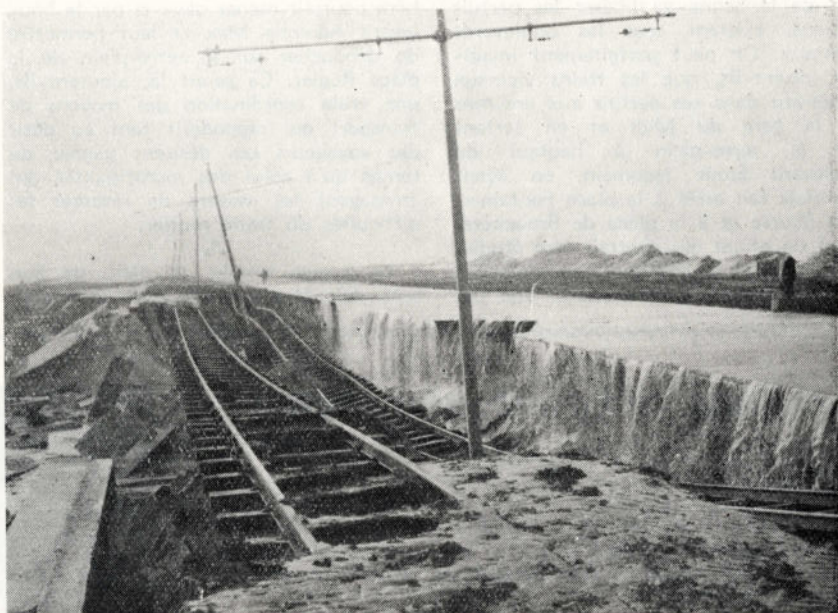


DANS la nuit du 31 janvier, s'est déchaîné une tempête d'une violence exceptionnelle, avec les terribles conséquences que chacun connaît.

Le littoral ainsi que les villages bordant les bouches de l'Escaut, Termonde et le pays de Waas ont été dévastés par les flots rompant les digues.

Notre première photo, prise le mardi 3 février, représente la ligne du tram électrique n° 77, Anvers - Oorderen - Blauwhoef - Zandvliet), à l'endroit dit « 't Boomke », où la ligne passe à côté d'une digue; en ligne droite on arrive à Blauwhoef, point de croisement des lignes vers Lillo, Zandvliet et Stabroek (de cet endroit il y a 3 km. jusqu'à l'Escaut).

Le dépôt de Blauwhoef fut pris par l'eau qui remplit les fosses de visite et détériora les moteurs de 7 à 8 motrices électriques. La sous-station, dont le sol était heureusement surélevé, ne fut pas atteinte. Dès le mardi, quatre autobus venus de Malines permirent de mettre sur pied un service de navette entre Ekeren - Markt et Berendrecht et entre Ekeren - Markt et Putte; le service électrique put d'ailleurs reprendre rapidement.



La route royale entre Heist et Zeebrugge est effondrée et l'eau continue à s'engouffrer dans la crevasse. — Cette photo a paru dans la presse mais nous devons en garder le souvenir.

Au moment où nous écrivons ces lignes, Lillo est toujours submergé et nous devons signaler que quelques agents, attachés au dépôt de Blauwhoef et habitant Lillo, ont été complètement sinistrés.

Le littoral a été aussi spécialement éprouvé, les éléments se sont acharnés avec une cruelle rigueur sur nos cités balnéaires de l'est.

Entre Heist-Ecluse et Heist-station, l'eau ayant miné le sol en dessous du revêtement en béton de la route royale, celle-ci s'effondra sur une grande distance (voir photo). Dès le 4 février, un service d'autobus fut organisé en correspondance avec les arrivées et les départs des trams réguliers entre Heist-Ecluse et Knokke - Zoute. Détail cu-

rieux, les automobiles devaient emprunter la digue même de Heist sur une bonne distance, et quelques mètres après le détournement du trafic, en direction de la grand'route vers Duinbergen, une brèche énorme s'ouvrait dans la digue.

Dans la ville d'Ostende et sur la ligne Ostende - La Panne, les services de trams étaient réguliers, mais on roula à voie unique, avec bâton pilote, entre Mariakerke et Middelkerke et entre Lombartsijde et Nieuport; la voie côté mer avait été vidée de son ballast de cendrée.

Néanmoins, à part les brèches du Zoute et du Lekkerbek, celle de Heist et celles de Nieuport, vous retrouverez, aux prochaines vacances, le littoral absolument intact et prêt à vous recevoir comme avant. Certes, les habitants d'Ostende ont eu des dégâts matériels considérables, mais dès le 7 février les magasins étaient nettoyés, les vitrines arrangées, les maçons et les peintres étaient à l'ouvrage et il y régnait une activité admirable.

Au moment où l'eau attaquait la Flandre, la neige s'abattait, en flocons serrés, sur une grande partie de l'Est de la Wallonie. Pendant plusieurs jours, nombre de nos services furent arrêtés, certains purent reprendre assez vite partiellement; c'est ainsi que les autobus de Liège - Marloie durent s'arrêter à Ouffet et que Liège - Manhay fut un des derniers à pouvoir reprendre normalement. Mais les Ardennais sont coriaces et ils firent face avec courage à la situation.



Photo STERCKX. Merxem.