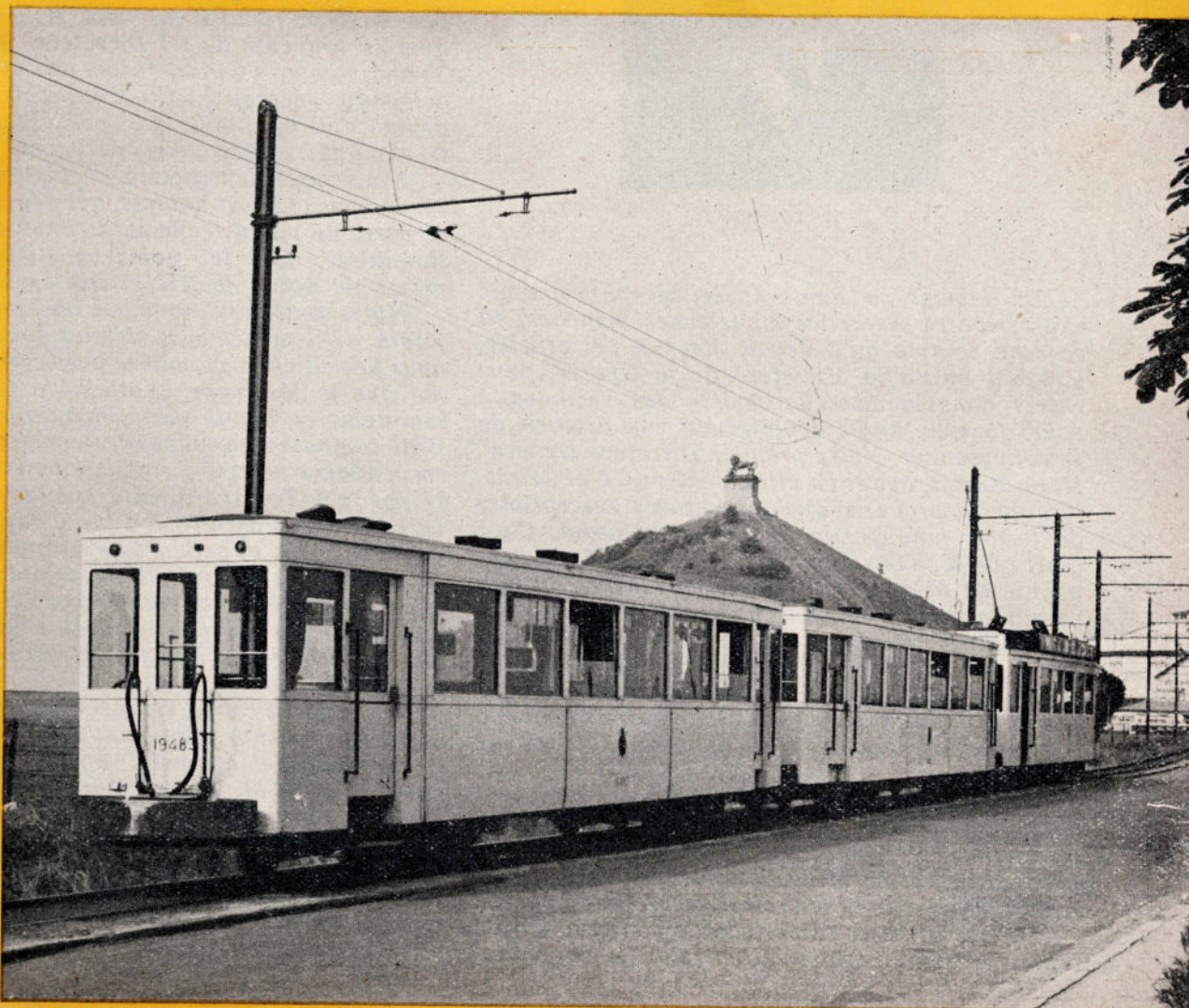


NOS VICINAUX

PERIODIQUE DESTINE AU PERSONNEL DE LA S.N.C.V.
AFFILIE A L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE BELGIQUE
COMITE DE REDACTION : RUE DE LA SCIENCE, 14, BRUXELLES



WATERLOO — Un convoi vicinal se dirigeant vers la célèbre butte du Lion (Photo A. D'Heen)

A la retraite depuis 1929

M. Alfred Toussaint est le plus ancien pensionné de l'Administration Centrale

« Nos Vicinaux » a rendu visite à M. Alfred Toussaint, fonctionnaire supérieur à la S.N.C.V., qui a fêté, il y a quelques mois, son 90^{me} anniversaire.

Le fait d'avoir atteint cet âge était déjà remarquable, mais ce qui nous intéressait davantage, c'est que M. Toussaint, entré aux Vicinaux le 1^{er} mai 1886 et pensionné depuis un quart de siècle, a connu tous les dirigeants des débuts de notre Société.

M. A. Toussaint, qui a perdu son épouse et ses deux fils, vit depuis trois ans avec sa fille dans la maison qu'il fit construire, il y a 35 ans, à Anderlecht, lorsque l'avenue Limbourg y fut tracée.



M. A. TOUSSAINT.

En voyant sa haute taille, sa physionomie expressive et ses belles moustaches blanches, on se rend compte qu'il devait être un bel officier, lorsqu'il quitta le Ministère de la Guerre, pour entrer dans la nouvelle société des Vicinaux à peine formée, après avoir réussi son examen de sous-lieutenant. Notre premier Directeur Général, M. de Burlet, avait, en effet, demandé à ce Ministère de lui procurer quelques gradés susceptibles de former une partie du cadre dirigeant. C'est ainsi que M. Toussaint entra à la Société en compagnie de MM. Loos, Cuisset et Vander Borght, ex-militaires qui allaient faire une belle carrière à la S.N.C.V. Dans la période de construction, on fit également appel à des personnes ayant l'expérience des chemins de fer, soit en Belgique ou à l'étranger ; la plupart firent leur carrière comme ingénieurs sans posséder néanmoins de diplôme universitaire.

M. Toussaint, en feuilletant un des premiers « Tableau général du personnel », nous rappelle qu'en 1905, M. Lembourg demanda un adjoint et proposa lui-même M. Toussaint, qui devint ainsi le secrétaire et le bras droit du secrétaire général.

Durant toute cette période de construction de lignes, l'Administration Centrale (la « Natio-

nale », comme on disait à l'époque) connut une activité intense, et le mercredi spécialement, nous dit M. Toussaint, c'était un défilé d'entrepreneurs adjudicataires et de bourgmestres venant solliciter des modifications de tracé ou de nouveaux arrêts. Il arriva un moment où le kilométrage des voies vicinales dépassa celui des grands chemins de fer et notre pensionné évoque le plantureux banquet du 2.000^{me} kilomètre, dont nous possédons un menu dans nos archives.

En 1914, M. Toussaint fut nommé chef de division, mais c'est surtout de 1919 à 1929 qu'il eut à traiter les affaires les plus importantes ; il fut, en effet, le représentant des Vicinaux dans les discussions avec l'Etat pour l'évaluation des dommages de guerre subis par les sociétés exploitantes. C'est à son intervention que l'on autorisa les Vicinaux à ne plus être soumis aux Tribunaux pour ces questions.

En évoquant ces souvenirs, il nous fait l'éloge des qualités remarquables du Directeur Général de Burlet, Nivellois comme lui. Il nous rappelle sa correction et son esprit de justice, son talent de brillant causeur et la clarté de son style.

Au hasard d'une conversation à bâtons rompus, il est curieux d'entendre M. Toussaint évoquer le souvenir de tel Directeur, décédé depuis 20 ans, comme s'il était encore en service, ou nous demander des nouvelles d'un directeur pensionné depuis huit ans, mais qui, pour lui, est toujours le jeune X..., rédacteur intelligent !

Nous nous demandons un instant si nous ne rêvons pas et si cet homme, qui déguste avec nous ce verre de vin, a réellement connu tous ces fonctionnaires, dont les noms constituent l'histoire même de notre Société et qui tous ont disparu.

Notre pensionné nous fait les honneurs de son jardin qu'il continue à soigner tous les jours et nous fait admirer sa volière perfectionnée. Il affirme que le jardinage quotidien a contribué à le maintenir en bonne santé ; ajoutons qu'à 90 ans, il lit toujours énormément et entretient une correspondance régulière ; nous avions d'ailleurs été frappé par l'extraordinaire qualité de son écriture. Pour se distraire, il a beaucoup fréquenté les salles de vente et pendant de longues années il fut un adepte du billard. Il ne semble guère avoir suivi un régime alimentaire spécial et cela nous incite à croire que pour arriver à un tel âge, rien ne vaut encore un bon foie et un bon estomac... au départ !

En prenant congé, nous remarquons une photo accrochée au mur, montrant les cinq générations de la famille et qui nous rappelle, que durant la guerre, en 1943, son petit-fils fut employé aux Vicinaux dans les bureaux de la rue Bara, pour éviter la déportation.

Nous avons quitté ce pensionné, qui fait mentir les statistiques, en lui souhaitant de conserver cette remarquable alacrité d'esprit de pair avec son enviable état de santé.

LA MOTRICE TYPE « N »

C'est à partir de 1941 que les services techniques du Groupe de Bruxelles ont entrepris la mise au point d'un nouveau mode de construction de motrice légère à grande capacité.

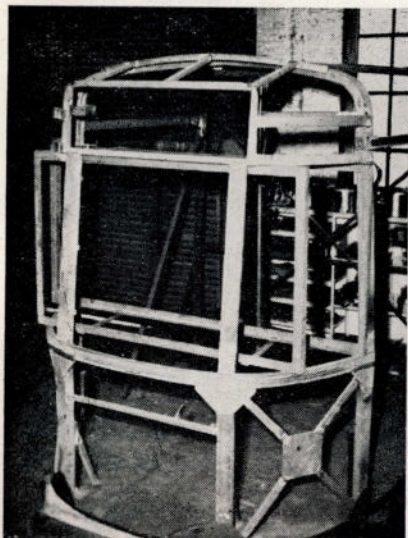
Les six premières motrices (10030 à 10035) furent conçues comme matériel prototype d'étude et l'on n'hésita pas à apporter des améliorations au fur et à mesure de l'achèvement de chacune d'elles et même d'y introduire des nouveautés techniques de construction; entr'autres les 10034 et 10035 ont été construites avec structure de caisse entièrement en métal léger, ce qui, à l'époque, constituait une innovation réelle en matière de tramways. L'utilisation de l'aluminium a permis de fixer d'une façon précise l'incidence de la légèreté du matériel sur les frais d'exploitation; le résultat n'a pas été positif, mais ce matériel est toujours en service.

Citons encore que la première application, aux Vicinaux, de fermeture automatique des portes a été faite sur une motrice de cette série, ainsi que les premiers essais de l'éclairage par tubes fluorescents. Se basant sur ces expériences, on a entamé, à partir de 1948, une seconde série de motrices urbaines (10036 à 10039) de plus grande capacité, mais reproduisant tous les dispositifs adoptés dans les véhicules précédents. Par la suite, les résultats obtenus s'étant révélés extrêmement satisfaisants, le même principe fut adopté pour une nouvelle série de 70 unités commençant à la 10.420. Divers ateliers de la S.N.C.V. se partagèrent le travail de construction des bogies et du châssis, la caisse entière avec les sièges, l'éclairage fluorescent et les portes pneumatiques étant construites rue Eloy, à Bruxelles.

Ces motrices nouvelles furent appelées « type N » parce que la voiture prototype assura le service « N » entre la gare du Nord et la place Rouppe.

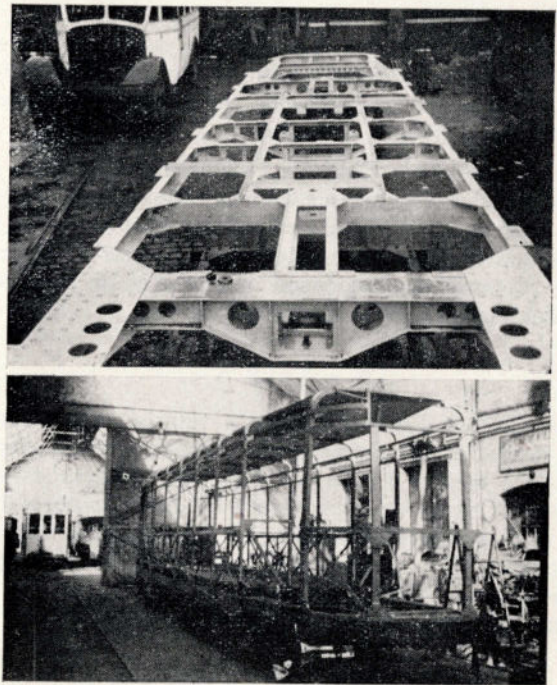
CARACTERISTIQUES

Rappelons brièvement que la longueur de la caisse est de 13 m. 90, la largeur 2 m. 32, l'empattement d'axe en axe des bogies 7 m., le diamètre des roues 0,62 m. et la tare 15 tonnes.



La carcasse du paravent réalisée à la rue Eloy.
(Photo Gilliams.)

L'ossature de la caisse est constituée uniquement de profilés commerciaux en acier doux laminés U.T. et L. soudés électriquement. L'emploi de ces profils normaux au lieu d'emboutis spéciaux, réduit fortement le coût de construction et de réparation. Nous avons déjà décrit les



Châssis de caisse de motrice type « N ». L'ossature de cette caisse, en cours de montage, donne une impression de légèreté et d'élégance.

Cliché obligeamment prêté (Photo B. De Doncker.)
par l'A.B.A.C. (Photo G. Desbarax.)

dispositions intérieures. Rappelons également que le chauffage est assuré par neuf éléments de radiateur de 500 watts, placés sous les sièges.

Le compartiment central offre trente-trois sièges larges et bien rembourrés et trente-trois places debout dans le couloir, tandis que chaque plate-forme peut recevoir vingt-deux personnes debout, soit en tout 110 voyageurs.

En ce qui concerne les motrices du type « urbain » les deux moteurs de 82 C.V. se révélèrent d'une puissance suffisante pour la tare de 15 tonnes et le transport de 110 voyageurs; la vitesse en palier de 70 km.h., permet, surtout en ville, une moyenne de vitesse commerciale comparable à celle réalisée, en tram électrique, dans d'autres grands centres urbains. En plus de l'économie évidente en consommation de courant, ces motrices aux dispositifs techniques très simples, ont prouvé qu'elles étaient d'un entretien facile et rapide, et par conséquent économique; mais un des dispositifs intéressants de la « type N » réside dans l'emplacement donné à ses moteurs et au mode de transmission aux essieux.

Ces deux moteurs, fixés sur « silent block » au châssis de caisse, ont leur arbre d'induit parallèle aux rails.

Les avantages du montage moteur à la caisse, arbre à cardan, et vis tangente sur essieux ont été très bien définis dans une étude parue dans la revue *Rail et Traction* (A.B.A.C.) :

« 1° Les moteurs sont entièrement suspendus. Dans la disposition usuelle, les moteurs reposent sans intermédiaire sur l'essieu, et constituent une part importante de poids non suspendu martelant lourdement les joints de rails, aiguillages et croisements. Au contraire, en étant fixés au châssis de caisse, les moteurs sont compris dans la partie suspendue. Le poids total non suspendu s'en trouve très diminué et partant, la conservation de la voie et de ses appareils est améliorée.

« 2° Grâce à leur éloignement des roues, les moteurs ainsi disposés se trouvent mieux à l'abri des introductions d'eau et de neige, qui sont une cause fréquente d'avaries des moteurs ordinaires sur essieux.

« 3° L'ensemble d'attaque, vis-sans-fin et roue à vis, baigne dans l'huile contenue dans un carter usiné et étanche (le « pont »). Il en résulte une parfaite lubrification et une bonne conservation de ces organes, à l'inverse de la disposition surannée des engrenages bruyants et de leur carter en tôles brutes laissant fuir la graisse. »

LA « TYPE S ».

Le Conseil d'Administration a autorisé la transformation successive des caisses d'une cinquantaine d'anciennes voitures à boggies à caisse de bois. Ces motrices standard 1930 et « Odessa » conserveront leurs quatre moteurs d'origine et continueront à prendre des remorques, à l'encontre des types « N » ; elles seront donc pourvues de boyaux de frein à air Westinghouse et porteront la lettre « S » devant l'ancienne numérotation de la motrice.

DES REMORQUES TYPE « N ».

Nous avons déjà signalé qu'on a construit, aux ateliers de Liège-Saint-Gilles et d'Anvers, des remorques ayant la même caisse que celle qui est montée sur les motrices type « N » et « S » et spécialement destinées à être accouplées à ces dernières. La rame ainsi obtenue, capable d'emporter plus de deux cents voyageurs, a une ligne remarquable et constitue, nous pouvons bien le dire nous-mêmes, un des plus beaux convois de tramways existant en Belgique et à l'étranger.

APPAREILS DE SECURITE.

Les motrices « N » à quatre moteurs, construites récemment par les Ateliers de Cureghem en collaboration avec les Ateliers d'Andenne, Destelbergen, Kessel-Lo et Merksem, comportent une série d'appareils de sécurité, qui n'ont jamais été rassemblés jusqu'à présent sur des motrices vicinales.

Ces voitures, dont — nous le rappelons — de nombreuses unités sont déjà en service à Anvers, Liège, Louvain, Gand et Bruxelles, comportent, en effet :

1° Un dispositif « d'homme mort », qui coupe le courant de traction et actionne le frein automatique à air comprimé en cas de défaillance du conducteur ;

2° Un indicateur de tension au néon, destiné à avertir le conducteur d'un manque éventuel de courant lorsque la motrice passe sous les contacteurs de la signalisation automatique ;

3° Un indicateur optique du manque de pression du frein à air : il s'agit d'une tige de couleur rouge qui se rabat sur la glace inclinée, en face des yeux du conducteur lorsque la pression du réservoir principal tombe en dessous de 4 kg./cm². Cet appareil est placé en plus des trois manomètres, indiquant la pression de l'air dans le réservoir principal, le cylindre de frein ou la conduite générale du frein automatique ;

4° Un signal d'alarme, actionnant le frein automatique, placé sur le long pan au centre de la voiture. Ce signal est également à la disposition des voyageurs en cas d'exploitation en « one man car », conformément aux stipulations du règlement d'exploitation.

*
**

Pour conclure, disons que le Groupe du Brabant peut être fier du matériel électrique utilisé sur le réseau vicinal de la capitale. La réaction du public a d'ailleurs été signifi-



La ligne du « B » (Bruxelles-Zellik) a été la dernière à changer ses motrices à 2 essieux pour des voitures type « N ».

cative. Le service B, qui va de la gare du Nord à Zellik, fut le dernier à utiliser les petites motrices à deux essieux ; cette ligne n'avait qu'une clientèle assez restreinte et on pouvait se demander si l'emploi de grandes motrices se justifiait réellement. Or, lorsque des motrices type « N » furent mises en service, la clientèle augmenta rapidement et la presse se fit même l'écho des réflexions élogieuses exprimées par les voyageurs, ce qui n'est pas fréquent dans l'industrie des transports en commun en Belgique.

Au Groupe du Brabant

A partir du 1^{er} novembre, la relation *Beauvechain-Vossem-Bruxelles (Place Dailly)* sera desservie par des automotrices à boggies, retirés de la circulation sur la ligne *Tongres-Lanaken-Maaseik* (voir page 11).

Au début de novembre également aura lieu la mise en service d'une nouvelle boucle installée au terminus à Bruxelles de la ligne *Bruxelles-Haacht-Malines*. Les trams viendront désormais avec leurs remorques jusqu'au début de la Chaussée de Haacht, à l'église du Jésus, près du Botanique, puis emprunteront la rue *Traversière* et la rue du *Méridien*, pour reprendre la ligne *Chaussée de Haacht*.

La suppression des décrochages et accrochages fera gagner plusieurs minutes à chaque voyage.

Les nouvelles lignes d'autobus de la région de Chimay

ENTRE CHIMAY ET COUVIN.

Le voyageur qui débarquait naguère à Chimay, disposait d'une ligne d'autorail qui, passant par Cul-des-Sarts, aboutissait à Couvin.

Aujourd'hui, le service « Voyageurs » est assuré par un autobus qui relie Chimay à Couvin, en 1 h. 30, en passant par les anciennes stations de la ligne ferrée.

A Forges, à l'arrêt de la Trappe, un tourniquet donne accès à un sentier battu qui mène à la fameuse abbaye où les voyageurs sont toujours certains de trouver bon accueil : le fromage et la bière fabriqués par les moines sont appréciés des connaisseurs.

Entre Riez et Cul-des-Sarts, la route suivie par l'autobus cotoie constamment la frontière française et l'on voit l'Eau blanche qui sert de limite.

Le touriste a encore l'occasion de découvrir la belle place communale de Le Bruly où maintes façades ont été remises à neuf par les soins d'un châtelain de l'endroit.

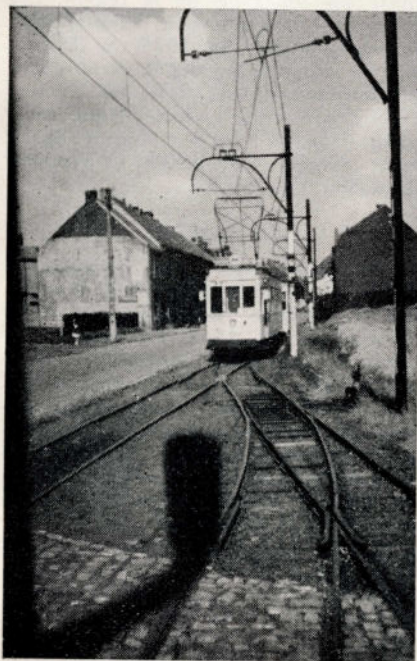
Le rail a été conservé du Bruly à Chimay et un autorail-tracteur assure l'acheminement vers Chimay des bois et des sables. La section Le Bruly-Couvin, bien qu'elle soit en pente, a été abandonnée ; on a préféré, jusqu'à Forges, conserver Chimay comme gare d'échange, d'où partent 5 km. de voies à 4 rails, et sur lesquelles nous transportons des wagons du chemin de fer.

ENTRE COUVIN-NISMES-OLLOY ET OIGNIES.

Il y a quelques mois encore, l'autorail du matin prenait à la gare S.N.C.B. d'Olloy les voyageurs venant de Charleroi pour les conduire, par une ligne des plus pittoresques, sur le plateau d'Oignies, près de la frontière française.

Aujourd'hui, la ligne d'autobus qui relie Chimay à Couvin en ligne droite dessert Nismes et Dourbes, et longe

ensuite la voie vicinale d'Olloy à Oignies. De cette station vicinale, l'autobus continue jusqu'au bout du village à la frontière française (v. photo).



Cette prise de vue originale mériterait une récompense à un concours de photos. Elle a été prise à Rekkem sur la ligne électrique Mouscron-Menin qui vient d'être abandonnée au profit de l'autobus.

(Photo Bazin.)



A Oignies, le bus vient jusqu'au poste de douane belge rendu particulièrement accueillant par sa décoration florale. Notre chauffeur n'a rien à déclarer au douanier !



Cette photo provoquera peut-être le sourire des techniciens, mais nous avons cependant tenu à la faire paraître. — Ce charmant petit âne collabore, à sa façon, avec les Vicinaux à la distribution des marchandises dans ces régions éloignées et jette une note poétique dans ce décor ferroviaire. A Chimay, en effet, la gare vicinale se trouve de l'autre côté des voies par rapport à la gare S.N.C.B. Le chemin à parcourir est assez long, et le transbordement des colis a été confié à un bon vieux qui utilise les services de ce petit âne aux yeux doux.

Le chauffage de nos autobus

Bien que dans nos régions, les hivers ne soient pas toujours très rigoureux, la question du chauffage des autobus préoccupe nos techniciens.

Dans cet esprit, il a été décidé que pour l'hiver prochain, les autobus actuellement en service seront équipés d'un chauffage utilisant les gaz d'échappement du moteur.

D'autre part, pour les autobus en construction, on a adopté depuis quelques mois un nouveau genre de chauffage, qui est totalement indépendant de l'effort du moteur.

Il s'agit d'un appareil se composant :

a) d'un moteur électrique qui actionne, grâce à un arbre unique :

1) une turbine pour l'air frais destiné à être chauffé ;

2) une pompe à gazoil ;

3) un pulvérisateur de gazoil ;

b) une chambre de combustion comportant une bague pare-flammes ;

c) un carter extérieur comportant une entrée d'air frais aspiré par la turbine qui, après contact avec les parois des chambres de combustion, sort chaud par l'orifice ; une conduite traversant le plancher amène l'air chaud dans l'intérieur de l'autobus par des tubulures de dérivation placées le long du châssis.

Cet appareil a été placé jusqu'à présent sur plus de 60 nouveaux autobus, les essais effectués à la fin de l'hiver dernier ayant été satisfaisants. Ajoutons que cet appareil permet le dégivrage de la vitre du poste de conduite et que la mise en route s'effectue par simple bouton-poussoir depuis le tableau de bord.

Ily a 75 ans, le Roi Léopold II inaugurait le premier chemin de fer d'intérêt local en Belgique.

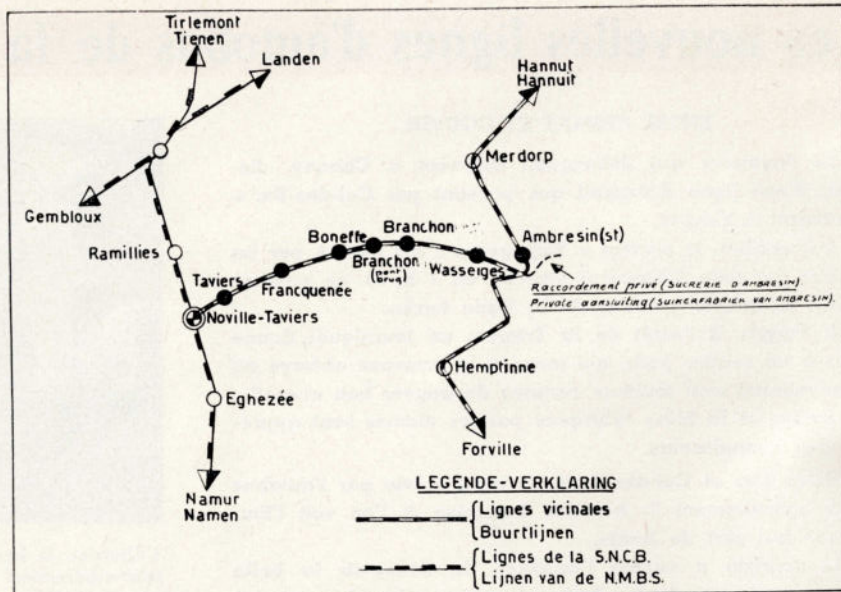
L'histoire du petit chemin de fer de Zaman

précurseur du « vicinal » à vapeur.

Le 9 juillet 1875, fut promulguée la loi dite « loi sur les tramways », mais qui concerne également les chemins de fer secondaires. Les promoteurs de cette loi comptaient exclusivement sur l'initiative privée pour la construction et l'exploitation de chemins de fer « vicinaux ».

Si les tramways urbains prirent dès cette époque une extension rapide, par contre les résultats furent nuls pour le réseau secondaire, aucune intervention pécuniaire de l'Etat ni des communes n'étant assurée aux concessionnaires.

A cette époque, un industriel namurois, M. Zaman, était le principal actionnaire des sucreries d'Ambresin (1) et de Boneffe. Pour amener les betteraves à l'usine, cette société utilisait la ligne de chemin de fer de Namur-Tirlemont, jusqu'à la gare de Noville-Taviers ; de là, la matière première était amenée à la raffinerie au moyen d'attelages. Ces derniers



une petite ligne de chemin de fer privée, reliant Ambresin à Taviers, en passant par Boneffe.

M. Zaman introduisit donc une demande et il obtint, en 1877, l'autorisation de construire sa ligne de Taviers à Ambresin, à l'écartement de 72 cm., à condition d'assurer le transport des voyageurs en même temps que celui des marchandises. Cette ligne ayant un développement inférieur à 10 km. et, au surplus, étant établie sur un terrain qui n'était pas un **voie publique préexistante**, la concession lui fut accordée en vertu de la loi du 20 mai 1862 (loi relative aux concessions de péage). La concession

Le constructeur s'inclina et modifia son projet, la ligne passerait dans la campagne, mais le plus près possible des agglomérations. De ses derniers, Zaman acheta les parcelles de terrain nécessaires et les travaux commencèrent.

Pour éliminer le plus possible les dénivellations on exécuta force tranchées et remblais. Mais le coin du village de Branchon, où devait passer la ligne, se trouve précisément dans une cuvette assez prononcée dans les deux directions. La construction d'un viaduc s'avéra donc nécessaire. Celui-ci, d'une longueur de 129 m., enjambait le « Bâti » (2) à environ 5,50 m. de hauteur. Considéré comme un ouvrage hardi pour l'époque, ce pont métallique fit jusqu'à sa démolition la fierté des villageois de la région. Les bâtiments nécessaires à l'exploitation furent construits en 1879. A Ambresin, se trouvait le dépôt comprenant les bureaux, les remises, les ateliers et la forge ainsi qu'une plaque tournante. Quatre stations furent également érigées : Ambresin, Wasseiges, Branchon et Boneffe.

Le matériel.

Tout était prêt pour recevoir le matériel flambant neuf sorti des usines de Tubize. Il comprenait deux locomotives de 15 C.V., quatre voitures à voyageurs fermées et deux découvertes : une grande et une petite. Trois fourgons, quatre-vingts wagons de 5 tonnes et deux de 10 tonnes complétaient le matériel roulant. Plus tard fut amenée une nouvelle machine de 20 C.V. sortie de Cockerill et dénommée « le Coucou ».

Le 1^{er} septembre 1879, le « petit tram Zaman », comme on l'avait baptisé, fit sa première sortie. Pimpant, il ressemblait à un gros jouet de St-Nicolas. La locomotive — modèle réduit de celles de l'Etat — brillait de tous ses cuivres. Puis venaient deux voitures, l'une fermée, l'autre ouverte,



Le « petit tram Zaman », à la composition hétéroclite, passe sur l'ancien viaduc de Branchon à mi-chemin entre Taviers et Ambresin.

(Photo Rail et Traction.)

transports, lents et difficiles, ne satisfaisaient pas l'homme d'affaire qu'était M. Zaman, aussi décida-t-il de profiter de la loi du 9 juillet 1875 pour créer

(1) Sur les murs de la sucrerie et dans l'horaire de 1914, Embresin s'écrit avec un « E ». Il semblerait qu'on ait commencé à écrire Ambresin après 1918.

était de quarante ans comme propriété privée. Le choix du tracé définitif souleva dès le début des difficultés ; en effet, il avait été projeté de traverser les villages de Wasseiges, Branchon, Boneffe et Taviers.

Mais les paysans manifestèrent ostensiblement leur opposition, car le bétail circulait d'habitude librement dans les villages.

(2) Mot wallon désignant la place publique du village où s'installent les « chevaux de bois » des forains.

et enfin le fourgon. Il y eut ce jour-là quatre voyages aller-retour. Tout se passa très bien. Puis ce fut l'inauguration officielle, le 15 septembre de la même année, par le Ministre des Travaux publics, M. Sainctelette, accompagné de fonctionnaires supérieurs des Chemins de fer.

Visite royale.

Le 3 mai 1880 fut une date mémorable. Ce jour-là — un temps radieux — arriva, par train royal, à la station de Tavier, le roi Léopold II en personne qui, à l'invitation de son ami, le baron Zaman, venait voir et « essayer » ce grand « jouet » dont tout le monde parlait.

Une voiture spéciale, appelée depuis lors « voiture royale », attendait l'illustre visiteur. Toute la population de la région s'était rassemblée pour l'événement. M. Zaman et les notables, accompagnés des enfants des écoles avec drapelets, d'un escadron de gendarmes et d'une compagnie d'ouvrières de fermes, armées de « rasettes », prirent fièrement place sur le petit train aux côtés du Souverain. Au retour, Léopold II s'entretenait familièrement avec le mécanicien et le chauffeur et, tout en les félicitant de la perfection des manœuvres, il leur remit, à chacun, cinq beaux louis comme pourboire.

Pendant de longues années, le petit train assura gaillardement son service. En 1914, l'indicateur des Chemins de Fer belges donnait au n° 143 l'horaire de cette ligne; le premier train de voyageurs partait de Noville-Tavier à 6.00 h. et arrivait à Ambresin à 6.35 h. Il y avait huit départs par jour.

Hélas, durant la guerre 1914-18, les Allemands n'oublièrent pas, dans leur démontage des lignes vicinales, la petite ligne de 9 km. (avec 4 km, de voie à 1,435 m.); les voies furent enlevées et le matériel (4 locomotives et 60 wagons) fut expédié en Allemagne.

A la fin de cette guerre, l'ancienne concession de Zaman étant arrivée à expiration, la S.N.C.V. sollicita du Gouvernement, le 13 janvier 1922, la concession de la ligne Tavier-Ambresin, à écartement d'un mètre. L'arrêté royal de concession est daté du 16 août 1923.

Reconstruction.

Avant la reconstruction de la ligne, on démantela le pont, la nouvelle voie devant passer à niveau des terrains avoisinants, après suppression du remblai des rampes d'accès. Le viaduc de Branchon représentait 54.870 kg. de fer et fut vendu 3.210 fr. à un certain M. Gillot, en septembre 1923. Les travaux de reconstruction de la ligne commencèrent au début de 1925 et l'exploitation reprit pour les marchandises en 1925 et pour les voyageurs en 1926.

Le schéma ci-devant vous rappelle que cette ligne se raccorde à Ambresin au réseau vicinal par la ligne « autorail » Hannut-Forville. Il est probable que nous conserverons encore longtemps cette ligne en exploitation; l'administration de la sucrerie nous a,

Un anniversaire à Wenduine

Le 4 septembre dernier, l'autocar transportant chaque samedi, de Bruxelles à Wenduine, les membres du Home inscrits pour un séjour à la mer, faisait son dernier voyage de la saison. Mais, cette fois, aux villégiateurs s'étaient joints de nombreux membres associés du Home de Repos du Personnel de la S.N.C.V. désireux de participer à la commémoration du 20^e anniversaire de l'existence de l'Association.



Cette fête était rehaussée de la présence de M. le Directeur Général Hoens, de M. E. Manigart, Président du Comité de Surveillance de la S.N.C.V., de MM. E. Gryson, L. Ducamp, E. De Wilde, Commissaires, et de M. Lhomme, ancien membre du Comité de Surveillance.

M. Louis Jacobs, Président de l'Association, prononça un beau discours, dans lequel il remercia M. le Directeur Général Hoens, Président d'honneur du Home, pour le soutien qu'il accorde à l'œuvre, ainsi que les Commissaires de la S.N.C.V. qui, par de magnifiques dons, ont prouvé toute leur sympathie pour le Home.

Il annonça, en outre, qu'il avait décidé de renoncer à la présidence de l'Association à la fin de l'exercice en cours.

Ce fut M. Hoens qui, au nom de la S.N.C.V. et des membres du Home, souligna les regrets que ne manquera pas de provoquer cette décision. En termes choisis, l'orateur retraça la carrière de M. Jacobs, sous les ordres duquel il travailla de longues années, et qu'il connut toujours comme un patron social.

A son tour, M. Manigart réaffirma toute sa sympathie pour l'œuvre et son Président, et promit le soutien intégral du Collège des Commissaires au Home qui offre aux agents de la S.N.C.V., sans distinction aucune, la possibilité de passer d'agréables vacances à la mer.

Sur la photo, de gauche à droite : M. Lhomme, Mme Manigart, M. Hoens, M. Jacobs, prononçant son discours, et M. Manigart.

en effet, expliqué que ses clients, donc les nôtres, demeuraient fidèles au vicinal. La sucrerie possède quelque 70 wagons et la S.N.C.V. lui en fournit près de 90, en période betteravière. Nous disposons à Boneffe, gare dans une remise spéciale, d'une ancienne locomotive à vapeur à grand écartement, la 800, qui fait toujours du service entre Boneffe-Noville-Tavier et Ramillies. Au moment où paraîtront ces lignes, cette vaillante H.L. aura déjà tractionné plusieurs milliers de tonnes sur cette ligne, qui fête cette année, sa soixante-quinzième saison betteravière.

Réf.: Archives vicinales.
Journal Vers l'Avenir.
La Libre Belgique.

ATTENTION !

Agents du Mouvement.

Soyez sur vos gardes. Le nouveau Code de la Route autorise les automobilistes à dépasser, A GAUCHE, le tramway arrêté.

Soyez prudents en passant devant la motrice.

LES BELLES CARRIERES



Rimeaux Ed.,
wattman
48 ans serv.
Gr. Brabant.



De Rijck L.,
wattman
44 ans serv.
Gr. Anvers.



Verfaillie J.,
machiniste
46 ans serv.
Gr. Flandres.



Libert E.,
mécanicien
49 ans serv.
Gr. Hainaut.



Wollants Ed.,
receveur
42 ans serv.
Gr. Anvers.



Desmedt V.,
wattman
40 ans serv.
Gr. Flandres.



Dieudonné F.,
machiniste
41 ans serv.
Gr. Namur-Lux.



Coenen C.,
chef-receveur
47 ans serv.
Gr. Anvers.



Barbason L.,
chef-piocheur
42 ans serv.
Gr. Namur-Lux.



De Fré A.,
ouvrier d'élite
49 ans serv.
Gr. Flandres.



Evelette A.,
forgeron
41 ans serv.
Gr. Liège-Limb.



Rochefort G.,
contrôleur
41 ans serv.
Gr. Hainaut.



Lips R.,
chef-piocheur
42 ans serv.
Gr. Flandres.



Vandevorst A.,
brigadier
43 ans serv.
Gr. Liège-Limb.



Ernould G.,
mécanicien
47 ans serv.
Gr. Namur-Lux.

IN MEMORIAM

Les agents de la rue Eloy ont été douloureusement surpris en apprenant la nouvelle du décès, à l'âge de 52 ans, de Gustave MERCKX, ancien receveur attaché à ce dépôt. Avec lui disparaît, en effet, un bon compagnon et un grand cœur.

Merckx fut, pendant la guerre, un grand animateur de la Résistance à la S.N.C.V. Vice-président de l'Amicale des Résistants, sa constante préoccupation fut de venir en aide à ses camarades. Il était titulaire, entre autres distinctions honorifiques, de la « Croix de Guerre avec Lion de bronze » et de la « Médaille Nationale de la Reconnaissance Française ».

11 NOVEMBRE 1954

Fidèles à la tradition, nous commémorerons à cette date la fin de l'effroyable tragédie qui, de 1914 à 1918, coûta la vie ou la santé à des milliers de nos compatriotes.

Nous associerons dans nos pensées et dans notre reconnaissance ceux qui, de 1939 à 1945, luttèrent et tombèrent pour la Patrie et la Liberté.

Comme les années précédentes, le hall d'honneur de l'Administration Centrale de la S.N.C.V. sera accessible, de 9 à 13 h., aux familles des agents des Vicinaux, victimes des deux guerres, aux groupements patriotiques et aux membres du personnel.

M. le Directeur Général, au nom de la S.N.C.V., ainsi que les dirigeants de divers groupements du personnel, fleuriront le monument érigé dans le hall d'honneur.

Cet hommage aux disparus sera rendu à 10 h. 30.

L'Administration Centrale en deuil



M. MOTKIN F.J.

Le 4 octobre dernier, une nouvelle stupéfiante se répandit à travers les bureaux de l'Administration Centrale :

M. F.J. Motkin, Ingénieur en chef, venait de décéder.

On hésitait à le croire, car il n'était absent que depuis peu de temps mais, hélas ! la confirmation vint rapidement ; il avait été brusquement emporté, dans sa 64^e année, par une attaque de pleurésie.

Ainsi donc, on ne verra plus M. Motkin se diriger, de son pas calme et mesuré, vers son bureau du 2^e étage où il recevait ses collaborateurs. Ceux-ci, et les anciens qui l'ont connu, gardent avec émotion le souvenir de ce fonctionnaire aimable et compétent qui possédait une connaissance approfondie des multiples problèmes de la politique des transports de notre Société. Il avait, en effet, passé toute sa carrière à la Direction des Exploitations où il fut le collaborateur de M. Valcke, Directeur-Général-Adjoint honoraire. Doué d'une mémoire prodigieuse, il connaissait admirablement la configuration géographique et démographique de la partie wallonne du pays ; il fut maintes fois le délégué redouté des Vicinaux dans les

discussions qui nous opposaient à d'autres administrations.

Né le 11 janvier 1891, M. Motkin fit toute la campagne 1914-1918 et après l'armistice il fut désigné, en sa qualité d'officier de l'armée active, comme professeur à l'Ecole des Cadets.

Il entra aux Vicinaux le 16 juin 1924 comme Ingénieur. Nommé Ingénieur principal en 1941, il devint Ingénieur en chef en 1944. M. Motkin était Officier de l'Ordre de Léopold et porteur de nombreuses autres distinctions honorifiques.

« Nos Vicinaux » présente à Mme Motkin l'expression de ses sincères condoléances.

A l'Administration Centrale

Les mois passent et la vie administrative maintient son rythme. C'est ainsi que nous avons dit « au revoir »



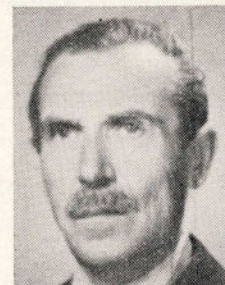
à M. Henri Ligon, s/chef contrôleur



Liste des Agents des Groupes mis à la pension

Juillet-août-septembre 1954

Libert E., mécanicien	49 ans de service,	Hainaut
Rochefort G., contrôleur	41 id.	id.
Viet A., receveur	26 id.	id.
Rousseau A., peintre	22 id.	id.
Ernould G., mécanicien	47 id.	Nam.-Luxemb.
Barbason L., chef-piocheur	42 id.	id.
Dieudonné F., machiniste	41 id.	id.
Platton F., receveur	33 id.	id.
Vandevorst L., brigadier	43 id.	Liège-Limb.
Stas A., chef de mouvement	41 id.	id.
Evelette A., forgeron	41 id.	id.
Claessens G., chef-piocheur	29 id.	id.
Paque G., piocheur	27 id.	id.
Latour V., écoreuse	21 id.	id.
Torette J., piocheur	14 id.	id.
Rimeaux E., wattman	48 id.	Brabant
Nackaerts A., machiniste	42 id.	id.
Van Sina A., ouvrier d'élite	39 id.	id.
Flemal E., piocheur	37 id.	id.
De Breucker A., receveur	35 id.	id.
Dubois A., chef de service	32 id.	id.
De Rijck L., wattman	44 id.	Anvers
Wollants E., receveur	42 id.	id.
Frans R., receveur	37 id.	id.
Smolders J., receveur	35 id.	id.
Fonteyn J., chauffeur	30 id.	id.
Bartholomeus G., chauffeur AR	45 id.	Flandres
Lips R., chef-piocheur	42 id.	id.
Desmedt V., wattman	40 id.	id.
Deman A., receveur	35 id.	id.
De Meyer R., piocheur	27 id.	id.



et à M. Ed. Couwenbergh, rédacteur, qui tous deux avaient passé plus de 40 années à l'Administration Centrale. M. Gourdien, commis auxiliaire, nous a quittés également, quelque peu avant l'âge de la pension, pour raison de santé.

D'autre part hélas, il nous faut signaler plusieurs décès. Celui de M. Motkin F.J., Ingénieur en chef, de M. Vande Wiele R., Inspecteur en chef pensionné, de M. Mathys E., chef de bureau, et de M. Meulenbergs V., retraité de l'Administration Centrale, père de notre collègue, chef de bureau à la Direction des Finances.

Le printemps et l'été dernier ont été propices aux mariages, puisque MM. Gosselin, Wynants et Severin se sont décidés à faire le grand saut ! Nos vives félicitations !

La commande électrique des aiguilles

Aux bifurcations de voies où le passage des trains est fréquent, il est utile de commander électriquement le déplacement des aiguilles afin d'éviter l'arrêt des trains et les pertes de temps qui en résultent.

Dans certains dispositifs, des contacts aériens placés sur le fil de travail sont touchés au passage des trolleys ou archets, de façon à faire passer le courant de la ligne par des relais actionnant les aiguillages dans l'un ou l'autre sens.

L'aiguillage automatique type « Alba Collins » est actuellement utilisé couramment par les sociétés de tramways européens. Aux « Vicinaux », depuis mai 1932, plus de cinquante appareils de ce type ont été posés. Le premier appareil de ce type fut placé à l'entrée de la place Rouppe à Bruxelles.

DESCRIPTION.

Ce système comprend trois parties essentielles (voir schéma) :

- 1° un contact aérien (A) placé sur le fil de travail ;
- 2° une boîte de relais (B) fixée sur un poteau ou apposée à un mur ;
- 3° une boîte de manœuvre (C) en fonte placée dans le sol contre le rail et actionnant l'aiguillage.

Le contact aérien (A) est lui-même constitué par un ensemble de contacts isolés l'un de l'autre (2-3-4-3') formant guide pour la roulette ou l'archet de manière que, sous le contact aérien, l'organe de captation du courant n'est plus en contact direct avec le fil de travail.

Le conducteur du véhicule dispose ainsi d'un appareil qui lui permet d'obtenir la manœuvre voulue pour l'aiguillage.

La boîte B contient un relais dont la position de l'armature assure le passage du courant dans l'un ou l'autre électro de manœuvre de l'aiguillage.

Cette boîte contient également une résistance additionnelle, un condensateur statique, ainsi que des fusibles.

La boîte de manœuvre C comprend deux parties superposées : la partie inférieure renferme les deux électros au centre desquels se déplace un noyau en fer qui peut occuper deux positions différentes suivant l'électro qui l'a attiré. Ce noyau est relié au mécanisme qui, par un axe vertical transmet le mouvement dans la chambre supérieure entre les deux couvercles et de là à l'aiguille.

Le couvercle inférieur rectangulaire est muni, sur son pourtour, d'un joint comprimé par des boulons, répartis

de distance en distance, et porte un rebord en fonte plongeant dans une gouttière venue de coulée ; on obtient ainsi une étanchéité parfaite du compartiment qui contient les électros.

Le couvercle de la partie supérieure est prévu pour supporter le passage du charroi routier.

Ce couvercle en acier peut être enlevé pour le nettoyage du compartiment supérieur ; la visite du compartiment inférieur ne se fait que pour l'entretien de l'appareillage.

FONCTIONNEMENT.

Le fonctionnement de l'aiguillage s'opère comme suit :

Pour diriger le train vers la droite, le conducteur passe sous le contact aérien A sans prendre de courant au moyen du contrôleur, en coupant l'alimentation des moteurs de traction de la voiture.

Suivant le schéma, le fil de contact est relié de façon permanente à la partie principale du contact aérien par l'intermédiaire des câbles 1 et 2 et de la bobine du relais de la boîte B.

L'organe de captation de courant en passant sur la lame continue (2) et sous tension de l'appareil de contact, enverra du courant sur les diverses autres lames isolées, notamment :

- 1° par le câble 3 au travers de la résistance additionnelle au système de relais et par le câble 5 à l'électro D de la boîte de terre C ;
- 2° par le câble 4, directement à l'électro commandant la direction à droite sans passer par la résistance additionnelle.

Dans ces conditions, la bobine D est excitée et confirme la position de l'aiguille.

L'organe de captation continuant sa course, établit ensuite le contact avec le fil 3' en intercalant de nouveau la résistance additionnelle avant de quitter le contact aérien A.

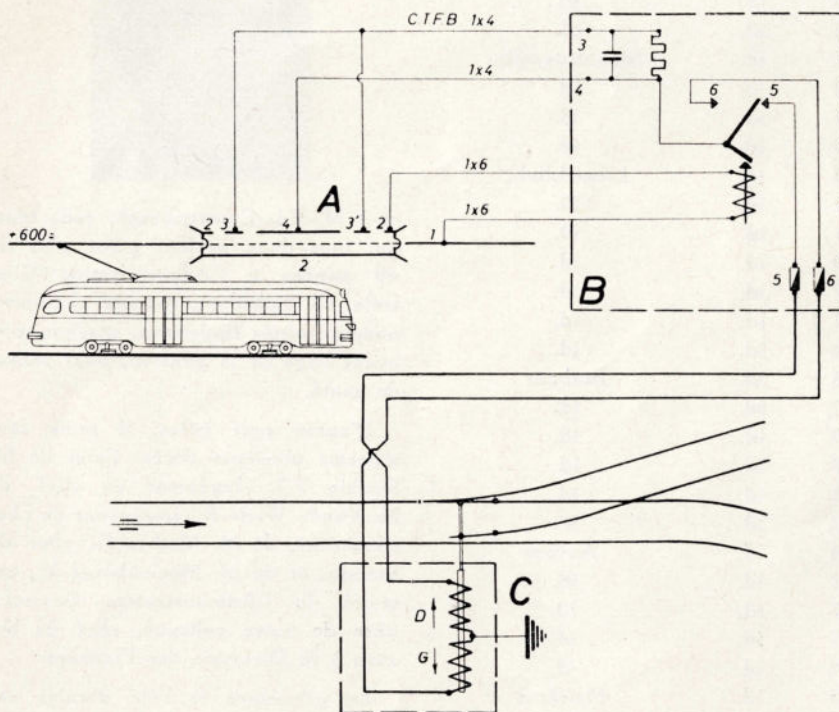
Le courant qui a passé pendant cette manœuvre par les câbles 1 et 2 à travers la bobine du relais, est trop faible pour soulever l'armature.

Le courant du relais reste établi sur le plot du câble 5.

Pour diriger le train vers la gauche, le conducteur doit maintenir le passage d'un courant d'une certaine intensité au travers des moteurs de traction.

Le courant qui passe alors par les fils 1 et 2 en traversant la bobine du relais est suffisant pour manœuvrer l'armature mobile et établir ainsi le contact à la borne du fil 6 ; la manœuvre de l'aiguille se fera comme dans le premier cas, mais le courant passant par le fil 6 traversera la bobine G de la boîte de terre C et l'aiguille se placera dans l'autre position.

Suivant les nécessités d'exploitations, le détail schématique de la boîte B peut être légèrement différent de celui représenté au schéma de principe ci-contre.



La ligne Tongres - Lanaken - Maaseik passe à l'autobus

Au début du mois d'août 1954, la S.N.C.V. introduisit une demande auprès du Ministère des Communications en vue de substituer l'exploitation par autobus à l'exploitation par autorail sur les lignes vicinales Maaseik-Lanaken et Tongres-Lanaken, en application de la loi du 29 août 1931.

Le mémoire descriptif exposait que l'exploitation de Maaseik-Lanaken et Tongres-Lanaken par autorail à boggies de 20 tonnes était très onéreuse. De plus, les frais d'entretien de cette ligne ferrée de 52 km. n'étaient plus couverts, depuis longtemps, par les recettes marchandises tombées pratiquement à zéro, à l'exception de celles réalisées sur la section Heers-Vroenhoven-Riemst-Tongerren durant la période betteravière.

Le rapport au Ministre faisait encore ressortir que l'administration des Ponts et Chaussées nous demandait de modifier le tracé de nos voies dans la traversée de Lanaken et que la construction d'un pont définitif au-dessus du canal Zuid-Willemsvaart exigeait également des déplacements de voies, ce qui allait entraîner des dépenses considérables.

Des circonstances imprévues avaient donc accéléré la réalisation du projet de substitution qui était, en principe, acquis depuis un certain temps.

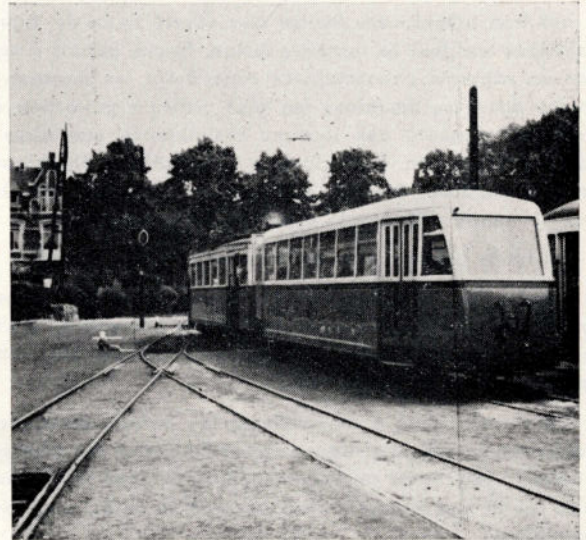
Il faut rappeler à ce propos que durant la guerre et l'immédiat après-guerre, Lanaken-Tourne Bride (1), avec son raccordement au canal, avait connu un trafic considérable de marchandises. C'étaient non seulement les charbons venant d'Eisden-Mines, mais les craies des carrières de Boirs et le transport des briques amenées par bateau. Tout ce trafic rémunérateur a complètement disparu.

(1) On sait que l'une des stations de la ligne s'appelle Lanaken-Tourne Bride. Cette curieuse appellation française nous avait toujours intrigués et nous avons posé la question récemment à l'Association touristique du Limbourg. D'après le Secrétaire, M. H. Geurden, il était de bon ton jadis pour les messieurs de la bonne société de Maastricht et pour les officiers de la garnison, d'aller en promenade à cheval l'après-midi. A une certaine auberge de Lanaken, on descendait de cheval, on bavardait en se désaltérant, puis on disait « je tourne brides » selon l'expression française du moment.

En conclusion, le rapport affirmait que la substitution permettrait une diminution des dépenses, tout en assurant un service identique sinon meilleur pour les voyageurs.

L'autorisation nous ayant été accordée, quatre premiers autobus à grande capacité ont été mis immédiatement en service concurremment avec les grands autorails à boggies. Le tarif ferré vicinal reste d'application.

Les grands autorails à boggies ne sont pas pour autant promis à la mitraille, au contraire. Révisés aux ateliers de Hasselt et repeints aux ateliers de Kessel-Lo, les A.R. 292, 294, 295 ont été affectés à la section Beauvechain-Vosseme, dont le profil accidenté, le manque de routes adéquates et la nombreuse clientèle exigent, momentanément, le maintien d'un important service d'autorail.



Cette vue fait désormais partie de l'histoire des Vicinaux : un autorail à boggies accouplé avec une remorque identique attend le croisement d'un autre train semblable, à Lanaken-Tourne Bride.

(Photo Bazin.)



Une nouvelle aubette conçue par les services techniques de l'Administration Centrale a été construite à l'arrêt dit « Monument Gordon », à deux pas de la stèle érigée en 1817 à la mémoire du lieutenant-colonel Gordon, aide de camp de Wellington. Devant les peupliers qu'on aperçoit à gauche, se trouve le monument dédié aux soldats hanovriens qui combattaient dans les rangs anglais, à l'emplacement d'un fossé où furent enterrés 400 soldats.

Notre photo de première page

La butte du Lion, élevée de 1823 à 1826 par le gouvernement des Pays-Bas à la place où fut blessé le prince d'Orange, est un cône tronqué haut de 45 m. et de 160 m. de diamètre à la base, surmonté d'un lion colossal en fonte, regardant la France, œuvre de Van Geel. Ce lion a été un peu endommagé en 1832 par les soldats français se rendant au siège d'Anvers. Du haut de l'éminence (225 marches), la vue embrasse tout le champ de bataille ; toutefois, l'aspect du terrain a notablement changé depuis le jour de la bataille ; l'aspect du fameux « chemin creux » a été considérablement modifié par le nivellement du plateau dont les terres ont servi à élever la butte du Lion.

Les décorés du Hainaut

A la liste parue à la page 8 du numéro précédent, de NOS VICINAUX, il y a lieu d'ajouter le nom de RENARD Gaston, décoré de la médaille civique de 2^{me} classe, pour 25 ans de service.

Le Service Général de la Sécurité à Bruxelles (Suite)

A SES débuts, le Service Général de Sécurité s'est assigné comme tâche principale un contrôle systématique de l'application générale, dans toutes les exploitations vinales, des dispositions légales en matière de sécurité du travail.

Les très nombreuses visites aux divers lieux de travail, disséminés sur tout le territoire belge, furent autant d'occasions de rapports circonstanciés concernant les mesures de sécurité dans les domaines les plus variés : protection des machines ; propreté des locaux ; installations sanitaires et sociales ; protection individuelle ; installations électriques ; postes de soudure ; état de l'ouïlage, des échelles, des planchers de travail ; dépôts de matières dangereuses...

Tel fut le premier pas sur le chemin de la sécurité.

Ensuite, afin de donner au Service de Sécurité une base d'orientation solide en vue de son action préventive, il s'imposait de connaître, dans l'activité de la Société, les causes principales d'accidents de travail.

On s'attela donc à une besogne de grande envergure : l'établissement des statistiques concernant tous les accidents de travail : pour cette œuvre complète, aux aspects très nombreux, on fit tout naturellement appel à la technique mécanographique.

LE DOCUMENT DE BASE.

A l'occasion de toute déclaration d'accident, le service des Assurances établit un document de base donnant, sous forme de code, tous les renseignements pouvant intéresser le service de Sécurité : on y relève notamment toutes les indications concernant la personne de la victime ; la date, l'heure et l'endroit de l'accident ; les causes humaines ou matérielles ; les suites corporelles, le nombre de jours de chômage, les conditions atmosphériques, etc...

Les services de mécanographie, à l'aide de perforations, transposent toutes ces données sur une carte mécanographique par accident ; les procédés mécanographiques permettent ensuite de fournir périodiquement, en utilisant le lot de cartes ainsi constitué, tous les renseignements statistiques désirés par le Service de Sécurité, et même d'établir les taux de fréquence et de gravité des accidents survenus au cours d'une période déterminée.

L'étude de ces documents statistiques, reçus périodiquement, et notamment la comparaison des résultats obtenus avec ceux des périodes précédentes, permet au service de Sécurité de formuler des conclusions précises et de mettre au point les mesures de précaution IMPOSEES PAR LA TENDANCE GENERALE.

Le Service de Sécurité tente, en outre, de tirer profit des leçons immédiates que peut fournir l'examen des circonstances de chaque accident : l'analyse de chaque cas, grâce à une copie du rapport d'accident, donne souvent des indications soit en vue de mesures générales à prescrire, soit en vue de mesures locales utiles, mises à jour par l'étude du rapport ou par une enquête particulière.

LOCALISATION DES ACCIDENTS.

Quant à la localisation géographique des accidents, celle-ci est enregistrée chaque année sur une carte de Belgique, chaque accident avec chômage étant mis en évidence par une épingle à tête colorée plantée à l'endroit où l'accident s'est produit (les grands ateliers ont chacun un carton représentatif indépendant hors carte).

LES ACCIDENTS TIERS.

Une autre carte renseigne de la même façon les accidents tiers survenus au cours de l'année : des couleurs différentes indiquent les accidents par déraillement, par collision entre trains, par tamponnement de véhicules routiers, par renversement et autres accidents imputables à la S.N.C.V.

Ces cartes font apparaître les endroits dangereux, spécialement à surveiller au point de vue de la prévention.

Les statistiques font ressortir évidemment la prépondérance du facteur humain dans les causes d'accidents : l'action préventive en ce domaine est donc fort nécessaire, mais elle s'avère difficile et délicate.

LE POINTAGE QUOTIDIEN DES CONCOURS DE SECURITE.

Afin de développer au sein des exploitations l'esprit indispensable de sécurité, une émulation a été créée parmi le personnel de la Société entière, par l'organisation, entreprise depuis 1951, de concours de sécurité dotés de prix en espèces.

Un premier concours mettait en compétition les grands ateliers : il avait pour base la plus longue période entre deux accidents entraînant chômage.

Devant le succès rencontré, ce concours, six mois plus tard, fut étendu aux services du Mouvement, des Voies et Travaux et des petits ateliers.

Afin de varier la formule et entretenir l'esprit d'émulation, on forma, à partir de l'exercice 1953, quelque 70 équipes régionales solidaires, les primes étant rendues variables avec l'effectif des équipes d'une part, et la longueur de la période sans accident chômant d'autre part.

Outre ce grand concours « record » tendant à la poursuite de périodes maxima, il existe également un concours général entre groupe d'exploitation par services (Mouvement, Voies et Travaux, Ateliers) récompensant le meilleur taux annuel de fréquence.

En ce qui concerne les concours « record » beaucoup d'agents se seront sans doute demandé comment le Service de Sécurité s'y prend pour suivre l'évolution de chaque équipe et calculer les primes à allouer.

Une brève explication satisfera sans doute les curieux.

EVOLUTION DES EQUIPES.

Sur un grand panneau, d'après modèle figurant ci-après, sont reportés horizontalement les 365 jours de l'année et verticalement les numéros des équipes (par exemple : A_1 = Anvers, 1^{re} équipe ; H_3 = Hainaut, 3^{me} équipe).

Lorsqu'un accident de travail survient, le Service de Sécurité, au moyen de la copie de la déclaration, détermine l'équipe à laquelle appartient la victime, suivant les listings de tout le personnel établis au début du concours et régulièrement tenus à jour.

Tout accident entraînant chômage est marqué au panneau par un point noir dans la case correspondant à la date de celui-ci ; entre points noirs correspondant aux accidents, on tire des lignes horizontales dont la longueur indique la période intéressant le concours : afin de bien faire apparaître les diverses périodes on utilise pour ces périodes successives alternativement des traits de couleur rouge et bleue.

Si, par exemple, un accident se produit le 7 janvier au sein de l'équipe n° 3 du Groupe d'Anvers, une ligne horizontale rouge du 1^{er} au 6 janvier indiquera la première période, tandis qu'à partir du 8 janvier, la période nouvelle

Prenons le cas de l'équipe n° 4 du groupe de Liège : cette équipe avait eu un accident le 13 mai 1953 et terminait une période de 250 jours consécutifs sans accident « chômant » à la date du 17 janvier 1954.

Au cours de cette période, l'effectif de cette équipe a évolué suivant les nombres inscrits en seconde colonne du tableau suivant :

MOIS	Nombre de jours		Nombre d'hommes-jours
	sans accident	Effectif	
Mai	19	65	1 235 (19 × 65)
Juin	30	64	1.920
Juillet . . .	31	62	1.922
Août	31	61	1.891
Septembre .	30	60	1.800
Octobre . . .	31	62	1.922
Novembre . .	30	61	1.920
Décembre . .	31	64	1.984
Janvier . . .	17	62	1.054
Total	250		15.648

L'effectif moyen pour la période de 250 jours est par conséquent de $15.648 : 250 = 62$ agents.

Equipes. PLOEGEN	JANVIER JANUARI																															FEVRIER FEBRUARI																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13																		
	A_1 1 2 3 . . . 12 V_1 1 2 . . . 7 H_1 1 2	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> ROUGE ROOD BLEU BLAUW. </div>																																																												

se marque par une ligne horizontale bleue qui se prolongera jusqu'à la case correspondant à la veille du prochain accident.

En vue de l'attribution des primes, la position de chaque équipe est contrôlée chaque mois par l'examen du panneau.

A la même occasion, on dresse le tableau renseignant la position des équipes envoyée mensuellement pour affichage dans chaque dépôt.

CALCUL DES PRIMES.

Voici un exemple pratique de calcul de la prime à son échéance.

En consultant le tableau des primes (dont chaque agent a reçu un exemplaire) on trouvera que la prime allouée à une équipe mixte (groupant des agents de services différents) comptant un effectif de 62 agents est de 135 francs pour une période de 250 jours.

Pour finir, nous formulons l'espoir que le Service de Sécurité ait l'occasion, dans l'avenir, de procéder à de nombreux calculs de ce genre : ce sera l'indice de la régression du nombre d'accidents.

C'est aux agents, tous membres d'une équipe, à redoubler de prudence et à chacun de prêcher d'exemple pour ses coéquipiers, pour que notre vœu se réalise au mieux.

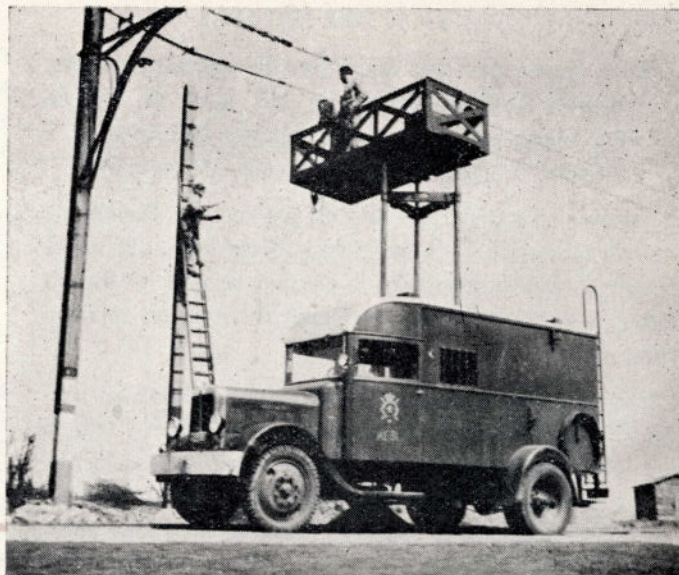
Sous la pluie et le vent glacé, sous la neige ou en plein soleil, ces hommes doivent travailler vite pour ne pas retarder le trafic.

*
**

Agents des lignes aériennes,
Votre métier est dangereux.

Des consignes spéciales de sécurité
ont été créées pour vous.

RESPECTEZ ET FAITES RESPECTER
LE REGLEMENT.
PORTEZ LES CEINTURES DE SECURITE.



Concours-Record Résultats au 31 août 1954

COMMENTAIRES.

Au Groupe d'Anvers, l'équipe 2 (Mouvement Heist-Malines et Rumst) a dépassé une année sans accident et accumule donc les primes.

L'équipe 3 (Mouvement Blauwhoef, Glacière et Merxem) la suit de près et va boucler son année!

Bravo les Flandres; sur six équipes, trois n'ont eu aucun accident et le n° 5 (V. et Travaux) totalise déjà 380 jours; décidément il semble que chacun met sa fierté à rester une année entière sans accident!

Au Hainaut, l'équipe n° 2 (Mouvement Jumet - Châtelet) totalise 309 jours et le n° 17 (Mons - Mouvement) va bientôt toucher la prime des 250 jours!

A Namur, les équipes 1 et 2 sont sur le bon chemin.

Liège a joué de malchance avec deux équipes ayant enregistré leur premier accident le mois précédent.

Au Brabant, l'équipe n° 6 (La Roue et Leerbeek ateliers) a atteint les 250 et la prime est tombée au coup de sonnette!

L'équipe 8 (ateliers Grimberghen-Dilbeek-Asse-Londerzeel) est en train de pulvériser les records avec 608 jours!

Parmi les grands ateliers, Kessel-Lo n'a encore eu qu'un seul accident et, chose curieuse, les trois autres grands ateliers du Brabant ont eu chacun leurs onze accidents en huit mois. Le Mouvement de Jodoigne ayant dépassé les 250, poursuit sa lutte.

Au Limbourg, Hasselt conserve le pompon et durant le mois d'août, le grand atelier a touché la prime de 1.125 francs pour ses 250 jours.

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur-Lux. Namen-Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	6 / 7	1 / 57	10 / 52	2 / 206	6 / 5	5 / 53	0 / 264
2	0 / 368	1 / 223	0 / 309	3 / 209	3 / 223	10 / 5	5 / 14
3	0 / 330	0 / 348	8 / 4	4 / 31	2 / 112		3 / 179
4	2 / 13	0 / 351	3 / 6	8 / 57	1 / 158	4 / 60	0 / 321
5	2 / 19	0 / 380	4 / 57	7 / 28	1 / 29	4 / 132	
6	2 / 104		1 / 204	4 / 18	1 / 25	0 / 250	
7	6 / 26	2 / 216	4 / 71		8 / 54	2 / 111	
8	1 / 114		2 / 105		4 / 42	0 / 608	
9			3 / 116		8 / 40	7 / 78	
10	5 / 27		9 / 34			1 / 151	
11	3 / 70		8 / 54			2 / 164	
12	3 / 126		3 / 159			11 / 27	
13			5 / 13			12 / 19	
14			3 / 55			11 / 10	
15			6 / 83			1 / 62	
16			9 / 46			5 / 43	
17			1 / 245			2 / 22	
18			7 / 19			0 / 274	
19						7 / 24	
20							
21			7 / 31				
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	30	4	93	28	34	84	8

Lochristi, capitale belge du bégonia

La culture du bégonia dans les environs de Gand est d'origine assez récente. Sept communes s'y adonnent plus spécialement, ce sont : Saint-Denis-Westrem, Zalfelare, Beirvelde, Melle, De Pinte, Deurle et Lochristi. La plupart de ces localités sont desservies par Vicinal, mais c'est aux environs de Lochristi que les parterres de bégonias sont les plus nombreux, et l'on peut admirer de la route des espèces et des variétés de toutes teintes.

Chaque année, le dernier dimanche du mois d'août, les habitants de la commune de Lochristi organisent une curieuse exposition florale, dans les rues, à même le sol, à l'instar des tableaux de fleurs exécutés dans certaines villes italiennes.

Ce sont des mosaïques et des tableaux aux couleurs chatoyantes formés par des milliers de bégonias multicolores, simples ou doubles, obtenus grâce à de multiples et savants croisements.

Cette année, l'exposition qui dura du samedi 29 août au lundi 31 août, a connu un succès de foule considérable.

Ceux qui ont parcouru les rues de Lochristi, surtout le soir, lorsque les tableaux floraux étaient illuminés, sont



La direction de Gand avait fabriqué des panneaux publicitaires en utilisant les affiches éditées par la ville.

unanimes à déclarer que c'est là un spectacle vraiment grandiose.

Notre Groupe de Gand avait mis en service cinq trams composés chacun d'une motrice, remorque et motrice, composition rendue nécessaire par le manque de boucle en terminus à Lochristi. Notons, en passant, que la ligne de Lochristi est à voie unique et ne possède que deux garages. Enfin, pour la première fois cette année, quatre autobus de complément furent mis en circulation et se montrèrent des plus utiles, grâce à leur grande souplesse d'exploitation.

Les services spéciaux mis sur pied ont certainement été fort appréciés, puisque, nous l'avons appris, la recette réalisée sur Gand-Lochristi, durant ces trois jours, équivaut à la recette de vingt jours ordinaires !

Les Vicinaux de Gand ont donc bien collaboré à la réussite de cette exposition unique en son genre en Belgique.

Il nous reste à vous conseiller de ne pas manquer ce spectacle l'an prochain et à émettre le vœu que Lochristi élève un jour une statue à la mémoire du Français Michel Begon, administrateur aux Antilles vers 1670, qui rapporta des îles et importa en France le bulbe chevelu qui produit les si jolies fleurs auxquelles on a donné son nom.

UN GESTE DE SOLIDARITE...

Le 25 août dernier, l'épouse de M. Jacques Jackers, conducteur au dépôt de Bassenge (Groupe de Liège), est décédée, victime d'un mal incurable, en laissant trois orphelins en bas âge.

Pendant une période de plusieurs semaines, avant et après le décès, les collègues de Jackers décidèrent unanimement d'abandonner, à tour de rôle, un jour de congé et de travailler ainsi à la place de leur camarade pour permettre à celui-ci d'assister son épouse dans ses derniers moments et de soigner les enfants.

Ensuite, pendant quelque temps et avec l'accord de tous, Jackers obtint la faveur d'un bon service dans le « mouvement ». Voilà un beau geste qui fait honneur aux agents de Bassenge.

...ET UN ACTE DE COURAGE.

Une personne avait abandonné un instant un bébé dans une voiture d'enfant sur le trottoir du quai du Roi Albert, à Bressoux.

A certain moment la voiturette, poussée par un fort coup de vent, se déplaça et se mit en mouvement sur la chaussée, à l'instant même où une automobile arrivait à vive allure.

Notre piocheur PLUYMERS Pierre, de Oreye, au travail non loin de là, aperçut le danger que courait le bébé. Il se précipita au risque de sa vie et réussit à pousser la voiturette à l'abri alors que l'auto n'était plus qu'à quelques mètres.

Le sauveteur fut chaleureusement félicité et, en particulier, par son Directeur, M. Wilsens.

TRACTION DIESEL

Le Comité de rédaction de la revue française hebdomadaire, « La Vie du Rail » a édité un numéro spécial technique consacré entièrement à la traction diesel. Cet exemplaire de septante pages abondamment illustré, recèle une SOMME DE DOCUMENTATION EXTRAORDINAIRE, pratiquement indispensable à celui qui veut être au courant des derniers progrès de la technique du diesel, réalisée dans tous les pays du monde ; que ce soit le moteur allemand à 12 cylindres 4 temps, ou le prototype de la Régie Nationale Renault avec turbine recevant les gaz chauds, ou le moteur français M.G.O. (Marep — Grosshans — Oliver) à 12 cylindres en V. Cette documentation très complète est précédée d'un exposé de M. L. Armand, directeur général de la S.N.C.F. qui fait le point de la question et explique les conditions dans lesquelles l'électrification peut être plus rentable que la dieselisation.

EN VENTE EN BELGIQUE DANS LES GARES AU PRIX DE 20 FRANCS BELGES. Eventuellement s'adresser à la Rédaction de « Nos Vicinaux ».

LE SAVIEZ-VOUS ?

M. W. Deswarte, Directeur Général de la Sabena, annonce dans un éditorial de « Notre Sabena » que pour l'exposition de 1958, un hélicoptère est prévu au Heysel, que des liaisons quotidiennes seront assurées avec les lieux de résidence des visiteurs et que des navettes auront lieu avec l'aérodrome.

Le Corso Fleuri de Zundert

(Pays-Bas)

Depuis 13 ans déjà la petite commune de Zundert, située à 7 km. environ de la frontière belge, sur la route menant à Breda, organise le premier dimanche de septembre, un corso fleuri qui attire des dizaines de milliers de visiteurs. Notre groupe d'Anvers apporte sa contribution au succès de la manifestation en assurant le transport de nombreuses personnes désireuses d'aller admirer les quelque quarante chars décorés de milliers de fleurs.

Comme l'an dernier, un service fut assuré à la cadence de 20 en 20 minutes, sur la ligne 64, entre Anvers et Wuustwezel, au moyen d'une motrice et de deux remorques à boggies. En plus du billet vicinal simple, le receveur délivrait un billet d'autobus aller et retour, au prix de 10 francs, valable sur les autobus de la B.B.A. entre Wuustwezel en Zundert. Cette année, un service spécial d'autobus avait été adjoint et à partir de 8 h. 30 les bus partirent de la St-Jansplein, de demi-heure en demi-heure. Toutes les places étaient louées à l'avance, il n'y avait pas de voyageurs debout. Le retour s'effectua en bon ordre à partir de 17 heures, suivant un parcours qui évitait les grand routes.

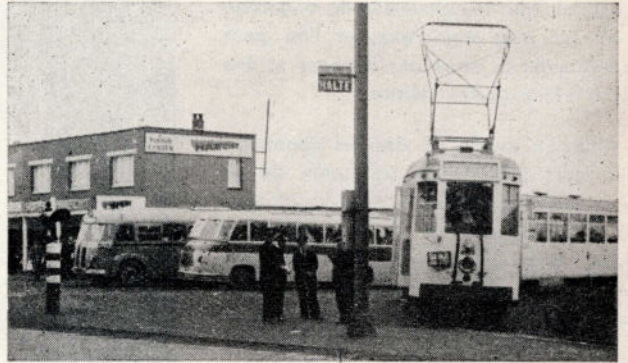
Il paraît que dans certains milieux quelques jours auparavant, des doutes avaient été émis au sujet des services des Vicinaux : « Les Vicinaux emmèneront peut-être des voyageurs, mais quand les ramèneront-ils ? » C'était un défi, malgré l'orage de la nuit précédente et la pluie matinale qui avaient retenu beaucoup de gens chez eux, nos trains furent bien remplis et nos autobus, garés à Zundert même, repartirent aux heures prévues avec leurs voyageurs « trempés » mais enchantés !



Arrivée du tram 64 au terminus de Wuustwezel.
La foule se dirige vers les autobus de la B. B. A.
(Brabant'sche Buurtspoorwegen en Autobusdiensten.)

(Photos Keulgens.)

C'est là une preuve que le spectacle offert était réellement de toute beauté car, quand, après une longue attente, le cortège se mit à défiler sous une fine pluie, les milliers d'assistants applaudirent les magnifiques chars et conservèrent une bonne humeur beneluxienne !



Tandis que nos voyageurs ont pris place dans les autobus hollandais, le 64, composé d'une belle motrice « S » et d'une remorque à boggie, s'apprête à repartir vers Anvers.

ZUNDERT, VILLAGE PROPRET DU BRABANT NEERLANDAIS.

L'atmosphère de Zundert, ce jour-là, a quelque chose de particulier avec ses marchands d'anguilles fumées, ses échoppes où l'on vend le raisin dix francs moins cher au kilo que chez nous et où l'on offre, dans des endroits les plus inattendus, du beurre à 62 francs le kilo ! Foule massée sur cinq rangs le long des trottoirs, où l'on entend les accents régionaux les plus divers, le gantois et l'anversois se mêlant au frison ou au zélandais ! Le service d'ordre excellent est assuré par des policiers vêtus de noir et bleu, aidés sur les routes par les gendarmes en kakhi de la « maréchaussée ».

Zundert a commencé par fêter l'anniversaire de la reine par une parade fleurie, avec quelques vélos et des voitures ornés de fleurs. Ce modeste défilé est devenu, en ces dernières années, grâce à la collaboration de toute une municipalité, une manifestation, qui ose rivaliser avec le fameux corso fleuri de Nice.

Zundert est divisé en plusieurs quartiers (buurtschap) ; chacun d'eux se charge de trouver une idée et de la réaliser, souvent dans le plus grand secret.

Cette année, il y eut environ quarante chars et la participation d'une dizaine de fanfares et d'harmonies.

Ce qui est remarquable à Zundert c'est qu'il n'y a aucun char publicitaire, pas de traction chevaline qui distrait l'attention, pas de malodorant moteur à essence tournant au ralenti ! Les somptueux chars semblent avancer et s'arrêter tout seuls ! Cette réussite est obtenue en amalgamant une invention vieille de plusieurs millénaires et une autre toute récente, c'est-à-dire en utilisant l'huile de bras et... un microphone perfectionné ! Mais allez voir vous-mêmes ; vous admirerez en même temps un travail extraordinaire de patience, s'alliant à un remarquable don de fantaisie dans le choix des sujets. Vous pourrez aussi admirer, de près, sur les chars qui occupent toute la largeur de la chaussée, de ravissantes Indonésiennes qui ne constituent pas le moindre attrait de ce corso fleuri !