

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



De la Croix de Saint-André à...

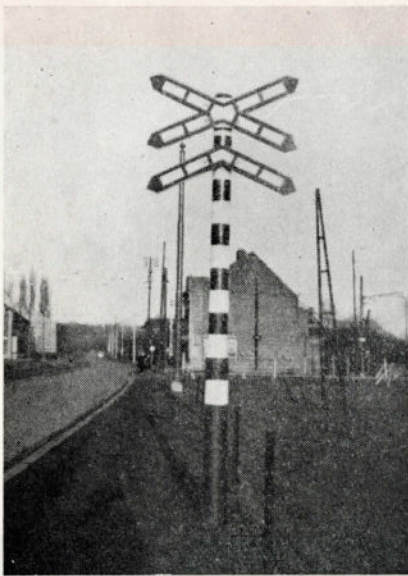
... TOUTANKHAMON !

Un arrêté royal daté du 28 octobre 1952 et publié au « Moniteur Belge » du 5 novembre 1952 a modifié la réglementation relative à la signalisation des traversées à niveau des voies publiques par les chemins de fer vicinaux.

L'article 5 de l'arrêté royal du 24 mai 1913 (qui constitue le Règlement de Police relatif à l'exploitation des chemins de fer vicinaux) prévoyait simplement que des mesures devaient être prises pour **assurer la sûreté du passage** des trains et la **circulation** des voitures, des automobiles et des cyclistes et piétons.

Ce texte était par trop imprécis pour l'époque où nous vivons.

L'article 5 nouveau, stipule que le concessionnaire est tenu d'utiliser un signal, en forme de croix de Saint-André, dont les bras sont peints en rouge et blanc et placé sur le côté droit de la voie publique par rapport à la direction suivie par les usagers, s'approchant du passage à niveau et à trois mètres au moins du premier rail.



Ce signal doit être installé aux traversées des voies publiques par une ou des voies ferrées établies sur siège spécial.

Le Ministre des Communications décide si cette signalisation doit être complétée par un signal lumineux.

Les services de la S.N.C.V. devront également assurer le placement, en cas de nécessité constatée par le Ministre des Communications, de panneaux placés à une hauteur de 4 m. 50 et 5 m. et portant la mention « Tram », dans le cas de traversée totale ou partielle de la chaussée par une voie établie sur la route.

Du point de vue de la sécurité routière en général, cette mesure d'unifica-

tion est excellente. Nos services techniques sont sur la brèche depuis 3 mois pour assurer le placement judicieux de nouveaux signaux; faut-il dire que par la configuration du terrain, chaque cas est un cas d'espèce.

Notre photo représente un signal construit et placé par les soins du Groupe du Brabant à Strombeek, près de Bruxelles, sur la ligne Bruxelles-Grimbergen, à l'embranchement de la section vers Het Voor (Beauval).

Il est assurément curieux de constater que dans tous les pays d'Europe, où l'instruction est obligatoire depuis un certain nombre d'années, on emploie pour des messages publics d'une extrême importance (puisque une incompréhension peut signifier la mort ou une infirmité grave) non pas des lettres de l'alphabet ou des mots, mais des **signes**. Dans un article de M^{me} Desroche-Noblecourt, paru dans la revue « **Vie et Langage** », l'auteur relève que certains signes que nous utilisons couramment sont de vrais hiéroglyphes (caractères de l'écriture des anciens Egyptiens) et, ce qui est curieux, ces signes ressemblent, à peu de choses près, à ceux dont se servaient les Egyptiens quelque cinq mille ans avant l'invention de l'auto ! Les rapprochements qu'établit l'auteur sont édifiants.

La croix de Saint-André qui signale la croisée de routes est exactement l'hiéroglyphe qui signifie rencontre; le signal de passage à niveau est très proche de celui qui signifie barrière, comme le signal de cassis, celui de monticule. Les deux enfants se tenant par la main qui annoncent une école et le terrassier qui annonce un chantier seraient lus sans hésitation, ni erreur par un contemporain de Tut-Ank-Ammon.

Avouez que ceci est... pyramidal !

NOTRE PREMIERE PAGE

La photo de notre page de couverture montre un des puissants autobus qui ont remplacé les motrices panoramiques à deux essieux de la ligne Spa - Verviers.

(Photo Roels).

AU SOMMAIRE DE CE NUMERO :

- ★ **REMISE DE LA COUPE DE SECURITE 1952** (pp. 3, 4, 5 et 6).
- ★ **LE TIRAGE DES OBLIGATIONS** (p. 7).
- ★ **LA BOITE AUX IDEES** (p. 12).
- ★ **DES MOTRICES TYPE « N » SUR BRUXELLES-LOUVAIN** (p. 13).
- ★ **NOS NOUVEAUX TYPES D'AUTOBUS** (pp. 14 et 15).
- ★ **SOMMAIRE DES ANNEES 1951 ET 1952** (p. 16).

★

Observer !

Réfléchir !

Suggérer !

**LA BOITE AUX IDEES
ATTEND VOS
SUGGESTIONS**

VOUS QUI ME LISEZ !

*C'est sur vos actes que se fonde
le jugement du client.*

C'est par vous que se gagnent les faveurs du public.

C'est vous qui causez les sourires ou les regrets.

*Sur la bonne impression produite par votre travail
repose toute la réputation de la Maison.*

« Les relations avec le public »

*dépendent du caractère personnel de vos rapports
avec la clientèle*

Pour le Public, les Vicinaux, c'est VOUS !

(Adapté du Magazine de l'Inno).

CLASSEMENT aux CONCOURS INTER-GROUPES

à la date du 31 DECEMBRE 1952

Mouvement

Premier :
Le Groupe de Liège



Grands Ateliers

Premier :
Destelbergen
Second :
Eugies

Voies et Travaux

Premier :
Le Groupe d'Anvers

Petits Ateliers

Premier :
Le Groupe d'Anvers

LE GROUPE DES FLANDRES a enregistré trente et un accidents au cours de 229.630 journées prestées en 1952, ce qui donne un taux de fréquence de 16,8 alors que le taux général du réseau est de 31,2.

COURONNEMENT d'une année de luttés et d'efforts, le 25 février 1953 a été un grand jour pour la Sécurité aux Vicinaux.

La grande salle située dans le sous-sol du bâtiment de l'Administration Centrale et réservée désormais aux réunions et conférences, avait été spécialement décorée de drapeaux belges et de blasons vicinaux pour la proclamation des résultats du concours inter-Groupes 1952 et pour la remise des récompenses aux représentants des équipes lauréates.

A 11 heures précises, M. le Président, Comte de Lichtervelde, fait son entrée dans la salle; il est accompagné de M. Roberti, Administrateur, de M. Hoens, Directeur Général, de M. Van Lul, Inspecteur Général, de M. Van Lierde, Directeur des Exploitations, de M. Van Hemeldonck, Directeur du Personnel et de M. Romain, Inspecteur en Chef.

A ce moment la salle est bien remplie. Nous reconnaissons M. Van Huffel, Ingénieur en Chef, M. Borgerhoff, Inspecteur en Chef, M. Petre, Médecin Principal, M. Dewals, Psychotechnicien, ainsi que MM. Follon et Courtens, Ingénieurs Techniciens et M. Vanden Eede, responsable de « Nos Vicinaux ».

Tous les chefs de sécurité des Groupes et leurs adjoints sont présents. Citons : MM. Defraigne et Dierinckx (Dir. Générale), MM. Van Aelst et Van der Meirsch (Gr. d'Anvers), MM. Thybaut et Slabbinck (Gr. des Flandres), M. Defossez (Gr. du Hainaut), M. Hubeau étant empêché par un deuil; MM. d'Hoop et Beaufays (Gr. de Namur-Luxembourg), MM. Lebrun et Wandy (Gr. de Liège), MM. Haenen et Breels (Gr. du Limbourg), Messieurs D'Haen et Latour (Gr. de Louvain), MM. Van der Heiden et Plas (Gr. de Bruxelles).

Nous remarquons également la présence de toutes nos assistantes sociales, MM^{lles} Cornelissens F., Bagnée E., Chermanne L., Hauben J., Laurent R. et MM^{mes} Froyman A., Brocké A., Randaxhe M.-C.,

ainsi que des moniteurs sociaux, MM. Neyens et Chèvremont, et de plusieurs fonctionnaires et agents de la Direction Exploitation et de l'Inspection Générale.

M. Van Lul, Inspecteur Général, ouvre la séance.

« En renouvelant le geste de l'an dernier » dit-il, « M. le Président et M. le Directeur Général ont voulu donner une preuve nouvelle de leur sympathie pour nos travaux ainsi qu'un encouragement à persévérer dans l'action entreprise; leur présence est une confirmation des appréhensions et des soucis qu'ils éprouvent à l'endroit du danger que courent nos travailleurs ».

M. Van Lul cite encore quelques chiffres particulièrement éloquents prouvant que la prévention des accidents aux Vicinaux a donné des résultats indiscutables, puis il annonce que M. le Comte de Lichtervelde a exprimé le désir de dire quelques mots à tous ceux qui participent à cette action préventive.

Il ne fallut pas longtemps aux assistants pour se rendre compte que les « quelques mots » du Président du Conseil d'Administration constituaient en vérité un magistral exposé de la question. Dans le style clair et concis que les lecteurs de « Nos Vicinaux » ont déjà pu maintes fois apprécier, M. le Président a situé la place importante prise aujourd'hui par une nouvelle technique, celle de la prévention des accidents.

Nous avons tenu à reproduire entièrement le texte de cet exposé qui, non seulement embrasse toute la question, mais fait le point de la situation présente.

Messieurs,

A l'occasion de la distribution solennelle des récompenses aux lauréats de nos concours de Sécurité, je veux renouveler aujourd'hui aux membres du Service Général et des Comités régionaux, le témoignage d'estime et de reconnaissance du Conseil d'Administration pour l'œuvre accomplie jusqu'ici dans la lutte contre les accidents.

Les félicitations et les encouragements que je tiens à leur adresser, vont aussi à tous les chefs et membres du personnel, qui, à un titre quelconque, s'intéressent à la sauvegarde de la santé et de la vie de leurs compagnons de travail.

La Sécurité de nos travailleurs, face aux dangers professionnels, a toujours été pour nous un sujet de graves préoccupations.

Inspirés par le souci constant du respect et de la valeur de la personne humaine, nous avons toujours recherché l'amélioration des conditions de travail de nos agents.

C'est pourquoi, une technique nouvelle, celle de la prévention, a trouvé une place de plus en plus grande au sein de nos activités.

Lorsque parut, il y a cinq ans, l'Arrêté du Régent régissant la réglementation du Travail, notre Société pouvait se réjouir d'avoir déjà pris les devants.

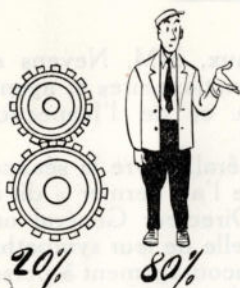
Elle avait en effet, depuis 1946, garanti à ses travailleurs accidentés la totalité de leur salaire. Mais prévenir vaut mieux que guérir.

LE STATUT DES SERVICES DE SECURITE

En dotant les Services de Sécurité d'un statut à caractère paritaire, et d'effectifs dépassant les exigences légales, la Société Nationale a tenu à marquer toute l'importance qu'elle attache à l'organisation de la prévention sous toutes ses formes. Elle ne doute pas du succès qu'amènera une large action conduite de front, dans un esprit d'entente et de parfaite collaboration, en un domaine où toutes les énergies doivent converger vers un but unique : « assurer la protection du travailleur, par la participation directe du personnel à la lutte pour sa propre sécurité ».

Sans doute, le statut vaut-il ce que valent les hommes appelés à s'en servir. En l'occurrence, nous avons tout lieu d'être satisfaits de la manière dont les délégués aux comités se sont acquittés jusqu'ici de leur mission. Un mot cependant de celle-ci. L'exercice d'une prévention féconde consiste essentiellement à rechercher les causes des accidents et à en déduire les moyens à mettre en œuvre pour en éviter le renouvellement.

Si l'on observe que plus de 80 % des accidents sont encore imputables au facteur humain, on aura mesuré du coup toute l'ampleur et toute la complexité du rôle dévolu au personnel attaché à la prévention.



LES DISPOSITIFS DE PROTECTION

Il est relativement aisé d'imaginer et de réaliser des dispositifs de protection contre les accidents dus à des causes matérielles, et ici nous visons par exemple :

- la protection des machines,
- le choix d'un outillage approprié,
- les protections individuelles,
- la signalisation des endroits dangereux,
- l'application des méthodes de travail sûres et rationnelles.

Par contre, l'élimination des causes humaines d'accidents pose des problèmes dont la solution est autrement ardue, parce qu'ils relèvent du domaine abstrait de la psychologie.

En effet, il s'agit cette fois de combattre l'indifférence, l'insouciance, l'imprudence, la routine, qu'engendre l'accoutumance au danger, et qui traduisent l'état d'âme trop fréquent de l'homme au travail.

La prévention n'est donc pas une simple question de mesures techniques ou disciplinaires; c'est une action continue de sélection, d'enseignement, de formation, d'éducation.

L'HABITUDE

L'homme à sa machine qui côtoie en permanence l'accident toujours possible, finit par se familiariser avec le danger et par éprouver une certaine vanité à l'éviter sans précautions spéciales, jusqu'au jour fatal où il est frappé.

Ne perdons pas non plus de vue que l'homme est au travail avec toute sa sensibilité, ses faiblesses, son complexe d'être humain. Il suffira de peu de chose, d'une préoccupation d'ordre familial ou autre, d'un moment de distraction pour qu'il risque un geste dangereux.



M. le Président félicite M. Van der Meirsch (Anvers)

Nous devons reconnaître encore que l'homme éprouve parfois une certaine répugnance à se soumettre aux consignes de prévention ou à se servir des dispositifs réglementaires de sécurité, parce qu'il estime qu'ils constituent une gêne.

De quelque manière que l'on se penche sur ce problème, on en arrive à conclure que l'action préventive déborde en réalité le cadre de nos ateliers ou de nos lieux de travail pour se situer sur le plan éducatif.

C'est, en effet, dès l'enfance et au cours de l'adolescence, que l'éducation préventive devrait commencer.

En attendant, c'est à vous qu'incombent le devoir et la charge de lutter contre l'ensemble des causes morales et humaines d'accidents.

Au milieu des échecs et des déconvenues inévitables de cette lutte, nous nous consolerons à l'idée des souffrances qu'elle épargne à nos semblables et des services inestimables qu'elle leur rend.

La prévention sous tous ses aspects est presque devenue une science. Beaucoup a été dit et écrit à son sujet; mais la matière est loin d'être épuisée, surtout lorsqu'on aborde le domaine de la lutte contre les causes humaines d'accidents.



LA PROPAGANDE EDUCATIVE

Sans aucun doute faut-il donner ici une place de choix à la **propagande éducative**, sous toutes ses formes. Pour réussir, il faut parvenir à capter l'attention du travailleur, à le réveiller de son indolence, à l'intéresser et à gagner sa confiance par les moyens les plus divers.

Citons entre autres :

- les conférences et causeries,
- les films et projections lumineuses,
- la publicité, le journal « Nos Vicinaux », le vade-mecum de la sécurité, la brochure d'accueil.
- les affiches, slogans et images.

Et puis :

- les concours records qui méritent une mention spéciale.

Le concours, en effet, est une forme spectaculaire d'action qui exprime la bonne volonté de tous les participants. Le vrai gagnant n'est pas ici l'équipe lauréate, mais bien le personnel, l'homme qui aurait été atteint si on avait pris moins de précautions, si la solidarité avait été moins active et moins intelligente.

A l'expérience il est apparu que les concours records sont aussi une des formes les plus efficaces de lutte contre le danger, pourvu :



- que l'on en change de temps en temps la formule,
- que tout le personnel y participe,
- qu'ils soient permanents.

Ils suscitent une véritable émulation entre équipes exposées aux mêmes risques, et même, au sein des équipes, entre participants.

C'est la forme sportive vraiment belge où se manifestent au plus haut degré l'esprit de collaboration et de solidarité entre tous les éléments de l'entreprise. La preuve a été faite chez nous que de grands progrès sont possibles.

Aussi, le Conseil et la Direction suivent-ils chaque mois avec un réel intérêt cette lutte pour l'enregistrement du plus grand nombre de jours consécutifs sans accident chômant; les succès des diverses équipes sont toujours pour nous un sujet de grande satisfaction.

LES RESULTATS AUX VICINAUX

C'est certainement à nos concours que nous devons dans une large mesure l'amélioration sensible des résultats qu'il nous a été donné d'enregistrer au cours de ces deux dernières années.

Grâce à leur effet salubre sur le comportement de nos travailleurs, grâce aussi aux efforts et à l'action menée sur le plan matériel et technique, nous pouvons déjà aujourd'hui nous réjouir des progrès réalisés et des succès remportés. Voici quelques chiffres illustrant ces résultats.

De 1948, année à partir de laquelle la mécanographie se chargea d'enregistrer les statistiques, à ce jour, le nombre annuel des accidents de travail passa successivement de 1.085 à 803 - 749 - 660 et 601, représentant respectivement 9,4, 8,1, 7,9, 7,3 et 7 accidents par 100 travailleurs.

Le taux de fréquence, correspondant au nombre d'accidents par millions d'heures d'exposition aux risques, rétrograda durant la même période de 42,3 à 31,2.

Malheureusement, pour 1952, il y a une ombre à ce tableau. Deux accidents mortels, l'un survenu par chute à l'occasion d'un déchargement de rails, et l'autre, par électrocution, à l'occasion de réparations aux lignes aériennes, grèvent considérablement le taux général de gravité de nos accidents. La disparition de ces deux victimes, tombées au champ d'honneur du travail, nous a touchés profondément; qu'elle soit pour leurs compagnons de travail une leçon et un but.

Dans quelques instants il sera procédé à la proclamation des lauréats de nos concours 1952. Que tous les concurrents sachent que nous les confondons dans une même pensée de gratitude.

Que dans la campagne qui se poursuit, ils se souviennent que l'accident est **l'ennemi numéro un** de la Direction et du Personnel, que tout accident entraînant une souffrance, est un chagrin pour l'une et pour l'autre...

Cette lutte exige le concours du personnel entier.

En développant sur la route et à l'atelier l'esprit de sécurité, chaque travailleur aura bien mérité de la Société Nationale et aura servi lui-même, sa famille, ses compagnons et le public.

Nous exprimons l'espoir que la boîte à idées dont le règlement a été communiqué au personnel, connaisse un franc succès.

Enfin, pour terminer, je m'adresse à tous les chefs de service et à tous ceux qui tiennent entre leurs mains le sort de notre effort commun; je fais appel à leur savoir, à leur intelligence, à leur raison et à leur expérience, pour qu'ils apportent à cette œuvre de salut qu'est la lutte contre les accidents, toutes les forces de leur personnalité, de leur autorité et de leur cœur.

Ce vibrant appel final fut salué par de vifs applaudissements. Puis, M. le Directeur Général se leva et, s'adressant en néerlandais aux délégués, leur dit notamment :

Lorsqu'à la fin des études universitaires j'entrai aux Vicinaux, mes connaissances en matière de Sécurité et d'Hygiène, tout au moins comme nous l'entendons aujourd'hui, étaient assez vagues, pour ne pas dire inexistantes.

Mais j'étais à bonne école et, sous la direction de M. Louis Jacobs, à ce moment Directeur du Groupe des Flandres et ancien Inspecteur au Ministère du Travail, ma formation était confiée à de bonnes mains et je fus rapidement convaincu de l'importance à accorder à la prévention accident. J'ai eu

l'occasion déjà de rendre officiellement hommage à M. Louis Jacobs, car il est difficile d'imaginer qu'un Directeur ait pu, à cette époque, être mieux empreint de l'esprit de sécurité.

Messieurs, comme vous le savez, voilà cinq mois que le poste de Directeur Général m'a été confié et depuis lors, j'ai des contacts fréquents avec notre Président, M. le Comte de Lichtervelde.

Si j'étais jadis à bonne école, j'ai l'impression aujourd'hui d'être passé à l'Université, où le professeur Comte de Lichtervelde me donne des leçons et quelles leçons !

Mes amis, je veux rendre à Monsieur le Président cet hommage public : jamais je n'ai rencontré quelqu'un d'aussi soucieux de la sécurité des travailleurs et qui a pris tant à cœur la mission de la protection du travail.

Après avoir remercié notre Président, M. le Directeur Général évoque les grandes lignes du discours que celui-ci vient de prononcer et rappelle notamment l'esprit de collaboration et de solidarité qui doit régner parmi le personnel.



Messieurs, ajouta le Directeur Général, en sport comme au travail, il faut que règne un esprit d'équipe, on n'arrive à aucun résultat sans jeu d'équipe, sans travail d'équipe.

Bien sûr, un chef d'entreprise capable est nécessaire, un chef de sécurité compétent est indispensable et des ouvriers qualifiés, encadrés de contremaîtres expérimentés, rehausseront le niveau technique ; mais la sécurité totale au travail ne pourra être réalisée que dans une confiance totale réciproque, par un véritable esprit d'équipe.

Dans ce domaine, le rôle du délégué a une importance capitale ; il doit assurer un contact intime et permanent avec ses camarades de travail ; ceux-ci doivent avoir la certitude que les questions et les observations qu'ils émettent seront examinées, qu'elles recevront une suite favorable ou qu'elles seront rejetées pour des raisons pertinentes.

Nous savons que la tâche du délégué est parfois délicate, lorsque des liens de camaraderie le lient à l'un ou l'autre compagnon de travail.

Il en est qui, sous le couvert de cette amitié, excusent certaines faiblesses et cachent des fautes commises. C'est une erreur !

Ce bien précieux qu'est l'amitié doit au contraire les inciter à porter à la connaissance de tous, les résultats heureux ou malheureux de l'expérience personnelle.

Mes amis, allons de l'avant ; les Anglais disent : « où il y a une volonté, il y a un chemin », suivons ce chemin, il conduit vers la joie au travail.

Après le discours de M. le Directeur Général, il fut procédé à la remise des chèques gagnés par les diverses équipes. Aux applaudissements de l'assistance, MM. Lebrun et Winandy reçoivent un chèque de 12.500 fr. gagné pour la deuxième fois consécutivement; puis MM. Van Aelst et Van der Meirsch prennent possession de deux chèques, l'un de 7.500 fr. et l'autre de 5.000 fr., tandis que M. Defossez emporte un chèque de 7.000 fr. Puis vient le tour de MM. Thybaut et Slabbinck qui enlèvent le chèque de 7.000 fr. dévolu au grand atelier classé premier. Les délégués gantois, rayonnants de satisfaction, sont appelés à nouveau et

reçoivent des mains du Directeur Général une coupe artistique, portant, gravé dans le métal, le souvenir de la performance des agents du Groupe des Flandres qui obtinrent, en 1952, le taux de fréquence le plus bas.

Après que les délégués flamandiers eurent reçu les congratulations de leurs collègues, M. Van Lul annonça que l'on allait procéder à la projection de deux films remarquables.

LE FILM BELGE.

Ce film a pour objet la présentation des accidents classiques qui trouvent leur origine dans le facteur humain. L'accent est mis spécialement sur le rôle de premier plan qui incombe, en matière de sécurité, au contremaître et au chef de sécurité. Par leurs constantes allées et venues dans l'atelier, la connaissance intime des défauts et qualités des hommes qui travaillent sous leurs ordres, ils sont les mieux à même de déceler les habitudes dangereuses. C'est pourquoi, il est désirable que les travailleurs acceptent sans rechigner les conseils de prudence que leur donnent les chefs d'atelier et contremaîtres. Les images du film parlent d'elles-mêmes et sont d'autant plus frappantes, qu'il s'agit d'accidents de tous les jours.

« VIVRE DANS L'OBSCURITE ».

Le second film était une production américaine mise en circulation par l'Association des Industriels de Belgique. C'est assurément le meilleur de tous ceux qui ont été présentés par l'équipe de cinéma ambulant de la S. N. C. V. Les Américains sont passés maîtres dans l'art du montage cinématographique; ici, la succession des diverses images, par les oppositions des situations, créent

un extraordinaire mouvement dramatique sans que les personnages ne parlent.

Le spectateur est d'abord séduit par une agréable musique, puis il voit un beau parc, une rue animée et ensoleillée, un intérieur confortable. Dans ces cadres, nous voyons vivre trois personnages : Bill, Georges et Steele, tous trois sont aveugles. Ils ne devraient pas être dans cette situation ; dans les ateliers, on dit que ce sont des accidents. « Voyons d'un peu plus près » nous dit le commentateur et l'on nous fait assister à chacun des accidents.

Dans chaque cas, il s'agit de travailleurs sérieux et au courant des dangers inhérents à leur métier. Cependant, Georges ce jour-là, laissa ses lunettes dans la poche-revolver de son bleu de travail et à la reprise, après dîner, il reçut des éclats de métal dans les deux yeux.

Georges, condamné à l'obscurité totale sa vie durant apprit trop tard l'intérêt de porter des lunettes.

Le film nous raconte encore l'histoire des deux autres cas : celui du soudeur Steele est particulièrement émouvant.

Il est 4 h. moins 10 ; dans dix minutes, la sirène va siffler ; Steele n'a pas remis les lunettes qu'il porte toujours en dessous de son masque de soudeur. Il devait les nettoyer, il a jugé que cela ne valait plus la peine. Quand il relève son masque, une étincelle jaillit à retardement.

L'écran nous montre une horloge, puis, la salle est plongée dans l'obscurité complète. Quand l'écran s'éclaircit à nouveau... il n'y a que 30 secondes de passé !

Un film humain qui fait réfléchir, un film que l'on n'oublie jamais.

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur- Lux. Namen- Lux.	Liège Luik	Louvain Leuven	Bruxelles Brussel	Limbourg Limburg
1	1 39	- 59	3 40	1 50	1 36	1 40	2 32	1 42
2	- 59	- 59	- 59	2 53	- 59	3 14	3 2	4 12
3	1 52	- 59	- 59	1 18	1 10	1 18	11 4	1 11
4	- 59	- 59	- 59	- 59	2 19	- 59	3 21	1 13
5	1 1	1 39	- 59	2 26	- 59	2 49	1 25	
6	- 59	1 10	1 12	- 59	3 22		- 59	
7	2 28	1 15	2 20	1 43	- 59		1 53	
8	1 3		- 59		1 29		- 59	
9	2 44		2 7		- 59		3 4	
10			1 24				2 33	
11			1 25				1 20	
12			5 4					
13			3 30					
14			3 22					
15			1 36					
16			- 59					
17			3 11					
18			- 59					
19			2 12					
20			- 59					
21			- 59					
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	8	3	27	7	8	7	27	7

Legende : $\frac{T}{N}$

Teller : aantal ongevallen met werkverlet in dienst sinds het begin van de wedstrijd.

Noemer : aantal opeenvolgende dagen zonder ongevallen met werkverlet in dienst (lopende periode).

VOOR HET GANSE NET Totaal effectief van de maand : 8383
Totaal aantal ongevallen : 94

De vet omliggende uitslagen hebben betrekking op de grote werkhuizen.

Légende : $\frac{N}{D}$

Numerateur : nombre d'accidents chômants en service depuis le début du concours.

Dénominateur : nombre de jours consécutifs sans accidents chômants en service (période en cours).

POUR LE RESEAU ENTIER : Effectif total du mois : 8383
Nombre total d'accidents : 94

Les résultats entourés d'un trait gras sont ceux des grands ateliers.

Résultats

des nouveaux
concours-record
au 28 février 1953

Le tableau des primes sera
donné dans le prochain
numéro



Clichés prêtés par l'A.N.P.A.T.

UN TIRAGE d'obligations d'emprunt de la S. N. C. V.

PENDANT la période s'étendant de 1885 à 1936 (année de l'émission du dernier emprunt), des billets roulés de 6 cm. sur 2, représentaient les numéros de toutes les obligations d'un emprunt et formaient le contenu d'un tambour-roue, actionné, en vue du brassage complet des rouleaux, par une manivelle.

La succession des emprunts avait amené, au cours du long périple de 65 années, un nombre tellement encombrant de tambours, qu'il fallut leur trouver un nouveau refuge.

Un service de mécanographie installé à l'Administration Centrale, créa chez la Direction Générale l'idée d'étendre l'application dans le domaine des tirages au sort des titres Vicinaux à amortir.

Le système désuet des roues fut immédiatement abandonné, et après les opérations d'échange de nos obligations janvier-juillet, en 1950, la nouvelle méthode fut adoptée, et étendue aux types 2 1/2 % à lots et mai-novembre.

**

Le 16 mars dernier, eut lieu le tirage au sort des obligations mai-novembre, 1900 et 1903, appelées au remboursement au pair le 1^{er} mai 1953.

En voici le film :

A 9 h. 30 (suivant la tradition), fonctionnaires et employés du service des Finances (Trésorerie) font leur entrée dans la salle réservée aux opérations.

M. ROUSSEAU, Directeur, suivra peu après et assistera à la séance jusqu'à la fin.

Les travaux de retrait des cartes mécanographiques sont confiés à trois demoiselles, orphelines, que nous délègue, à notre demande, le Home Juliette Herman, dont le siège est actuellement avenue de Cortenberg, à Bruxelles.

Les préposées font choix, au hasard, parmi les bacs étalés, des cartes représentatives des valeurs soumises au remboursement, soit :



Les jeunes filles enlèvent des cartes au hasard tandis qu'à droite, M. Cornellie, Conseiller-adjoint, surveille les opérations.



Voici, de gauche à droite, MM^{les} Barbe Vandewalle, 19 ans, Alice Degreef, 20 ans et Jeannine Van Hecke, 19 ans; trois orphelines que nous envoie, depuis plusieurs années, le Home J. Herman, pour procéder au tirage des obligations.

Pour l'emprunt de 1900 :

462 numéros d'obligations de fr.	1.000
83 numéros d'obligations de fr.	500
210 numéros d'obligations de fr.	100

Pour l'emprunt de 1903 :

848 numéros d'obligations de fr.	1.000
112 numéros d'obligations de fr.	500
280 numéros d'obligations de fr.	100

Total : **1.995**

Après recensement, les 1.995 fiches sont communiquées à la Mécanographie par les soins de M. DONS, Caissier, qui contrôle le travail d'impression du listing complet (sans classement).

Cette vérification accuse le nombre prévu des titres à amortir.

Dès lors, la confection de la liste définitive peut s'effectuer; celle-ci sera remise le jour même à l'imprimerie qui sortira la liste officielle.

Procès-verbal des opérations du tirage est dressé; il sera signé par M. ROUSSEAU, Directeur, et M. DECROES, Trésorier, et transmis au Ministère des Finances en même temps que la liste de tirage.



M. Taelmans, huisier, sort les bacs de cartes des emprunts désignés.

LES BELLES CARRIERES



L. Degossely,
ouvrier qualifié,
44 ans de service.
Gr. Hainaut.



A. Kemps,
wattman,
40 ans de service.
Gr. Brabant.



L. Renaerts,
machiniste,
44 ans de service.
Gr. Anvers.



L. Berckmans,
piocheur,
44 ans de service.
Gr. Anvers.



L. Sebrecchts,
wattman,
44 ans de service.
Gr. Anvers.



A. Saliën,
machiniste,
43 ans de service.
Gr. Anvers.



P. Valkeneers,
chef-receveur,
41 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.

A L'ADMINISTRATION CENTRALE

Depuis trois ans, les fonctions de Directeur des Finances étaient assurées « ad interim » par M. Van Hemeldonck, Directeur du Personnel. Le Conseil d'Administration, en sa séance du 3 mars, a appelé M. Rousseau à ce poste; il s'occupera également du « Bureau de Comptabilité et Statistiques des Exploitations ».

Il nous est agréable d'annoncer que M. Cressia, Ingénieur en Chef, a été décoré de la Croix Civique de 1^{re} classe, pour trente-cinq années de service à la Société.

En novembre dernier, nous avons vu partir M. Charles Hector, dessinateur; en décembre ce fut le tour de M. François, Chef de Section, à Tournai, et en février, de M. Lecouturier Omer.

Vers la mi-mars, nous apprenons le décès de M. Pesch, Inspecteur en Chef, après une longue absence pour maladie et à la veille de la retraite.

Remise de décorations civiques à Cureghem

Pour la première fois, depuis l'inauguration des nouvelles installations sociales, la remise des décorations a pu avoir lieu à Bruxelles dans la grande salle du réfectoire de l'atelier de Cureghem qui convient admirablement comme salle de fête.

Le dimanche 8 février, en présence de M. Cuvelier, Directeur régional, de M. Hellebuyck, Ingénieur principal, de MM. Bricout et Janssens, chefs de service et de M. Hausman, Ingénieur technicien, a eu lieu la remise des décorations civiques. On notait encore la présence dans la salle de MM^{mes} Brocké et Randaxhe, assistantes sociales du Brabant, du rédacteur de « Nos Vicinaux » et d'un orchestre vicinal.

Dans son discours, M. Cuvelier dit notamment :

Messieurs,

Nous voici réunis à l'occasion de la distribution des décorations qui consacrent vos 25 ou 35 années de service.

Certains d'entre vous ont dû attendre quelque peu : c'est que nous voulions disposer de ces nouveaux bâtiments qui

consacrent un premier pas dans la modernisation de nos ateliers et dans l'établissement des installations sociales.

En comparant ces bâtiments, de même que les voies et le matériel roulant équipant le réseau de Bruxelles actuel, à la première ligne vicinale de Bruxelles-Schepdaal construite il y a juste 65 ans, on mesure le chemin parcouru et le travail accompli par vos prédécesseurs et par vous mêmes depuis ces 35 ou 25 dernières années.

C'est précisément ce long dévouement à la Société que nous fétons aujourd'hui. Au nom de la S. N. C. V., je vous félicite et je vous remercie.

J'espère que cette marque de confiance qui vous est accordée par le Gouvernement vous incitera à persévérer dans l'effort, chacun dans votre domaine, de façon à faire de notre réseau ferré et autobus une exploitation modèle.

M. Stoffels, chef d'atelier, procéda alors à l'appel des jubilaires à qui M. Bricout, remit le bijou et le diplôme.

Pour 35 années de service.

Croix civique de 1^{re} classe : MM. Limpach G., chef d'atelier de 1^{re} classe; Van den Hoof G., chef de service; Bricout A., chef de service important.

Croix civique de 2^e classe : MM. Van de Velde A., Suys K., De Vos V., Tree X., Paternoster N., De Rijst G., Van Acker V., Petit R., Peeters K., Scillien D., Jorissen A., De Quick J., Raveys F., Kragmans H., Van Hoolant L., De Strycker A..

Médaille civique de 1^{re} classe : MM. Van Vaerenberg G., Van Geel N., Pirard F.

Médaille civique de 2^e classe : MM. Decree Fr., Van Malderen J., Beeckmans I., Pasteleers F., Smedts F., Van Hemelryck W.-P., Vandevelde M., Berckmans J., De Jonghe F., Hazard P., Verhaegen A., Borremans A., Caudron P., Hostijn L.

Médaille civique de 1^{re} classe : MM. Schouten V., Van de Meirssche J., Greer Cl., Van Rossem R., Sommerijn J., Doms E., Coorevits L.

Médaille civique de 2^e classe : MM. Raulier T., Moonens E., Lichtert J., Rollman G., Brulé M., Goniau P.

Pour 25 années de service.

Médaille civique de 3^e classe : MM. Lamal N., Harcq A., Leroy G., De Ville Alf., Persoons J., Kerseleers H., Tondeur J., Van Belle Fr., De Greef R., Passchier J., Gervis M., Van Derborgh F., Willems P., Van de Velde P., De Jonghe M., Messy M., Devorst C., Taelemans K., Huybrechts H., Vincent P., Harnie E., De Quanter J., Van Bondt V., Mesans G., De Groef L., Van den Brande J., Moerenhout J., De Schouwer J., Caron J., Van Hoegaarden L., Melcker J., Melcker J., Lebrun J., Persoons P., Beeckmans J., Souffriau N., Lejeune G., Meire M., Handelbergh J., Handelbergh A., Haesemans V., Dufour H., Grijseels A., Coorens L., Dekens G., Schoonjans J., Huybrechts F., Avau A., De Bot J., De Haen J., Bettens L., Van Belle P., Van den Steen D., Olbrechts J., Bogaerts J., De Saeger G., De Groen P., Verbelen L., Renders T., Stouffs J., Coomans A., Briaert J., Van Hove O., Stevens L., De Gieter D., Vandendamme J.

Hasselt fête M. le Directeur Van Lierde



M. le Directeur Wilsens prononçant son discours ; à sa gauche M. Van Lierde ; à côté de ce dernier, son remplaçant à Hasselt, M. Van Autgaerden, Ingénieur en chef.

Le samedi 28 février, une cérémonie a eu lieu dans les bureaux du dépôt de Hasselt, au cours de laquelle il fut rendu hommage à M. Van Lierde, à l'occasion de sa récente nomination comme Directeur des Exploitations à l'Administration Centrale.

M. Stas, Chef de Mouvement, se fit l'interprète des sentiments de fierté et de satisfaction que tous les agents du Groupe du Limbourg avaient éprouvés lors de la promotion attribuée à leur Ingénieur en chef. Il présenta à ce dernier, au nom de tout le personnel, des vœux de bonheur et de prospérité dans une carrière déjà à tous points remarquable.

M. Wilsens, Directeur du Groupe Liège-Limbourg, mit spécialement en valeur les aptitudes exceptionnelles dont M. Van Lierde avait fait preuve comme ingénieur d'exploitation et mit l'accent sur l'attachement qu'il avait toujours manifesté à la province du Limbourg.

M. Van Lierde parvint difficilement à cacher son émotion en exprimant ses remerciements pour l'excellente collaboration qu'il avait obtenue des agents du Limbourg durant les vingt-cinq années qu'il avait passées à Hasselt ; il assura à chacun qu'il resterait fidèle aux charmes si particuliers de cette province.

Un souvenir artistique fut ensuite offert au héros de la fête au nom de la direction et du personnel.



Le personnel du dépôt de Wemmel (Gr. de Bruxelles) s'est réuni le mois dernier pour remettre un cadeau et des fleurs à M. Lambrechts, chef de dépôt de 1^{re} cl. qui a pris sa retraite après 44 ans de service.

Un acte de probité

La presse locale du Tournais a raconté récemment qu'un receveur des Vicinaux, Alphonse Duval (de Vaulx) ayant ramassé un boîtier de montre-bracelet sur le marche-pied d'un autorail à Péruwelz, s'en fut déposer sa trouvaille au bureau du chef.

Notre homme se dit alors que le mécanisme pouvait se trouver au même endroit ; il y retourna donc et le trouva effectivement dans la cendrée. Quand le voyageur confiant dans la probité du personnel, vint s'enquérir au bureau, on lui apprit qu'il avait eu une double chance et il le félicita chaleureusement notre agent. Voilà de l'honnêteté doublée de perspicacité.

LES PROPOS DU

Contrôleur BOUDARD



Boudard. — Mazette, receveur, vous semblez sortir de la devanture d'un grand magasin : nouvelle tunique, nouveau képi !

Receveur. — Moi, je respecte les traditions. Quand j'étais gamin, notre mère tâchait toujours à Pâques, de nous avoir quelque chose de neuf. Mais à propos de gosse, j'ai eu hier un cas un peu spécial : une jeune femme portant l'uniforme des infirmières visiteuses, ou d'un organisme de l'Enfance, monte sur ma voiture en poussant six gamins devant elle.

L'infirmière paye sa place, mais les enfants s'étant assis, je m'inquiète de leur âge, elle me répond qu'ils n'ont pas quatre ans !

B. — Qu'avez-vous fait alors ?

R. Eh bien, j'étais perplexe ; je sentais bien qu'il y avait de l'abus, mais je ne savais pas que lui opposer, et comme il s'agissait d'une œuvre, j'ai laissé faire.

B. — Evidemment, c'était assez exceptionnel. Il existe bien des quadruplés, mais ils sont rarement en tram !

Feuilletons notre règlement : je sais déjà ce que je vais vous souligner du doigt, voilà... « Gratuité aux enfants de 4 ans, n'occupant pas de places distinctes ».

R. — Donc, j'aurais dû faire payer 3 billets entiers !

Ah, Contrôleur Boudard, pourquoi ne répondez-vous pas à l'annonce parue récemment dans un journal du soir ?

B. — On demandait un gardien d'enfants ?

R. — Non, la place de Directeur des Tramways de Johannesburg est vacante.

B. — C'est très gentil de me signaler la chose et, le fait que cette annonce a été publiée en Belgique, est flatteur pour la réputation des tramwaymen belges mais j'en ai déjà assez des réclamations faites dans les deux langues nationales. S'il me fallait encore assimiler l'Anglais, l'Afrikaans, l'Hindustani, et le petit-nègre ! Non vraiment, ils ne doivent pas compter sur moi, et puis à mon âge, j'ai passé... le cap !

Chronique sociale

DEPUIS le n° 39 de juillet-août 1952, nous avons interrompu l'exposé du régime des allocations familiales, le domaine des « avantages complémentaires » (œuvres-annexes) étant en pleine transformation.

Le nouveau plan de ces avantages vient d'être fixé en ce qui concerne les attributaires relevant de la Caisse Auxiliaire de l'Etat (cas normal des agents de la S. N. C. V.); nous donnons ci-après l'essentiel de ce plan :

La prime de layette de 750 fr. et la prime d'habillement de 500 fr. sont supprimées à partir du 16-3-1953, et remplacées par les avantages complémentaires ci-après.

1° Supplément annuel à l'allocation de la mère au foyer.

Conditions d'octroi.

Ce supplément est octroyé aux conditions suivantes :

1° La mère doit avoir bénéficié, à charge de la Caisse Auxiliaire, soit directement, soit par l'intermédiaire de la S. N. C. V., d'une allocation de la mère au foyer pour au moins 75 jours au cours du second semestre 1952;

2° La mère doit avoir bénéficié, à charge de la Caisse Auxiliaire, soit directement, soit par l'intermédiaire de la S. N. C. V., d'une allocation de la mère au foyer pour au moins trois enfants bénéficiaires d'allocations familiales et pour au moins un jour du premier trimestre 1953.

Montant du supplément.

Le montant du supplément annuel de la mère au foyer est fixé à 300 fr. pour une mère ayant trois enfants bénéficiaires d'allocations familiales; il sera augmenté de 150 fr. par enfant, au delà du troisième et pris en considération pour l'octroi de l'allocation de la mère au foyer au cours du premier trimestre 1953.

Epoque et organisme de paiement.

Le supplément sera payé au début du mois de mai 1953 par l'organisme (Caisse Auxiliaire ou S. N. C. V.) qui a octroyé les allocations familiales pour le 31 mars 1953 ou pour le dernier jour d'attribution du premier trimestre 1953.

2° Supplément à l'allocation de naissance.

Condition d'octroi.

L'agent qui bénéficie, à charge de la Caisse Auxiliaire et par l'intermédiaire de la S. N. C. V., d'une allocation de naissance, percevra également un supplément à cette allocation qui lui sera payé par la même voie que la prime de naissance.

Montant du supplément à l'allocation de naissance.

Pour une première naissance :	450 fr.
» 2 ^{me} »	450 fr.
» 3 ^{me} »	700 fr.
» 4 ^{me} »	700 fr.
» 5 ^{me} et suivantes	950 fr.

Le supplément pour une « première naissance » est octroyé chaque fois qu'une allocation de naissance pour un premier né est due au taux de 1.800 fr. ou 3.600 fr. en cas d'enfant posthume.

Dans tous les autres cas, le rang de naissance est déterminé en tenant compte du nombre d'enfants bénéficiaires d'allocations familiales à charge de la Caisse Auxiliaire par l'intermédiaire de la S. N. C. V. à l'exclusion donc des orphelins bénéficiant des allocations majorées ou normales en cette qualité.

Epoque de paiement.

Le supplément à l'allocation de naissance est payé en même temps que cette allocation.

3° Dispositions transitoires en matière d'octroi du supplément d'allocation de naissance.

La détermination du régime applicable en matière d'allocation supplémentaire à l'allocation de naissance et de prime de layette est, en principe, opérée en fonction de la date de naissance de l'enfant.

Toutefois, en cas de demande anticipative de l'allocation de naissance introduite avant le 16-3-53, les règles ci-après sont observées :

Si la naissance a lieu après le 15-3-53 et que l'allocation de naissance et la prime de layette ont été liquidées avant le 16-3-53, le régime le plus favorable est appliqué en ce sens qu'aucune récupération n'est opérée en cas de naissance d'enfant de rang 1 à 4 et qu'un supplément de 200 fr. peut être revendiqué.

Si la naissance a lieu avant le 16-3-53 et que l'allocation de naissance et la prime de layette n'ont pas été liquidées avant cette date, le régime antérieur sera appliqué, c'est-à-dire celui de la prime de layette.

4° Attributions exceptionnelles.

Une intervention pécuniaire peut être sollicitée par l'agent bénéficiant d'allocations familiales pour un ou plusieurs enfants et qui se trouve dans une situation exceptionnellement difficile.

Une telle intervention peut également être sollicitée pour l'envoi d'enfants en homes et colonies.

Les demandes d'intervention sont à adresser au Service Social de la S. N. C. V., 14, rue de la Science, à Bruxelles, ou directement à l'Assistante Sociale du ressort.

Le montant de ces interventions est déterminé, après enquête de l'Auxiliaire Sociale de la S. N. C. V., par le Président du Conseil d'Administration de la Caisse Auxiliaire.

L'aide aux agents sinistrés.

Nous avons annoncé dans le n° de janvier-février que des collectes de vêtements et d'argent avaient été faites dans divers Groupes pour aider les collègues, victimes des inondations.

Quelques jours après la distribution de ce numéro, le chef du dépôt d'Uccle-Calevoet nous téléphonait pour nous dire, que dès que ses hommes eurent connaissance de l'état de besoin de certains agents anversoïis, ils décidèrent d'organiser une soirée à Aelseberg; grâce au dévouement de tous, un bénéfice de 5.000 fr. fut réalisé et distribué par leurs soins.

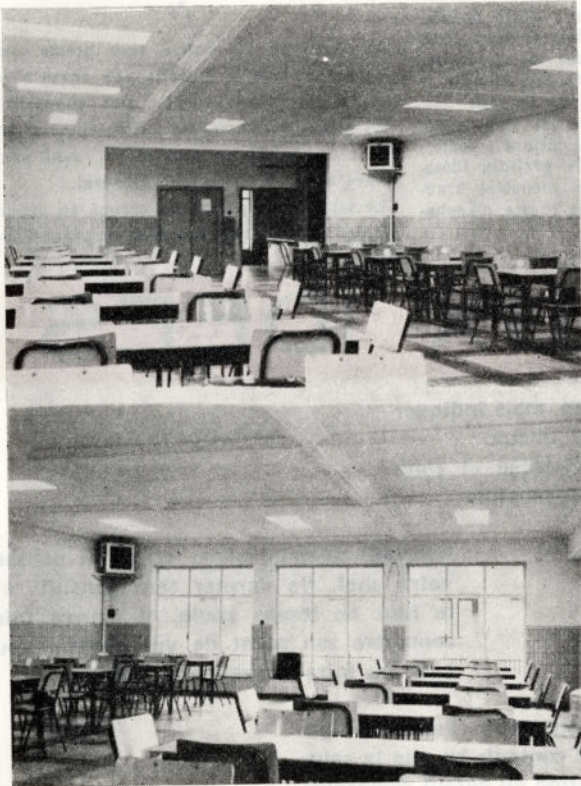
C'est avec plaisir que nous signalons encore à nos lecteurs que l'Amicale des Anciens Militaires, Invalides, Combattants et Déportés des Transports urbains de l'Agglomération bruxelloise a fait parvenir une somme de 2.500 fr. à Anvers et qu'une somme identique a été envoyée aux agents sinistrés des lignes vicinales du Littoral. De même, il nous est agréable de souligner le geste accompli par les membres de l'Association des Amis des Chemins de Fer qui ont réuni de nombreux objets de première nécessité. Les membres de l'A. B. A. C. nous ont déjà donné maintes preuves de sympathie et leur geste sera apprécié par tous.

C'est donc une somme de plus de 50.000 fr. qui a pu être réunie en faveur des agents sinistrés des régions de Berendrecht, de Zandvliet et de Lillo.

A la date du 23 mars, nous avons été interroger les membres du Comité anversoïis. A ce moment, il n'avait pas encore été possible de distribuer des secours en argent. Il est évident que l'appréciation de l'importance des dégâts encourus, est chose délicate mais est cependant indispensable à établir. Comme nous savons que chacun des organisateurs est animé des meilleures intentions et désireux d'en terminer au plus tôt, nous sommes certains qu'une solution sera intervenue depuis lors.

Les nouvelles installations sociales de l'ATELIER D'EUGIES

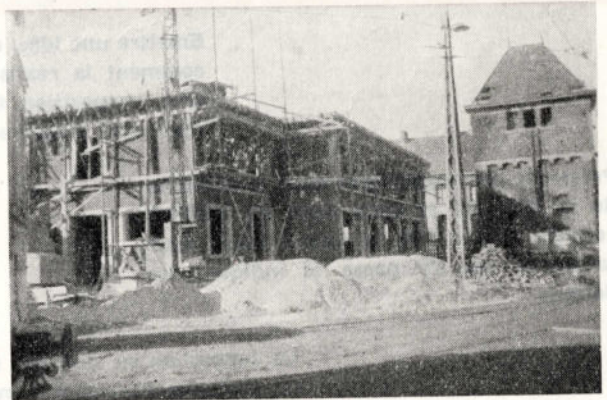
L'atelier d'Eugies emploie environ 130 hommes et est chargé de l'entretien et des réparations du matériel électrique et aurorail desservant la région de Mons et le Borinage.



Jusqu'à ces derniers temps, les installations « sociales » de l'atelier et du dépôt étaient, il faut le reconnaître, plutôt rudimentaires. Il y a deux ans, un journal montois insérait un article dans lequel, d'un ton amer, il comparait les installations de l'Administration Centrale (décrites dans le numéro spécial réservé au nouveau bâtiment) à celles dont disposaient les agents montois. Tout cela est oublié aujourd'hui, tout au moins en ce qui concerne Eugies.

Voici, à gauche, deux vues du vaste réfectoire, qui est, comme on le voit, bien éclairé. Remarquons, aux deux coins de la salle, les souffleries d'air chaud.

Le réfectoire est situé au premier étage du bâtiment que nous voyons ci-dessous en construction. Le château d'eau, que l'on aperçoit à droite, et qui servit pendant de longues années à l'alimentation des machines à vapeur, a été démoli.



(Photo Legrand).



A gauche, vue des vestiaires avec grands lavabos communs. Ces installations sont situées au rez-de-chaussée du nouveau bâtiment, à l'entrée duquel se trouve également l'horloge de pointage. On aperçoit, dans le fond, les douches individuelles. Le très beau carrelage est d'un entretien facile et une surveillance continue veille à la propreté des locaux.

Signalons que l'on a construit un local couvert pour le parcage des vélos, attenant au bâtiment principal.

Le mois dernier, les agents de la S.N.C.V. ont été avisés, par un ordre de service, que le système de « boîtes à suggestions » était instauré, sur les mêmes bases que celles adoptées en Belgique, depuis quelques années, par de nombreuses firmes privées.

Si en règle générale, un service public ne fabrique pas de produit fini, la S. N. C. V., est par contre, une véritable entreprise industrielle; dans les ateliers de Cureghem, de Liège, d'Anvers, de Destelbergen et d'ailleurs, nous construisons, réparons, entretenons un parc de voitures considérable, et pour ce faire, nous utilisons les métiers les plus divers.

« Nos Vicinaux » vous a appris à mieux connaître cette immense usine s'étendant sur plus de 10.000 kilomètres, et ayant plus de 125 « succursales » où travaillent près de 10.000 agents.

Vous savez maintenant qu'un nouveau moyen est donné à chacun d'eux avec un maximum de garantie, de coopérer à la prospérité des Vicinaux tout en s'assurant, pour lui-même, le fruit moral et matériel de son effort ou de son observation.



Nous nous intéressons tous à notre service. Et comme nous sommes Belges, donc critiques, nous n'aimons pas de travailler comme des automates, sans approfondir le pourquoi de nos méthodes de travail. Il nous arrive de découvrir des trucs générateurs d'heureuses simplifications; certes, ce ne sont pas toujours de grandes idées, mais la multiplication de modestes trouvailles se chiffrera par une masse d'économies d'exploitation.

Dès aujourd'hui, posez-vous la question : « Est-ce vraiment la meilleure manière de faire ? »

Dorénavant, ne vous contentez plus de faire seulement part à votre chef de vos idées; celui-ci n'a peut-être pas le temps de procéder à l'analyse détaillée de votre suggestion. Adressez-la à M. le Directeur Général en suivant les indications de l'ordre de service.

Seront retenues et récompensées, les suggestions qui présenteront un caractère pratique et réalisable.

« Nos Vicinaux » ouvrira une rubrique régulière des suggestions retenues, avec mention du nom des auteurs, à moins que ceux-ci désirent conserver l'anonymat.

★★

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que la « Boîte aux Idées » rencontre un franc succès. Des suggestions, les unes anonymes, les autres signées, traitant des sujets les plus divers, sont parvenues à M. le Directeur Général.

Le service compétent est occupé au dépouillement et à l'étude des diverses propositions.

LA BOITE AUX IDEES

Emettre une idée, c'est bien, mais indiquer comment la réaliser, c'est mieux.

Une proposition bien présentée et complète sera toujours mieux accueillie.

Présentez des suggestions dans le domaine de la Sécurité et dans celui de VOTRE activité; vous êtes le mieux placé pour savoir ce qui s'y passe et indiquer les défauts.

Ne vous demandez pas ce qu'en pensera votre chef. Ce dernier sera consulté s'il le faut en temps voulu, et pourra faire connaître son point de vue comme vous avez pu faire connaître le vôtre.

La suggestion ne doit pas seulement attirer l'attention sur un changement à opérer mais doit contenir en elle la solution du problème soulevé, la correction du défaut remarqué.

Demandez-vous :

Comment puis-je

Eviter

une manipulation ?
une perte de temps ?

Epargner

du gaz ou l'électricité ?
de la matière première ?

• • •

Nous échangeons depuis six ans notre bulletin d'information avec le magazine d'information d'une des plus importantes sociétés privées de chemin de fer des Etats-Unis. Il s'agit de l'« Illinois Central Magazine ». L'an dernier, au mois de juin, cette seule société annonçait que le système de boîtes aux idées fonctionnait depuis douze ans et que la trois cent millième suggestion venait d'être enregistrée !

• • •

Améliorer

les aménagements des lieux de travail ?
la sécurité du travailleur ?

Simplifier

un travail compliqué ?
une méthode de travail ?

Les motrices type "N", avec pantographe

en service sur la ligne Bruxelles-Louvain

A la fin du mois de janvier, la motrice type « N » 10463 après avoir effectué une habituelle période de rodage sur les lignes de la capitale, a été dirigée sur le Groupe de Louvain où elle a retrouvé la 10460 déjà en service depuis plusieurs semaines, sur la ligne Bruxelles-Louvain dont le parcours légèrement accidenté semble convenir particulièrement pour des essais de matériel.

En effet, déjà en janvier 1951 une rame de Lille - Roubaix - Tourcoing (503.504) procéda à des essais et un mois après on y voyait circuler les motrices « N » 10431 et 10432 qui depuis sont revenues à Bruxelles. Rappelons que pendant le retrait momentané des P.C.C. à partir de l'été 1951, nous y vîmes les motrices « Braine-le-Comte » 10385-90 et 94, ces dernières possédant une grande vitesse de pointe, tenaient l'horaire sans trop de difficultés.

COMMENT SE COMPORTE LE TYPE « N » SUR LES 25 KM. DE BRUXELLES-LOUVAIN ?

Sans préjuger de l'opinion des techniciens, on peut dire que sur les trajets urbains et sur certaines sections hors ville, en palier et en descente, cette voiture maintient avantageusement la comparaison avec des véhicules disposant d'une force motrice plus puissante; mais de l'avis du personnel, les montées, prises en charge, sont moins aisées qu'avec la P.C.C., de plus cette dernière possède une réserve de puissance qui lui permet de regagner éventuellement plusieurs minutes perdues sur un parcours d'une heure, ce qui paraît exclu avec le type « N ».

Mais chaque avantage est compensé par des inconvénients. Les accélérations par trop rapides du P.C.C. provoquent chez certains voyageurs les malaises que l'on connaît. La voiture « N » ménage mieux que la P.C.C. les voyageurs trop sensibles.

QUELQUES DETAILS TECHNIQUES COMPLEMENTAIRES SUR LA MOTRICE DE CUREGHEM

Se représente-t-on que l'atelier précité a déjà sorti 49 motrices de ce genre? Ces véhicules sont garés aux dépôts de Cureghem, de Wemmel, de Grimbergen, Dilbeek et La Roue.

On sait que ces voitures sont appelées à circuler isolément sur des lignes urbaines ou suburbaines et comprennent 33 sièges et 77 places debout.

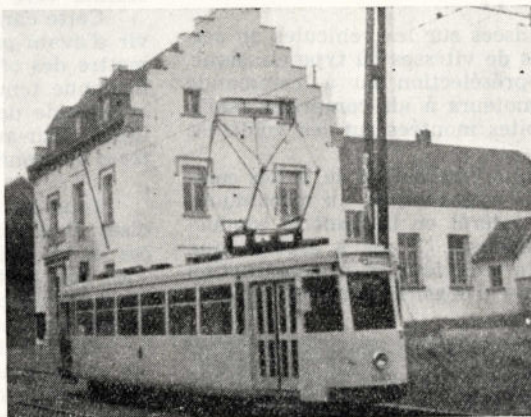
Elles sont pourvues de 2 postes de conduite, de 2 portes automatiques à chaque extrémité. Il n'y a pas de cloison intérieure. La largeur de la caisse est de 2 m. 32, sa longueur de 13 m. 90.

Au point de vue mécanique, la voiture 15,5 tonnes est identique à notre motrice standard 20,5 tonnes.

Toutefois, les deux moteurs de 80 CV à 600 volts sont suspendus à la caisse, la transmission se fait par l'intermédiaire d'arbres à cardans et de ponts, aux essieux extrêmes, les axes sont donc longitudinaux.

Les moteurs équipant les motrices « N » depuis le n° 10431 sont les moteurs MTV 315² de 82 CV. Une partie de ces moteurs (24 environ) proviennent de la transformation des moteurs MTV 315³ qui équipaient les motrices à 2 essieux 9603 à 9612. Une autre partie environ 24 également proviennent des moteurs MTV 343 qui équipaient les motrices à 2 essieux mises à mitraille dans les groupes du Hainaut, de Liège, de Louvain et des Flandres. Les autres moteurs sont construits de toute pièce dans les ateliers Vicinaux : les induits à Anderlues, les caisses à Cureghem.

A noter que la majeure partie des moteurs 343 n'ont pas encore été transformés : ils ont été placés tels quels sous les motrices « N » et seront transformés ultérieurement en 315² par raison de standardisation.



La 10.463 à l'arrêt devant la Maison Communale de Kraainem.

(Photo Desbarax).

Le démarrage des motrices équipées de moteurs MTV 315², beaucoup plus puissants que les moteurs MTV 215, a été amélioré en intercalant au premier cran une résistance additionnelle en fil de mailchort.

Le chauffage des motrices « N » est réalisé par 5 chaufferettes de 750 watts placées sous les banquettes.

Ces motrices donnent entière satisfaction tant au public qu'aux services d'entretien, ce qui est, assurément, un test de qualité.

Les arrondis de la carrosserie extérieure leur donnent une ligne séduisante et, à l'intérieur, les voyageurs trouvent des sièges suffisamment larges, des pla-

tes-formes spacieuses, un couloir facilitant le sens unique de circulation, un éclairage fluorescent et un chauffage assuré par 5 ou 9 chaufferettes.

Du point de vue de l'entretien, même le profane se rend compte que les ingénieurs-construteurs ont voulu réaliser quelque chose de simple et de solide, en utilisant l'essentiel et en éliminant les appareillages avec relais électriques coûteux, compliqués et délicats.

L'emploi des roues pleines et des bogies classiques donnent un roulement suffisamment doux et, en été, la ventilation assurée simplement par vitre coulissante, mais **disposée à bonne hauteur**, rend l'utilisation de ces véhicules très agréable.

Constats pour terminer que sur la ligne Bruxelles Place Rouppe - Rhode-Saint-Genèse on réalise avec ces voitures une vitesse commerciale de 22,6 km./h. avec un service de 12 min. en 12 min. aux heures de pointe, à la grande satisfaction des usagers.

DERNIERES NOUVELLES

Cet article était destiné à paraître dans le numéro de janvier-février; depuis lors, nous avons appris que le programme de production allait encore être considérablement élargi.

C'est ainsi que depuis deux mois, les bogies de ces voitures sont exécutés aux ateliers de Destelbergen et les châssis aux ateliers de Kessel-Lo.

C'est le personnel de l'atelier de Cureghem qui procède à l'assemblage et au parachèvement de la carrosserie.

Il est évident que l'aide apportée par ces ateliers va accélérer la production du matériel; c'est ainsi qu'on espère

bientôt sortir une motrice tous les dix jours.

Nous avons appris également que l'on commencera bientôt la construction du prototype d'une motrice « N », type lourd à quatre moteurs.

Le but poursuivi est de permettre la transformation des motrices électriques des séries 9.000, du type « Odessa », dont la carrosserie date de 1930 environ. Les bogies et les moteurs classiques seront conservés et l'on bâtera une nouvelle carrosserie.

La construction en série de ces types lourds ne pourra commencer qu'en 1954, lorsque toute la série des motrices légères sera terminée.

Nos nouveaux types d'autobus

par M. J. DAUBRESSE, Ingénieur en chef

(SUITE)

MOTEURS ET TRANSMISSIONS.

Tous les gros véhicules en service sont équipés de moteurs à huile lourde.

Lorsque des questions d'encombrement ne jouent pas, la préférence semble devoir être donnée aux moteurs à quatre temps, dont la consommation est très faible et le fonctionnement relativement silencieux.

Certains véhicules ont cependant été équipés de moteurs à deux temps, choisis spécialement pour leur faible encombrement longitudinal. Ce sont les autobus à moteur arrière dont il a été question ci-avant ainsi que d'autres véhicules qui ont été reconstruits et modernisés en utilisant d'anciens châssis ; ceux-ci ont pu ainsi être équipés de moteurs plus puissants sans augmentation de l'encombrement des mécanismes.

A l'exception d'un autobus prototype avec moteur Diesel disposé à l'arrière, tous les véhicules de faible capacité actuellement en service sont équipés de moteurs à essence. Ces autobus ont été étudiés à une époque où le prix de ce carburant rendait acceptable le bilan économique d'utilisation de ce matériel, compte tenu de frais d'achat et d'entretien plus réduits. Le moteur à essence a d'ailleurs à son actif de grands avantages techniques, parmi lesquels nous citerons : un encombrement réduit, un faible poids, une douceur et un silence de fonctionnement remarquables. Si des incidences fiscales ne devaient pas être mêlées à l'appréciation de ces caractéristiques, l'utilisation du moteur à essence s'imposerait nettement sur ces véhicules.

De nouvelles augmentations de charges fiscales nous incitent actuellement à substituer d'autres carburants à l'essence, et à prévoir à l'avenir l'équipement de ce type de véhicules avec moteurs Diesel.

★★

Les transmissions utilisées sur les véhicules en service comportent des boîtes de vitesses du type classique, munies d'étagements à présélection ou à commande synchronesh. Des servo-moteurs à air comprimé facilitent la manœuvre des boîtes montées sur les véhicules lourds.

Nous sommes d'avis que l'utilisation de boîtes complètement automatiques — hydrauliques ou mécaniques — présenterait un grand intérêt en libérant le conducteur de manœuvres fastidieuses. Il est à espérer que l'évolution prochaine de la technique et la construction en grande série de ce genre d'organes permettront d'en

diffuser l'utilisation sans augmentation trop importante du prix d'achat et des frais d'exploitation des véhicules.

L'auteur passe ensuite en revue les systèmes de sustentation actuellement utilisés par les constructeurs d'autobus : le châssis porteur et la carrosserie autoporteuse, également dénommée caisse-poutre.

Puis M. Daubresse rappelle que les éléments constitutifs des carrosseries ont été étudiés en vue de satisfaire à différentes conditions :

CARROSSERIES.

Les éléments constitutifs des carrosseries ont été étudiés en vue de satisfaire à différentes conditions :

- 1° Permettre l'utilisation des mêmes pièces pour la construction de tous les types d'autobus, quelle qu'en soit la capacité et quel que soit le châssis utilisé.
- 2° Réduire au minimum les différents types de pièces intervenant dans ces constructions.
- 3° Rendre possible la construction des carrosseries sans outillages spéciaux.

La réalisation de ces desiderata aura pour conséquence :

- L'homogénéité d'aspect du matériel roulant.
- La réduction des immobilisations financières résultant du stockage des pièces de rechange.
- La possibilité de réparer à peu de frais le matériel endommagé.

CARROSSERIE TYPE.

Ayant eu l'occasion d'examiner et d'éprouver les réalisations de différents constructeurs, nous avons essayé d'en réunir les particularités qui paraissent les plus intéressantes et nous les avons combinées en un ensemble orienté vers la plus grande simplicité possible.

Cette carrosserie type a été surtout établie pour servir d'avant-projet aux constructeurs désirant nous soumettre des offres de fourniture. Ceux-ci devant garantir la bonne tenue du matériel offert, ont, en contrepartie, la latitude de nous proposer toutes les variantes jugées utiles, pour autant que celles-ci ne s'écartent pas des critères de standardisation exposés plus haut.

Tous les accessoires de carrosserie ont été standardisés. Il n'existe plus que douze différents types de glaces et un véhicule déterminé ne comporte, suivant les cas, que huit ou dix glaces différentes. Les sièges, les vantaux de porte, les appareils d'éclairage, les quincailleries, etc... sont d'un type unique pour tous les autobus.

Chaque fois que la chose était possible on a évité de créer, pour ces différents organes, des modèles spéciaux, et le choix de l'accessoire standardisé a été fait parmi les types couramment construits et utilisés.

★★

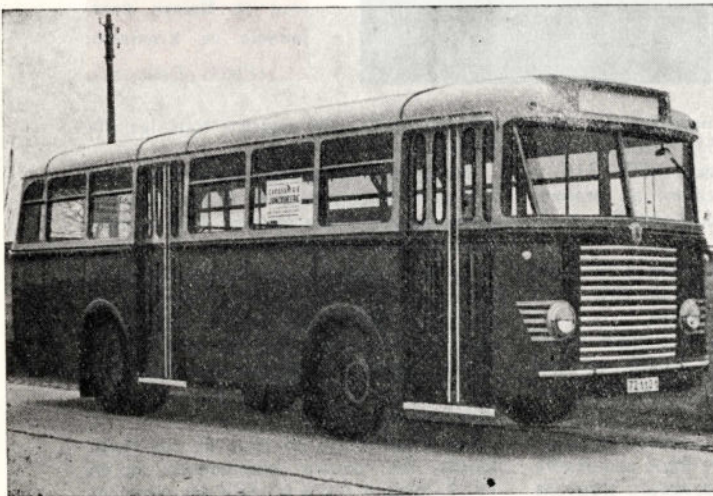
Il serait trop long d'entamer ici la justification détaillée de tous les dispositifs constructifs adoptés. Le but de cette note n'est d'ailleurs que d'exposer l'esprit dans lequel les travaux de standardisation ont été poursuivis.

Nous croyons cependant utile de faire, à titre exemplatif, quelques commentaires sur la disposition qui a été choisie pour les structures avant.

Cette disposition peut sembler, à première vue, quelque peu fantaisiste. Cependant elle résulte, par des tracés géométriques rigoureux, des différents desiderata auxquels il fallait satisfaire.

Rappelons les principaux :

- 1° placer la porte d'entrée à l'extrême avant ;
- 2° ramener au minimum possible le porte à faux avant, pour diminuer la zone balayée lors des passages en courbe ;



- 3° incliner les glaces de pare-brise à 20° sur la verticale, pour éliminer les reflets gênants ;
- 4° introduire le moins possible de nouveaux types d'éléments ;
- 5° conserver une technique constructive simple, permettant, entre autres, de faciliter la remise en état du matériel.

On comprendra qu'un tel nombre d'exigences ne laisse plus beaucoup de latitude pour tenir compte d'autres considérations touchant, par exemple, l'aspect des véhicules.

Mais, en fait, le critère esthétique d'une réalisation technique ne peut-il être défini comme étant l'appropriation fonctionnelle la plus simple et la plus directe de l'ensemble de ses éléments constructifs ?

★★

Nous terminerons cet exposé en rappelant les étapes que nous avons dû parcourir avant d'arriver aux résultats actuels.

En effet, les éléments standardisés dont il a été question n'ont été utilisés tels quels que pour les dernières séries de véhicules, c'est-à-dire celles qui ont été mises en chantier à partir de l'année 1951.

Notre programme de standardisation a été conçu et appliqué dès 1949, mais les quelque cent premiers autobus construits ont des carrosseries d'un type légèrement différent.

Les quelques cent cinquante véhicules construits à partir de l'année 1951 ou actuellement en cours de montage ont, par contre, tous des carrosseries qui sont rigoureusement du type standardisé.

Cette caractéristique du nouveau matériel de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux n'est en somme que la conséquence des desiderata auxquels nous nous proposons de satisfaire, et qui, ainsi que nous l'avons vu au cours de cette étude, ont tous comme justification **la recherche de l'économie d'exploitation.**

FIN.



Liste des Agents des Groupes mis à la pension

Janvier - Février 1953

Michiels J.-B., piocheur	34	ans de service,	Anvers.
Berckmans Louis, piocheur	44	id.	id.
Keymeulen Cyriel, piocheur	26	id.	Flandres.
Heine Jeanne, commis 2° cl.	32	id.	Hainaut.
Degossely Léonard, ouvrier qualifié	44	id.	id.
Darte Léon, piocheur	31	id.	Nam.-Lux.
Nys Henri, wattman	42	id.	Liège-Limb.
De Schuyteneer Petrus, receveur	38	id.	Brabant.
Bagniet Ernest, chef-receveur	38	id.	id.
Gints Edouard, commis auxil.	42	id.	id.
Saliën Armand, machiniste	43	id.	Anvers.
Sebrechts Louis, wattman	44	id.	id.
Jacobs Jozef, piocheur	25	id.	id.
Renaerts Louis, machiniste	44	id.	id.
Vercruyse Léon, wattman	31	id.	Flandres.
Halloy Léon, receveur	30	id.	Nam.-Lux.
Valkeneers Pieter, chef-receveur	41	id.	Liège-Limb.
Legrand Maximilien, piocheur	25	id.	Brabant.
Kemps Alphonse, wattman	40	id.	id.

La ligne de Louvain-Jodoigne

Depuis le 8 mars 1953, un service public d'autobus Louvain-Jodoigne remplace le trafic « voyageurs » de la ligne vicinale « autorail ».

La nouvelle ligne d'autobus a une longueur de 36,600 km. Le parcours est quelque peu différent du tracé de la ligne ferrée en ce sens que l'on traverse maintenant la plupart des villages desservis.

L'aménagement des routes locales ne s'est pas effectué sans peine, et il a fallu faire appel aux chômeurs des communes et aux camions militaires de l'aérodrome de Beauvechain.

La S.N.C.V. assure d'ailleurs, avec ses nouveaux autobus, le transport direct de nombreux militaires de Louvain à Beauvechain et retour.

★★

Depuis le 1^{er} avril, le service public d'autobus Bray-Rœulx-Saint-Denis - Casteau - Mons, a été transformé en service : Bray-Rœulx - Saint-Denis - Obourg ; longueur : 26,6 kilomètres.

★★

C'est le dimanche, 22 mars 1953, qu'a été inaugurée l'électrification de la section Hal-Leerbeek, exploitée jusqu'ici par autorail.

Les heures de départ de Bruxelles vers Hal restent inchangées ; il y a un tram toutes les heures, Bruxelles-Hal-Leerbeek.

L'article 49-4 du Code de la Route

Depuis longtemps, chaque fois que nos chauffeurs d'autobus jetaient un coup d'œil sur leur planchette-horaire, ils faisaient une moue qui en disait long sur l'opinion qu'ils avaient des exigences de la Direction et des obligations légales du Code de la Route.

Il faut reconnaître que la situation n'était pas claire. En effet, la S.N.C.V., pour mieux servir le public, établissait des horaires serrés, obligeant pratiquement nos chauffeurs, après la sortie des agglomérations bâties, à dépasser la vitesse maxima de 40 km., imposée par l'article 49-4 du Code de la route. Cette pratique exposait journalièrement nos chauffeurs à se voir arrêter par le bras noir de nos policiers motocyclistes. Or, la réglementation de la Police du Roulage dépendait autrefois du Ministère des Travaux Publics.

Depuis peu, ces attributions ont été confiées à l'Office de la Circulation Routière, dépendant du Ministère des Communications, et dont une des premières tâches a été de réexaminer cette question.

Il nous est agréable de porter à la connaissance du personnel que, par une lettre du 2 avril, une dérogation nous a été accordée.

Désormais, les vitesses maxima sont fixées comme suit :

- Services urbains : 50 km./heure.
- Services suburbains : 70 km./heure.
- Services interurbains : 70 km./heure.
- Services directs : 75 km./heure.

Ces maxima ont été établis en tenant compte des vitesses commerciales suivantes :

- Services urbains : 25 km./heure.
- Services suburbains : 35 km./heure.
- Services interurbains : 40 km./heure.
- Services directs : 50 km./heure.

Bien entendu, en aucun point de l'itinéraire, ces vitesses ne pourront être dépassées pour respecter l'horaire.

Notre personnel se réjouira certainement qu'une solution ait été enfin apportée à cette situation irritante qui durait depuis trop longtemps.

Améliorer les relations humaines est le but que nous poursuivons dans ce journal, cette nouvelle mesure va certainement y contribuer dans tous nos dépôts d'autobus.

Home de Repos du Personnel de la S. N. C. V.

ATTENTION ! Les demandes de séjour à introduire sur formulaire spécial seront adressées dorénavant aux délégués principaux, dont les noms et adresses ont figuré sur la circulaire encartée dans le numéro précédent de « Nos Vicinaux ». Ces délégués transmettront les demandes au Secrétariat aux dates limites prévues par le Règlement.

SOMMAIRE

des principaux articles parus en 1951 et 1952

	No du journal		
Rapport du 66 ^e exercice social 1950	32	Modernisation et Organisation :	
Le conseil d'administration siège à Mariemont	32	Le nouveau système d'abonnement	30
Rapport de l'exercice social 1951	38	La mécanisation de la perception	30
Articles biographiques de MM. De Vos et Hoens, Dir. Gén.	39	Les fiches de stock	31
Hommage à M. De Vos, Directeur Général (1947-1952)	40	Méthode de travail et de classement à la S.N.C.V.	34
		L'organisation des magasins	38
		Le gaspillage	39
Autobus (Substitution à des lignes électriques) :		Sécurité :	
Namur - Profondeville	38	Les effets de la lumière fluorescente sur la vue	30
Spa - Verviers, Tournai, Louvain	39	La sécurité au foyer familial	31
		Comment se crée la Sécurité	40
Biographie :		Service médical :	
Jean Jadot	33	La Psychotechnique à la S.N.C.V.	34
Karel van de Poele	37	Le confort du malade	35
Georges Westinghouse	40	La Mer, source de santé	38
Léonard de Vinci	41	Service Social :	
Culture générale :		Pension légale	30 - 32 - 34 - 37
Parallèles et Méridiens	33	Allocations Familiales	31 - 33 - 35 - 38
Notre enseignement professionnel	33	Le régime des vacances annuelles	32
		Vacances ouvrières et culture	32
Divers :		Vacances populaires	37
Votre numéro d'identification	30	Comment vérifier sa bandelette de paie	39
L'Or noir, richesse du Limbourg	34	Sports :	
Exploitations de transport :		Les Marches Intern. de Nimègue	31
RESEAUX ETRANGERS :		Tourisme :	
La Sabena	30	Circuit touristique de Namur à Profondeville	32
Le développement des tramways dans le monde	35	Circuit touristique de Marchvelette à Marche-les-Dames	32
Tramways en France	38	Namur, centre touristique	32
La Jonction ferroviaire Nord-Midi	40	Ligne Marche - Bastogne - Arlon	32
Chemin de fer monorail en Allemagne	41	En tram du Borinage à la mer	32
RESEAU VICINAL :		Heke'gem et ses tapis de sable	33
Du bandage au pneu	31	Diegem et son clocher	36
L'expérience de Bruges	34	La ligne Olloy - Oignies	38
La S.N.C.V. et le problème routier	33	La Bas'lique de Koekelberg	38
La ligne Grimbergen - Melsbroek - Zaventem	35	La tour Saint-Rombaut de Malines a 500 ans	38
L'extension Strombeek - Het Voor	40	La Belgique illuminée	38
Comment on construit en 1900 à Cayauval une ligne vicinale	41	Les trucs du métier (entretien Autobus) :	
Le transport de bois en Ardennes	41	Vérification du système de refroidissement	37
Le transport par route du matériel ferré	41	La batterie d'accumulateurs	38
La saison betteravière	41	Les huiles de graissage	39
		L'entretien en hiver	41
Exposition :		Voies et Travaux :	
Le salon de l'automobile	30 - 36	Pose de voies dans un revêtement moderne de route	35
Un musée de la voiture	33	Le nouveau bâtiment de la direction de Mons	38
Le musée des Chemins de fer Belges	36	Les travaux devant la gare du Sud à Charleroi	39
		Les nouveaux bâtiments des directions d'Anvers et de Louvain	40
Matériel roulant :			
RESEAUX ETRANGERS :			
Le tram suspendu de Wuppertal	31		
La Buddicom	31		
Les nouvelles voitures aux T.U.A.B.	36		
RESEAU VICINAL :			
Le nouveau ART. 500	31		
La productivité à la S.N.C.V. (type « N »)	31		
Le parc d'autobus à la S.N.C.V.	35		
Le contrôle technique des véhicules	36		
Construction de remorques à Anvers et Liège	37		
Retour des P.C.C. à Louvain	39		

RAIL ET TRACTION

Organe bimestriel de l'association des Amis des Chemins de fer. Nombreux articles sur les tramways. Le service de la revue (52 p.) est compris dans le prix de la cotisation : **100 francs**. C. C. P. **2812.72**
A. B. A. C Bruxelles.