

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



* * * * *

LES COUTUMES DE NOËL DANS LE MONDE

* * * * *

UNE fois de plus, NOËL vide son sac de joie, d'espoirs et d'amour.

Fermez les yeux un instant en rêvant que vous faites un rapide voyage autour du monde, en vous rapportant à quelques-unes de ces traditions que nous avons groupées à votre intention et qui enchantent nos imaginations comme nos cœurs.

* * * * *

Au Groenland. Les Esquimaux ne reculent pas devant de longues journées de voyage à travers les glaces pour pouvoir se réunir et passer ensemble les fêtes de la Nativité. Même les plus éloignés d'entre eux n'hésitent pas à rallier le centre d'où leur parvient l'appel des missionnaires.

En Finlande. Lorsqu'on se sépare à la fin d'une réunion de Noël, chacun prend une des bougies du sapin et la rapporte allumée dans sa maison. Aussi l'obscurité des routes est-elle parsemée de quantités de lueurs clignotantes et mouvantes.

Au Portugal, comme en Espagne et en Italie, c'est la crèche qui est l'objet de la plus grande dévotion populaire. Les santons, ces petits personnages en argile crue et émaillée, s'y multiplient, les dons en nature affluent et en maints endroits, des crèches vivantes sont formées autour desquelles danses et chansons populaires, tambours de basques, guitares et castagnettes, mêlent leurs sons stridents au chant du Gloria.

En route, lorsque les cortèges paysans, une chandelle à la main, se rencontrent aux alentours de la messe de minuit, ils se saluent dans les termes qu'emploieraient les anges il y a deux mille ans : « l'enfant est né ».

En Amérique. C'est le mois de décembre qui est empreint d'une sorte de folie sacrée. Comme en Autriche, autrefois, les arbres de Noël surgissent de partout, aussi bien aux fenêtres des maisons des plus humbles quartiers populaires qu'aux vitrines des magasins, dans les rues, les squares et jardins publics, les églises et les monuments.

A Hollywood, c'est un boulevard entier de plusieurs kilomètres qui, le soir, flamboie de dizaines d'arbres métalliques gigantesques aux branches desquels scintillent les girandoles électriques.

Des « Père Noël » à barbe blanche et robe rouge parcourent les rues avec leur hotte, comptant sur le prestige de leur tenue pour mieux écouler leur camelote. Maisons particulières et boutiques, tramways et autobus se parent de couronnes de verdure nouées de flots de ruban rouge. Il n'est pas un passant qui n'ait à la main le paquet enrubanné de vert et de rouge qui sont les couleurs traditionnelles de Noël.

En Angleterre. La nuit de Noël, des enfants chantent sous les fenêtres des « Christmas Carols » espérant qu'à la distribution de bonbons et de pièces de monnaie dont ils bénéficient, s'ajoutera une invitation à voir le sapin illuminé.

Le repas de Noël a une importance considérable, les tables sont décorées, et la dinde ou l'oie de Noël et le

pudding qu'on fait flamber à table, toutes lumières éteintes, figurent toujours au menu.

Les enfants ne mettent pas de souliers dans la cheminée, mais accrochent au pied de leur lit, les bas ou les chaussettes que « Santa Claus » garnit dans la nuit.

Comme aux Etats-Unis, houx, laurier, qui décorent à profusion, intérieurement comme extérieurement, maisons et édifices publics.

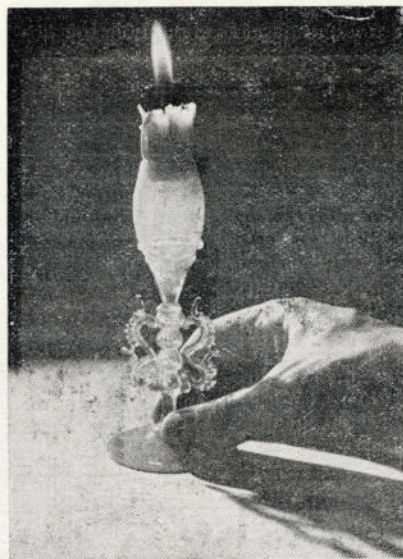
Les « Christmas-Cards » (cartes de Noël) comme le sapin ne furent introduits en Angleterre que vers le milieu du XIX^e siècle, mais ils y prirent rapidement la force d'une ancienne habitude à laquelle nul ne se soustrait.

En France. Crèche, sapin, souliers dans la cheminée sont de partout, à la ville comme à la campagne, mais chaque province a sa tradition particulière à laquelle personne ne voudrait faillir. C'est ainsi qu'en Poitou, les fermiers attendent toujours les premières heures du jour pour apporter au bétail le fourrage de la nuit s'ils ne l'ont pas apporté avant le début de la soirée car nul ne voudrait troubler les conciliabules des bêtes qui, en cette nuit de Noël, en mémoire de l'âne et du bœuf de la crèche, ont l'usage de la parole pour adorer l'Enfant-Dieu.

En Provence, l'offrande des bergers se perpétue d'année en année. Des agneaux enrubannés conduits par bergers et bergères se pressent avec des rites surannés autour de la crèche qui, dans bien des cas, est une crèche animée.

En Auvergne, en particulier, la chandelle de Noël passait, de main en main, le soir, du plus âgé des aïeux au petit dernier, chacun l'allumant, se signant, l'éteignant aussitôt et la remettant à celui qui le suivait en âge. Seul le benjamin ne soufflait pas la chandelle, mais il la posait au milieu de la table où elle éclairait tout le repas. Dans maints endroits d'ailleurs, le réveillon ne s'éclairait pas autrement qu'aux bougies.

En Bretagne, autrefois, le choix de la bûche de Noël était des plus grave. C'était une véritable fête du feu que l'on préparait pour la Nativité, les cheminées étant assez grandes pour pouvoir recevoir un fût qui devait brûler trois jours, ce pourquoi on l'appelait « tréfou ». Les restes du précédent Noël se gardaient précieusement toute l'année ; c'était sur ces vieux chardons que l'on disposait la nouvelle souche. Tous les feux avaient été éteints le 24 avant le coucher du soleil à l'exception de la lampe du tabernacle à laquelle on allumait les tisons qu'on rapportait chez soi, à travers champs, pour rallumer le feu nouveau devant la famille agenouillée.

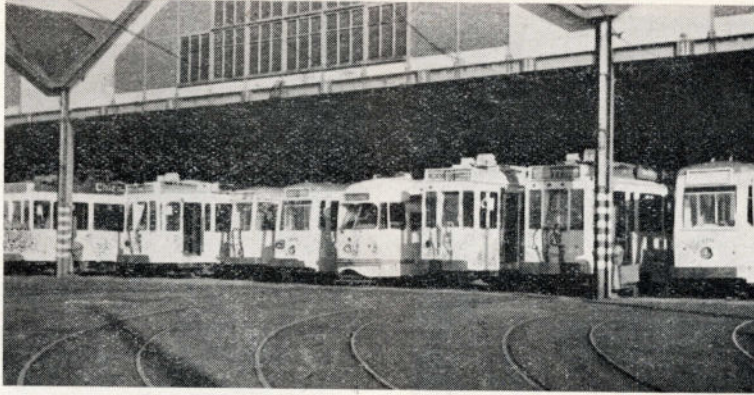


Cliché General Motors

Les vieilles traditions se modifient en même temps que les conditions de la vie, mais elles subsistent et, même transformées, elles suffisent à perpétuer dans nos cœurs la petite flamme de l'espoir.

Le réseau

*Vue générale
du dépôt
de Charleroi.*



de Charleroi

*On remarque les
4 types différents
de motrices
électriques.*

Poursuivant nos reportages, nous nous sommes dirigé vers le Groupe du Hainaut. Il eût été normal de commencer notre enquête par la direction régionale de Mons, qui va bientôt prendre possession du magnifique bâtiment dont nous avons annoncé la construction dans le n° 38. Nous avons préféré attendre, jusqu'au début de 1955, afin de pouvoir vous présenter le personnel de Mons dans ce nouveau cadre et avons pointé l'objectif de notre Leica vers Charleroi.

Le Groupe du Hainaut est, comme on le sait, dirigé par M. Kennes, Directeur; l'exploitation du secteur Charleroi-Centre est confiée à M. Declercq, Ingénieur en Chef, assisté de M. Barbier, Ingénieur, qui s'occupe spécialement des Ateliers de Jumet et d'Anderlues. Un simple coup d'œil sur la carte des Vicinaux vous convaincra que le réseau électrique de Charleroi est à la fois enchevêtré et étendu et qu'il

dessert, sur un vaste territoire, une population très dense.

Aussi, la responsabilité de ses dirigeants est grande, car si les recettes du Groupe ont toujours été plus importantes qu'ailleurs, le nombre plus élevé de sous-stations, de motrices et d'agents provoque fatalement un accroissement des dépenses et des mille et un tracas inhérents à une exploitation de transports.

M. Liégeois, chef de service important, traite les affaires courantes en matière d'administration et d'exploitation.

Le service des abonnements et recettes est dirigé par M. Massart, chef de service.

Le Service des Voies et Travaux est suivi par MM. Miche et Barbarin, conducteurs de travaux, et par M. Ganty, chef de service, sous la haute surveillance de M. Hanappe, Ingénieur en chef.

C'est M. Ad. Baillet qui fait office d'huissier et qui tient le standard téléphonique. On lui a momentanément adjoint l'appareil émetteur et récepteur du dispatch et nous le voyons ici en conversation avec la voiture de contrôle.

A Charleroi, pour désigner le contrôleur chevronné qui répond à toutes les communications téléphoniques concernant l'exploitation et qui s'occupe, en permanence, du service marchandises et règle la sortie des trains, on emploie un terme militaire peu usité ailleurs: «Le planton». De 6 h. du matin à 20 h. il y a deux plantons, l'un est M. Camille Pilot, que nous voyons à droite; il est entré en 1919 à la Société et fut nommé contrôleur en 1936; l'autre est le contrôleur G. Robert.

Tous deux s'occuperont du dispatch, après la période d'essai.



*Le bureau des recettes et
des abonnements.*

Bien que l'on sache que le réseau de Charleroi transporte de nombreux voyageurs, on sera cependant étonné d'apprendre que le Service des Abonnements sert 4.400 abonnés ordinaires et 2.800 abonnés scolaires. Les trois agents que nous y trouvons nous convient à venir prendre une photo, le samedi, lorsque se pressent les abonnés à la semaine! Ajoutons que ce bureau centralise et comptabilise la recette de 53 pos-



les complémentaires régionaux de distribution d'abonnements ouvriers.

La photo que nous avons prise montre à gauche le caissier M. P. Masson, Mlle D'Haeseleer Lucie, qui débute à Mons en 1944, et à droite Mme Simone Wairy; celle dernière nous confie qu'elle a déjà passé 23 ans à la direction de Mons. Le jour de notre visite leur collègue, Mme Marguerite Félix, était absente. Tous marquent leur satisfaction de pouvoir disposer de machines enregistreuses et ne voudraient plus s'en passer.



De gauche à droite : MM. Van Mechelen, Goart et Harpigny, au bureau des statistiques.



Bureau du Contentieux : Mlle Bodson et M. Bodson, Chef de bureau.

LES BUREAUX

Au premier étage, se trouvent les bureaux dont les cloisons de séparation sont vitrées.

Le premier bureau qui se présente à nous est celui des statistiques. De nos jours, on utilise beaucoup les statistiques ; c'est peut-être une mode qui passera, en tout cas, c'est la maladie du siècle !

Lorsqu'on sait que l'on annote ici les km. voitures parcourus par tout le matériel roulant, les diverses consommations en électricité et en gasoil, la résistance de pièces diverses et celle de chaque train de roues, le nombre d'avaries et de levages de voiture, on s'étonne de ne pas voir là un nombre imposant de mécanographes ! Ils ne sont cependant que trois employés et ne semblent pas mécanisés outre mesure. Voici de gauche à droite : M. Har-

pigny, commis, M. Goart et Van Mechelen, commis.

La porte suivante nous introduit au bureau du contentieux que dirige M. Bodson, Chef de Bureau, aidé par Mlle Bodson, sa sœur.

Ce bureau traite tous les cas d'assurances-tiers depuis la composition du dossier jusqu'à conclusion de l'affaire.

Nous voici au bureau du Mouvement ; c'est le domaine de M. Hanicq, chef de mouvement de première classe, et de M. Legrand, chef de mouvement de deuxième classe, aidé de M. G. Queriat, contrôleur. Ici sont examinés, épluchés les rapports journaliers des contrôleurs et des agents. Mais comme les trois Mousquetaires, ces agents du Mouvement sont quatre car chaque matin M. Frankard, contrôleur, fait un résumé des rapports de la journée et

de la soirée précédente ; les conclusions du travail sont expédiées avant-midi à la Direction de Mons et aux ingénieurs. Ce service s'occupe également du roulement des contrôleurs.

La porte d'à côté nous introduit au bureau du pointage ; c'est ici que s'organise la mise en service et le remplacement d'environ 385 agents répartis entre Charleroi, Jumet, Châtelet, Thuillies et Nalinnes. Tous nos dépôts connaissent ce problème, mais ici, ce casse-tête chinois est multiplié par le nombre d'agents et par le fait, assez rare dans nos Groupes, qu'à Charleroi non seulement on enregistre des démissions, mais que l'engagement de nouvelles recrues est rendu difficile du fait que dans ce centre industriel, la demande de main-d'œuvre reste très forte.



Bureau des roulements de services et du pointage : M. Rousseau Camille, M. Troussart Alex et M. Mathy.



Au Bureau du mouvement : à gauche M. Legrand, chef de mouvement, à droite le contrôleur Queriat.

LE DEPOT ET L'ATELIER

Le dépôt et l'atelier, qui occupent 45 hommes, sont le domaine de M. Chapelle; grâce à sa grande compétence en mécanique et en appareillage électrique, il a pu former un personnel spécialisé dans l'entretien des « P.C.C. » et le meulage des bandages.



Le nouveau réfectoire de l'atelier du dépôt de Charleroi est attrayant et bien éclairé.

Les photos de ce reportage ont été prises par M. Jos Keulgens.

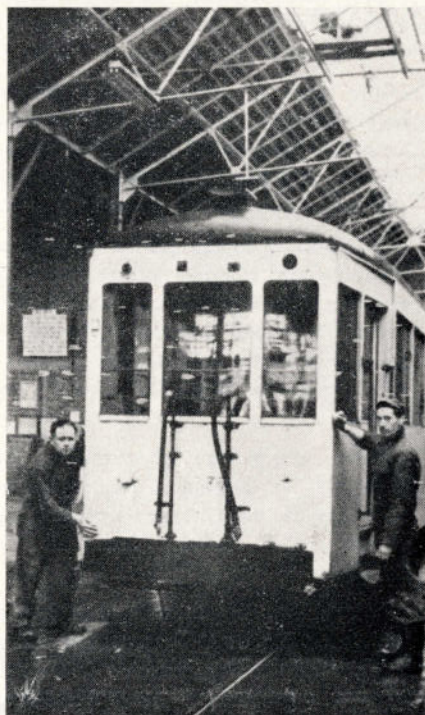
Allo... Allo... Ici Dispatch-Charleroi!!!

En mai 1949, nous avons donné dans le n° 19 de « Nos Vicinaux », une étude sur les possibilités de la radio-téléphonie mobile en ondes ultra-courtes, ainsi qu'une description de diverses applications pratiques, notamment aux Tramways Bruxellois.

A son tour, depuis un mois, le réseau vicinal de Charleroi expérimente deux postes émetteurs-récepteurs. L'un est placé dans les bureaux de la Direction, l'autre se trouve à bord d'une voiture automobile itinérante dans laquelle ont pris place deux contrôleurs. De quart d'heure en quart d'heure ces derniers signalent leur position. Bien entendu, un des contrôleurs effectue régulièrement une vérification de billets dans les tramways et autobus à des endroits variés. Mais il est évident que ceci ne constitue qu'un essai en vue d'une utilisation plus étendue dans d'autres domaines. C'est ainsi qu'il est arrivé un certain soir que la voiture-contrôle, alertée, s'est amenée sur le lieu d'un accident **avant** la police et la gendarmerie et qu'on a pu prendre toutes les décisions nécessaires; de plus, un quart d'heure après, Charleroi signalait à la voiture une perturbation de trafic à un autre endroit; 5 minutes plus tard, les contrôleurs étaient sur place et tout rentrait dans l'ordre.

La firme M.B.L.E., qui a mis au point l'appareillage, a dû installer deux relais situés à des points opposés les plus élevés de la ville, car Charleroi étant dans une cuvette, il était impossible de communiquer directement d'un endroit éloigné au poste situé en ville.

Dans la partie industrielle du Hainaut, l'air est constamment saturé d'une poussière invisible à l'œil, mais qui témoigne journellement de sa présence. Au bout d'un certain temps, malgré des lavages



réguliers, la couleur des parois de nos voitures est incrustée de trainées rougêtres, qui résistent à l'eau et au savon. Il faut alors procéder à ce qu'on appelle un « décrassage » avec d'actifs détergents. Notre photographe a surpris à ce travail deux ouvriers du dépôt : à gauche J. Durieux — à droite J. Omckens.

Nous tiendrons nos lecteurs au courant des développements que l'on attend de cette innovation, car, comme nous disaient les techniciens de la firme M.B.L.E., d'ici cinq ou dix ans, on ne concevra plus une exploitation de transport en commun sans postes de radio-téléphonie.

L'augmentation croissante du parc d'autobus des vicinaux

Depuis décembre 1953 la S.N.C.V. a passé commande à l'industrie privée de près de 300 autobus.

Ces diverses commandes successives peuvent se subdiviser comme suit :

240 autobus Brossel-Leyland, 90 places, type A93 DAR

40 autobus Brossel-Leyland, 65 places, type A75 DAR

15 autobus urbains, 35 places, équipés de moteurs Diesel Perkins.

Une grande partie de ces véhicules ne sera fournie qu'en 1955.

Ce qu'il faut savoir sur Charleroi

La ville de Charleroi est bâtie sur un emplacement appelé jadis Charnoy.

Dès son origine, Charnoy forma avec Gilly un seul fief appartenant, au X^{me} siècle, à l'abbaye de Lobbes.

Une série de seigneurs de Charnoy se succédèrent depuis le XIII^{me} siècle jusqu'à la Révolution française; aucun de ces seigneurs n'y résida, ce qui explique l'absence de château féodal.

Le Charnoy faisait partie, avec une douzaine de villages, parmi lesquels nous citerons Dampremy, Gilly, Lodelinsart, Wayaux, Thiméon et Viesville, de la châtellenie ou bailliage de Viesville, intégrée dans le Comté de Namur.

C'était un village très pauvre; en revanche, sa situation géographique était unique. Le Charnoy occupait le plateau d'un coteau dominant la Sambre.

La situation du petit village fut jugée très favorable et le 3 novembre 1666, Don Juan de la Paz, marquis de Castel Rodrigo, gouverneur des Pays-Bas, posa la première pierre de la future forteresse. Il n'y fit cependant son entrée officielle que le lendemain, jour de la Saint-Charles, en l'honneur de son roi, Charles II d'Espagne, du nom duquel il baptisa la nouvelle place forte.

Mais bientôt, les Espagnols détruisirent ce qu'ils avaient édifié et s'en allèrent. Peu de temps après, Louis XIV occupa la ville et fit relever les ruines par Vauban.

Charleroi s'écrivit d'abord « Charles-Roy », ainsi qu'en attestent les documents de l'époque. Puis, insensiblement, il devint Charleroy pour prendre finalement l'orthographe actuelle.

Ce nom de Charleroi, donné à une partie de Charnoy et à la forteresse elle-même, finit par s'appliquer graduellement à tout le territoire de l'ancien village, à la Ville-Basse, à la Ville-Haute, à l'Entre-deux-Villes et même au Faubourg.

Durant la Révolution française, Charleroi fut assiégé quatre fois par les Français.

Napoléon y tint son quartier général durant la nuit du 15 juin 1815, il le quitta le 16, pour Ligny, et de là se dirigea vers Waterloo.

La modernisation de Charleroi

Ce n'est vraiment qu'à partir de 1930 que de grands travaux ont commencé à modifier le visage de la ville. C'est en 1931 qu'on inaugura le viaduc de la porte de Waterloo, reliant le quartier nord à la ville et c'est en 1935 que fut construit le nouvel hôtel de ville qui possède une splendide salle de spectacle ainsi qu'un remarquable beffroi s'élevant à 70 m. de hauteur.

Après la guerre, il fallut encore attendre plusieurs années avant que prennent corps les projets élaborés par le bourgmestre J. Tirou, décédé depuis. C'est ainsi que le bras de la Sambre qui, en direction de la ville haute, affligeait un quartier aux façades lépreuses, a été comblé et on y a tracé le magnifique boulevard Joseph Tirou, bordé de beaux bâtiments et de ravissants magasins. La ville a acquis des terrains, de nouvelles rues seront créées et le plan d'aménagement prévoit, au quartier du Manège, l'élargissement du Pont du Viaduc (sur lequel passent tous nos trams), de 20 à 42 mètres; avec les démolitions nécessaires de bâtisses disgracieuses, cela va complètement modifier l'aspect de l'entrée de la ville.

On a aussi prévu, dans un faubourg de Charleroi, la construction d'un abattoir intercommunal qui sera un modèle du genre. Mais Charleroi, capitale du pays noir, est le centre houiller, métallurgique et verrier le plus important de la Belgique. Pour faire connaître les multiples produits de cette région laborieuse, on a érigé un PALAIS DES EXPOSITIONS, qui a été inauguré il y a quelques mois. Le terrain dont on disposait, était constitué en grandes parties de remblai, ce qui a entraîné, pour les fondations, un battage de près de 2.000 pieux Franki.

L'édifice a été construit en hauteur et comporte trois étages. Un des étages comprend trois travées de 80 m. × 20 m. équipées de ponts roulants, respectivement de 40 T., 15 T., et 5 T., pour permettre la mise en place aisée des pièces lourdes de la grosse industrie.

À l'intérieur du bâtiment central qui occupe 4.000 m², des installations de chauffage automatique, d'éclairage, de force motrice, de téléphone, ont été conçues selon les principes les plus modernes et neuf ascenseurs desservent les étages.

C'est une réussite admirable dont il faut féliciter le promoteur M. A. Pinkers, bourgmestre de Charleroi, ainsi que l'architecte André,



Voici le nouveau visage de Charleroi. Se croirait-on à deux pas des terrils et des grandes usines?

(Photo Jos. Keulgens.)

CONDUCTEURS D'AUTOBUS, QUE FAIRE EN CAS *d'accident de roulage ?*

NOUS n'ignorons pas que les agents affectés aux autobus, ont été mis au courant, par leurs instructeurs, des formalités indispensables à accomplir en cas d'accident de roulage et nous sommes convaincus qu'avant de confier le volant d'un autobus à un nouveau chauffeur, celui-ci a été longuement chapitré sur l'attitude à observer en cas d'accrochage ou de collision.

Cependant, nous avons constaté, au cours des enquêtes effectuées par notre Service des assurances, que certains conducteurs, soit sous le coup de l'émotion, soit par ignorance réelle, omettent de signaler des détails importants; il y en a même qui déclarent au conducteur de l'autre véhicule qu'ils ne connaissent pas le nom de l'assureur de la S.N.C.V., alors qu'ils disposent, à bord du véhicule, d'un « certificat d'assurance » qui indique le régime d'assurance.

C'est pourquoi, nous croyons utile, au seuil de l'hiver, de vous remémorer quelques règles à suivre en cas d'accident. La S.N.C.V., en tant qu'organisme assureur, a besoin de votre entière collaboration pour régler honnêtement les sinistres, mais aussi pour éviter des abus éventuels de tiers peu scrupuleux.

Les conseils ci-dessous ont été empruntés, à la revue professionnelle des autocaristes « Transport par route ». Ce texte est très clair, nous n'y avons pas changé un mot.

1. — Arrêtez votre véhicule aussitôt après l'accident: en effet, si vous ne vous arrêtez pas de suite, l'adversaire aurait beau jeu de mettre en cause l'état de vos freins ou de vous reprocher une vitesse exagérée, ce qui serait autant d'éléments défavorables à votre cause. De toute façon, arrêtez-vous si le moindre indice vous laissait supposer qu'il se passe quelque chose d'anormal susceptible d'être un accident (bruit de collision, de freinage brusque, cris, etc.). Vous pouvez en effet être la cause indirecte d'un accident, par exemple si un autre usager, voulant vous éviter, cause un accident. En continuant votre route vous pourriez être mis en prévention pour le délit de fuite, ce qui aggraverait évidemment votre situation.

2. — Demandez au conducteur de l'autre véhicule :

- a) ses nom, prénom, adresse et profession (si possible une carte de visite);
 - b) s'il est propriétaire du véhicule, sinon les nom et adresse de celui-ci;
 - c) s'il conduit pour son propre compte, sinon les nom et adresse de son employeur éventuel;
 - d) les caractéristiques du véhicule adverse, en tous cas le numéro de la plaque, la marque, le modèle et la teinte;
 - e) le nom de sa compagnie d'assurance et éventuellement de son assureur-conseil.
- En échange, donnez-lui les renseignements analogues en ce qui vous concerne.

3. — Si l'accident a eu des témoins, demandez-leur le service de vous aider dans la défense de vos droits en les priant de donner leur identité (nom, prénom, adresse).

Faites-leur constater :

- 1° les éléments favorables à votre cause (par ex. que vous teniez votre droite, que vous aviez fait marcher votre clignoteur, la position des voitures, les traces de freinage, etc.);
- 2° les éléments défavorables à votre adversaire (par ex. qu'il tenait sa gauche, etc.).

4. — Prenez soigneusement note de toutes les circonstances de l'accident :

- a) faites un petit plan des lieux, avec indication des voies suivies, des signaux de priorité et autres. S'il s'agit d'une collision, indiquez la position des véhicules :
 - 1) avant la collision;
 - 2) au moment du contact;
 - 3) après l'accident.

5. — Ne reconnaissez pas votre responsabilité. Ne signez aucun papier. Ne faites aucun paiement, ni promesse d'indemnisation.

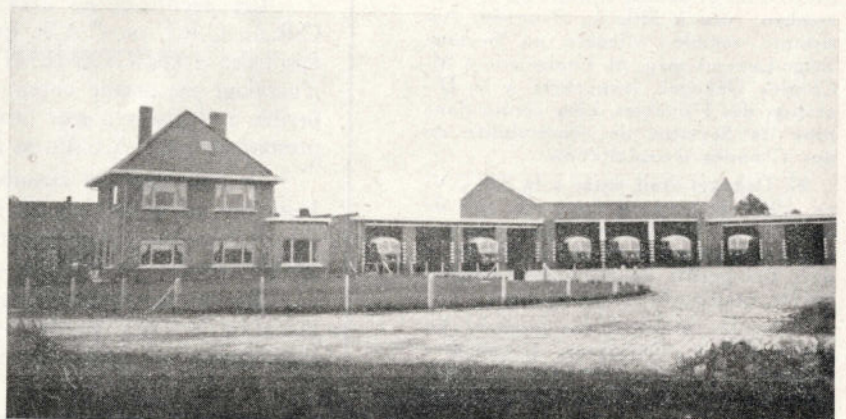
Nos nouvelles constructions

Tessenderlo est situé au milieu d'une vaste région, comprise dans le périmètre formé par Herentals, Mol, Bourg-Léopold, Beringen et Diest. La S.N.C.V. y a construit, il y a quelques mois, un bel ensemble de bâtiments pour autobus.

La partie centrale du garage est éclairée par des lanternes et comprend l'atelier avec deux fosses de visite, les magasins pour pièces de rechange, pneus, etc... Les parties latérales comportent six garages séparés par des murs coupe-feu ainsi qu'une fosse de lavage.

La coquette maison d'habitation destinée au chef de station est pourvue de tout le confort. Le bâtiment attenant

abrite le bureau, la salle de garde et le dortoir. Les plans ont été conçus par les services de la Direction T.





Debal A.,
freineur
42 ans serv.
Gr. Flandres

Bartholomeus G.,
conducteur AR.
45 ans serv.
Gr. Flandres

Schoofs E.,
freineur
42 ans serv.
Gr. Liège-Lumb.

Raes A.,
chef-piocheur
48 ans serv.
Gr. Flandres

Candries H.,
chef de station
44 ans serv.
Gr. Brabant

La journée du souvenir à Bruxelles

C'est parce que nous savons que la mémoire des hommes est fragile, qu'il est désirable de faire chaque année un effort pour s'arracher à la vie routinière et quotidienne et faire un retour en pensée, vers les années pendant lesquelles des concitoyens, des voisins, des collègues sont morts pour défendre nos libertés, ou simplement victimes innocentes d'une guerre impitoyable.

Jeu*di* 11 novembre, les porte-drapeaux de l'Amicale des Résistants du Brabant et de l'Espoir Vicinal, encadrant le Mémorial aux morts des deux guerres, inclinèrent leur étendard tandis que M. Hoens, Directeur général, déposait une gerbe. Il était entouré de M. Van Lierde, Directeur des Exploitations, de M. Legem, Conseiller juridique-chef de service, et de M. Cuvelier, Directeur régional du Brabant. Puis vinrent successivement s'incliner M. De Rycke et M. Vanderbruggen au nom de la Fraternelle des Résistants, M. Van Cam, au nom de l'Espoir Vicinal, ainsi que deux délégués du personnel du Vivier-d'Oie, qui déposèrent également des fleurs. MM. Glibert et Anhes, anciens de 14-18, suivis des dirigeants du cercle Entre-Nous, apportèrent à leur tour un hommage fleuri. Des membres de la famille d'un disparu, fidèles à leur annuelle visite, étaient également présents.

A l'Administration Centrale

Au cours de ce dernier trimestre, les agents de l'Administration Centrale ont dit successivement « Au revoir » à Mme Aerts, née Simons, employée au Secrétariat et démissionnaire au 1^{er} novembre, puis à Mlle L. Bagnée, Assistante sociale, affectée au Secteur Liège-Luxembourg, et finalement à M. Charles Dekegel, Inspecteur à la Direction des Finances, bien connu dans tous les Services de comptabilité de nos Groupes d'exploitation.

M. Dekegel était entré à la S.N.C.V. en 1908 et compte donc 46 ans de service; il fut l'objet d'une chaleureuse manifestation de sympathie de la part des agents du Service Comptabilité et Statistiques-Exploitations.

Avec les mises à la pension, les décès et les démissions, le nombre d'agents de l'Administration Centrale aura diminué, fin 1954, d'une dizaine d'unités.

A LIEGE

Le personnel employé et salarié de Liège-St-Gilles aura appris avec tristesse le décès inopiné de M. Marchoul, chef de service de 1^{re} classe. Il venait de prendre sa retraite, après 48 ans de service, lorsque, fin novembre, il succomba des suites d'un affreux accident de tramway, survenu à Bruxelles.

A CUREGHEM

La section du Brabant des Anciens Combattants et Résistants de la S.N.C.V. avait convié le personnel de Bruxelles à assister à une messe dominicale en souvenir de ses morts. La Direction ainsi que de nombreux agents avaient répondu à l'appel.

Comme chaque année, une Brabançonne, jouée en sourdine, à la fin de l'office, remua profondément les assistants.

CHRONIQUE SOCIALE.

Pécule de vacances 1954

Les agents et les anciens agents devenus, en 1953, allocataires C.R.A., C.R.I. ou C.A.S., qui perçoivent ou ont perçu les allocations familiales DIRECTEMENT d'une Caisse de compensation et qui n'auraient pas encore obtenu le pécule familial de vacances 1954, sont invités à réclamer à leur (ancien) bureau d'attache un relevé de leurs prestations à la S.N.C.V. en 1953.

Ils transmettront ensuite ce relevé à la Caisse d'allocations familiales qui les dessert ou les desservait en 1953 ou pendant une partie de cet exercice, en précisant qu'ils désirent obtenir la liquidation du pécule familial de vacances qui leur revient.

En cas de difficultés, les intéressés peuvent s'adresser au Service Social de la S.N.C.V., 14, rue de la Science, à Bruxelles, ou se mettre directement en rapport avec l'assistante sociale de leur ressort.

Les freins complémentaires sur les poids lourds

Au cours de la saison touristique de l'été dernier, l'opinion publique s'est émue à la suite de plusieurs accidents survenus en montagne à des autocars, par suite de rupture de freins. Ces derniers mois encore, les manchettes des journaux ont signalé plusieurs accidents spectaculaires survenus à des poids lourds et, en même temps, nous avons vu se multiplier, dans la presse quotidienne et dans la presse spécialisée, des articles en faveur de « freins complémentaires ».

Le moment nous a paru propice pour faire une mise au point nécessaire.

Nos services techniques n'avaient pas attendu ces accidents pour s'intéresser aux freins genre « ralentisseur » ou « frein sur moteur ». En effet, il y a plus d'un an déjà, qu'un certain nombre d'autobus, circulant dans des régions accidentées, ont été munis de ces dispositifs.

Avant d'émettre une opinion sur l'utilité de ce genre de freins, rappelons brièvement que nos autobus comportent un frein de service, commandé par pédale et agissant sur les deux essieux.

L'expérience a montré que leur fonctionnement est très régulier, mais pour

parer à une déficience éventuelle, nos véhicules sont équipés, en plus, d'un frein à main de stationnement, pouvant servir de frein d'urgence en cas de danger. Dans un but de sécurité, la commande du frein de stationnement a été rendue totalement indépendante de celle du frein de service.

Les ralentisseurs que nous avons monté sur certains véhicules, assurant notamment des services dans la cuvette liégeoise aux déclivités bien connues, sont destinés surtout à soulager le frein de service. En réduisant l'usage de celui-ci, nous augmentons indirectement la sécurité.

À la question de savoir si l'usage de ces freins complémentaires doit être étendu ou généralisé, il importe de nous remémorer les conditions dans lesquelles eurent lieu les accidents qui ont suscité cette brusque campagne en faveur des freins complémentaires.

1° Ce furent les autocars de tourisme, circulant à l'étranger, sur des routes de montagne pour lesquelles sans doute ils n'étaient pas conçus et qui, le plus souvent, étaient pilotés par des chauffeurs qui n'étaient pas du pays ;

2° Dans nos provinces, ce furent encore des autocars roulant à une allure excessive ;

3° A Bruxelles, ce furent par deux fois des camions avec remorques, traversant la capitale, en transportant un tonnage exagéré, et, à Paris, le camion tracteur dont les freins cédèrent et qui tua deux personnes, datait de 1919!!!

Ceci nous met à l'aise pour rappeler que la flotte d'autobus des Vicinaux est composée de véhicules récents circulant le plus souvent en terrain plat et que la vitesse permise est strictement limitée. Dans ces conditions, nous pouvons affirmer que les FREINS NORMAUX, mis à la disposition du personnel, suffisent parfaitement pour assurer la sécurité des voyageurs, à condition que leur entretien soit fait régulièrement, ce qui ne peut être mis en doute.

B. : En tout cas, il va falloir songer, dès 1955, à préparer nos agents en vue de l'Exposition Internationale.

R. : Comment cela ?

B. : Je vois très bien dans « Nos Vicinaux » un cours de phrases usuelles traduit en plusieurs langues.

R. : Chic alors !... « When do we start » ?

B. : Bravo, quand commençons-nous ? Eh bien, el proximo mes, Señor.

Les PROPOS

du

Contrôleur BOUDARD



Réceveur : Alors, Chef, voilà quelque temps que nous ne vous avons plus vu !

Boudard : C'était ma première absence depuis 9 ans ! Il a fallu pour cela qu'un camion fantôme m'envoie au tapis pour le compte.

R. : Heureusement. Je vois que vous allez bien maintenant et comme vous avez eu des loisirs forcés, vous avez certainement beaucoup de nouvelles à nous raconter.

B. : En effet, il y a eu des tas de choses en matière de transport. D'abord, ces diverses manifestations de sympathie que la S.N.C.B. a organisé en l'honneur de ses plus anciens abonnés.

R. : Croyez-vous que nous pourrions retrouver également des voyageurs abonnés depuis 63 ans ?

B. : Je doute que nous ayons conservé des archives aussi anciennes dans nos Groupes, mais il n'empêche que cette idée est excellente ; alors que nos usagers sont tellement sollicités par les agréments de l'auto, le fait d'être abonné au « tram » pendant des années, sans interruption, et de continuer à l'être, mérite un coup de chapeau.

R. : Moi, j'ai regretté que l'on ne vous ait pas désigné pour représenter le « Vicinal » en Australie avec le contrôleur Harnie des Tramways Bruxellois, lors de l'inauguration de cette liaison aérienne néerlandaise.

B. : Cet heureux confrère a fait un magnifique voyage, mais ce qui m'a frappé, c'est que dans cette délégation européenne des transports où il y avait un gondolier, un homme du métro, un conducteur d'autobus, etc..., tous de pays différents, c'était le trawayman belge, seul, qui pouvait s'exprimer en six langues et qui dut jouer l'interprète, à 10.000 km. de la Porte de Namur !

R. : Les Israélites et les Russes sont réputés pour l'aisance avec laquelle ils s'assimilent les langues étrangères, mais un Belge qui a fait l'effort d'apprendre les deux langues nationales est aussi bien armé au départ !



Autobus de grande capacité sur la ligne Tongres-Maastricht.

Nos nouveaux services d'autobus

◆ Le service Mouscron-Menin, dont le tracé longe pratiquement la frontière française et qui était exploité par motrice électrique, est assuré par autobus depuis le 26 octobre. Quatre autobus à grande capacité ont été affectés à cette ligne et notre Groupe des Flandres a fait d'une pierre deux coups, puisque nous assurons également un service urbain dans la ville de Mouscron, entre Mouscron et La Planche et entre Mouscron et Montaleux.

◆ Le 6 septembre, a été autorisée une extension du service d'autobus Ostende-Furnes-La Panne, exploité par la S.E.L.V.O.P.; il s'agit de la relation La Panne-Adinkerke. A la même date, la ligne électrique Furnes-La Panne était définitivement supprimée et remplacée par la ligne d'autobus existante Ostende-Furnes-La Panne.

◆◆ Sur la ligne Gand-Grammont, le service d'autobus de complément existant entre Gand-Saint-Pierre et Zwijnarde, a été prolongé jusqu'à St Lievens-Houtem. le service autorail subsistera jusqu'à nouvel ordre entre St Lievens-Houtem et Grammont.

◆ Le service public d'autobus Tieltruisselede-Nevele, a été prolongé jusqu'à Aalter.

GRUPE DE NAMUR.

◆ Depuis le 6 septembre 1954, notre Groupe de Namur exploite le service public d'autobus de remplacement Marche-Amberloup-Bastogne. Actuellement donc, entre Marloie et Arlon, nous n'exploitons plus, en autorail, que Bastogne-Martelange.

◆ Une innovation assez curieuse : l'administration communale de Nassogne exploite, pour notre compte, un service public Marche-Harsin-Nassogne en extension à notre service public d'autobus Marche-Harsin-Bastogne. Ce service a circulé le 6 septembre, puis régulièrement depuis le 13 septembre 1954. Longueur du service : 14.220 m.

◆ Le terminus de la ligne d'autobus Namur-Profondeville a été reporté au rond-point de la rue Jaumain, à Profondeville.

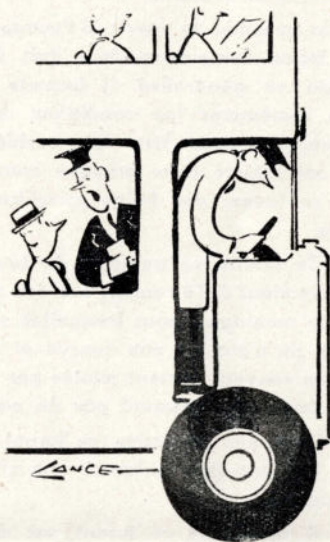
◆ Un service public d'autobus a été mis en service entre Namur (Herbatte) et Namur (Hôpital Militaire).

◆ Le service public d'autobus Liège-Manhay a été détourné par Harre, cette extension porte la longueur totale de la ligne à 67 km.

GRUPE DE LIEGE-LIMBOURG.

◆ Depuis le 1^{er} septembre, nous exploitons la ligne d'autobus Liège-Bierstet-Stockay-Saint-Georges.

◆ Comme nous l'avons annoncé dans le numéro précédent, nous avons été autorisés à mettre en exploitation un service d'autobus d'adjonction et de substitution sur la ligne Tongres-Lanaken-Maaseik.



— Il faut l'excuser, il a toujours conduit des trams.

(London Transport Board.)

GRUPE DU HAINAUT.

◆ Le 1^{er} août dernier, des autobus ont été mis en service sur la ligne Saint-Ghislain - Lens - Enghien. Cette ligne était jusqu'ici exploitée par autorail.

◆ Depuis le 9 août, nous avons réalisé le remplacement du service ferré par un service d'autobus sur les lignes vicinales Tournai-Ath, Ath-Flobecq et Ath - Mainvault - Quévaucamps. Depuis longtemps cet ensemble de lignes ferrées était menacé, car le trafic voyageurs durant la journée y est assez restreint; par contre, le transport des écoliers et des ouvriers, matin et soir, continue à être très important. De plus, le trafic marchandises est actuellement en régression, abstraction faite du transport saisonnier de betteraves et de pulpes; les installations ferroviaires seront démontées, mais la voie ferrée sera maintenue provisoirement sur les sections Villers-Saint-Amand (Coucou)-Frasnes-lez-Buissenal et Frasnes-lez-Buissenal-Tournai.

◆ L'administration communale de Mons avait demandé qu'un service d'autobus urbain soit organisé, reliant la gare

de Mons à la Grand'Place et à la commune d'Hyon, privée de toute relation directe avec la ville. Ce service, organisé en boucle et assuré en « one man car », a été inauguré le 14 novembre.

◆ Notre Groupe du Hainaut est autorisé à exploiter, depuis le 2 septembre 1954, deux services spéciaux d'autobus de marché, Tournai-Fontenoy et Antoing et Saint-Ghislain-Hautrage-Boussu.

◆ Notre Groupe du Hainaut, assure deux voyages du service autobus Peruwelz-Quiévrain pour le compte de la S.N.C.B.

◆ A Tournai, la boucle Kain-Centre de la ville a été étendue par les quartiers « L'Alouette » et « Vert Lion ».

GRUPE DU BRABANT.

◆ Depuis le 3 octobre, un service d'autobus de remplacement a été mis en exploitation sur la ligne Tirlemont-Saint-Trond.

◆ A la même date, un service d'autobus urbain a été inauguré dans la ville de Tirlemont, entre la gare et à l'église de Grimde.

◆ A Louvain, une extension (670 m.) de la ligne d'autobus n° 1 Kessel-Lo-Heverlee a été autorisée.

◆ La ligne n° 5 Korbeek-Lo (Ferme bretonne)-Heverlee (Abbaye de Parc) a été prolongée jusqu'à la caserne d'Heverlee (1.200 m.). Les services d'autobus de la ville de Louvain s'étendent sur 42 km.

GRUPE D'ANVERS.

◆ La ligne Malines (Station)-Muizen (Veldstraat) a été prolongée jusqu'à Muizen-Village.

Le saviez-vous ?

L'origine du mot colis

Le journal « Le Soir » nous apprend que c'est l'italien « colli », pluriel de « collo » (cou), dérivé du latin « col-lum », qui est à l'origine du mot français « colis ».

Le mot « colli » désignait primitivement les charges que l'on portait sur le cou, à la manière des forts de de la halle, ce qui ne manquait pas de provoquer... des « torticolis » (c'est-à-dire, étymologiquement, des « cous tordus ») !

Il est amusant de comparer le terme néerlandais « collo » au singulier, qui fait « colli » au pluriel. Nous avons pu constater dans notre entourage aux Vicinaux que les Flamands, lorsqu'ils rédigent en français, écrivent assez fréquemment au pluriel « les collis », ce qui, dans le fond, n'est donc pas tellement fautif !

L'électrification des lignes de chemin de fer Bruxelles-Alost et Bruxelles-Louvain

Lorsque la presse décrit l'engouement du public pour les nouveaux trains électriques de la S.N.C.B. Bruxelles-Alost et Bruxelles-Louvain, on pouvait craindre que ces services n'aient une influence désastreuse sur les recettes de nos lignes ferrées vicinales assurant les mêmes relations. Or, après plusieurs semaines d'exploitation, il semble bien qu'aucun changement notable n'a affecté ces deux importantes lignes de notre Groupe du Brabant. N'oublions pas qu'en « banlieue » le train électrique met tout de même 40 minutes de Bruxelles à Louvain et 35 minutes de Bruxelles à Alost. Il est réconfortant de constater que nos clients résidant aux abords

de nos lignes et à la périphérie de ces deux villes, nous sont restés fidèles.

ferré qu'autobus. Lors de l'inauguration, M. le Ministre Anseele s'arrêta longuement à notre stand.

*
**

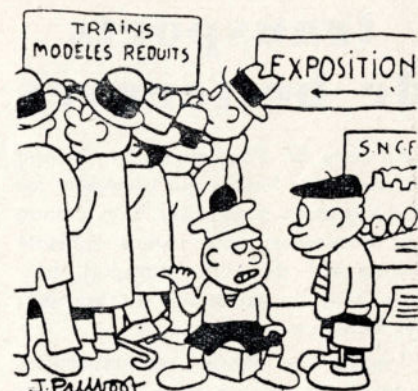
Présence des Vicinaux

Le 2 octobre dernier, s'est ouvert le V^e Salon des Chemins de fer en miniature, organisé par l'Association Belge des Amis des Chemins de fer, dans une partie des salles d'attente de la Gare Centrale à Bruxelles.

La S.N.C.V. avait été invitée à y participer en même temps que plusieurs grandes sociétés de chemins de fer d'Europe.

Dans un stand très attrayant étaient exposés un train de roues du type « N » et des pièces de ligne aérienne.

De nombreuses photos illustraient l'évolution de notre parc de matériel tant



— Deux heures qu'il est là.
— Qui ça ?
— Papa !

L'atelier de Kessel-Lo se modernise et se transforme

Dans le programme d'embellissement des locaux de travail, il a été prévu de procéder à la peinture de la charpente et de la toiture du grand hall de l'atelier. Notre photo montre deux ouvriers occupés à peindre au pistolet. On se rend compte qu'il fallait atteindre successivement des niveaux différents, en passant d'une travée à l'autre. C'est pourquoi, devant l'ampleur du travail et le danger qu'allaient affronter

les peintres, l'atelier a confectionné, en tubes soudés, une sorte de tour mobile dont la partie supérieure est démontable suivant les besoins.

Voilà un bel exemple d'esprit de sécurité allant de pair avec une réalisation d'ordre social.



Cette excellente photo est due à notre collègue M. Gilliams.

Liste des Agents des Groupes mis à la pension

Mois d'octobre et novembre 1954

	Années de service	Groupe
Van Calster, K., machiniste	47	Anvers
Dierckx, J., chauffeur	35	»
Raes, A., chef-piocheur	48	Flandres
Van Peteghem, G., piocheur	45	»
Picarelle, A., chef-receveur	45	»
De Bal, A., freineur	42	»
De Buck, L.H., receveur	39	»
Devisscher, O., piocheur	36	»
Loonis, L., surveillant	35	»
Algrain, M., wattman	35	Hainaut
Poumay, O., brigadier	34	»
Badot, H., piocheur	30	»
Delcuve, E., ajusteur	28	»
Fayt, H., manoeuvre	22	»
Matagna, E., ouvrier d'élite	35	Namur-Luxemb.
Schoofs, E., freineur	42	Liège-Limb.
Cloesen, D., piocheur	37	»
Vandeven, A., ouvrier qualifié	35	»
Pirotte, P., machiniste	32	»
Pirlot, J.P.V., wattman	30	»
De Becker, Ph., chef conducteur	48	Brabant
Candries, H., chef station	44	»
Van Hoof, K., wattman	42	»
Van Nieuwenhuyzen, G., receveur	41	»
Vandepoel, J., piocheur	34	»
Vertongen, E., machiniste	34	»
Van Hoyweghen, L., wattman	32	»
Leveque, A., brigadier	26	»

LE DECLIN

des transports de betteraves

En cette fin d'automne 1954, le long de nos lignes ferrées qui traversent les terres grasses consacrées à la culture des betteraves, nous avons constaté l'effritement de notre transport, prélude à la fin prochaine du transport des betteraves par vicinal !

Jusqu'à l'an dernier, les statistiques auraient pu encore nous donner des illusions. C'est ainsi qu'en 1951, nous avons transporté, au total, 31.800 wagons de betteraves et en 1952, 31.600, ce qui était pratiquement un réconfortant statu quo ; par contre, en 1953, nous glissions à 29.000 wagons pour tomber brutalement, en 1954, à 21.200 au 1^{er} décembre.

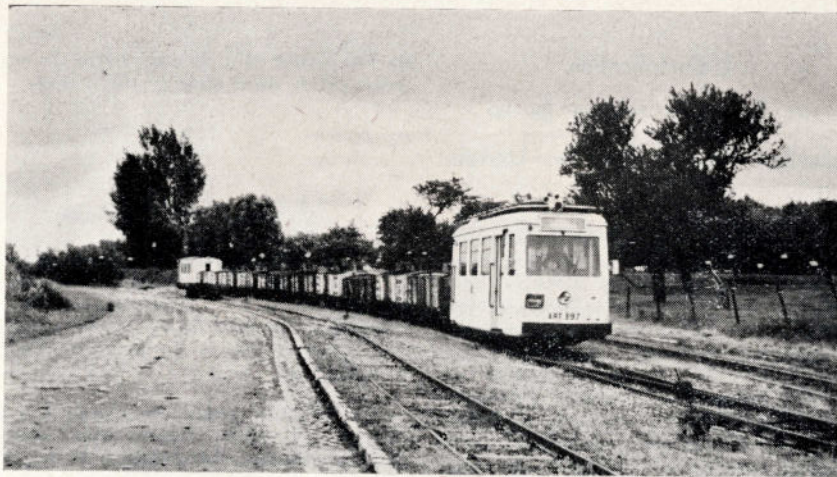
La situation est malheureusement irrémédiable, d'autant plus que les causes en sont multiples.

L'an dernier déjà, devant la tendance à la surproduction mondiale du sucre, les acheteurs avaient imposé aux producteurs un contingent de livraison, c'est-à-dire qu'ils pouvaient fournir un tonnage fixé au prix officiellement établi ; néanmoins, certaines sucreries avaient encore acheté des quantités supplémentaires à un prix réduit. Or, cette année, il semble que l'industrie betteravière traitera un tonnage total moins important que précédemment.

Certes, cette réduction voulue de la production a eu une certaine incidence sur la demande de wagons, mais il est un autre phénomène, extra-vicinal, dont les répercussions ont été plus graves, c'est la concentration en un nombre d'unités plus réduit, mais de capacité accrue, des usines traitant la betterave sucrière. C'est ainsi que cette année plusieurs râperies ont été supprimées. En revanche, une autre râperie, celle de Waremme, a inauguré des installations ultra-modernes, d'une capacité journalière de 2.000 tonnes ; cette nouvelle usine n'a encore utilisé ses possibilités qu'à 50 p.c. La nouvelle installation a été conçue et réalisée sans raccordement au réseau vicinal !

Un cas typique est celui du Groupe des Flandres où l'on transportait encore 1.400 wagons en 1952. Un an après, on ne mentionnait plus que 607 wagons et, cette année, au 1^{er} décembre, nous n'avions transporté que 300 wagons.

Et il en est ainsi sur tout le réseau,



Au début de la campagne, l'autotracteur amène les wagons vides. (Photo Bazin.)

bien que le Groupe de Namur ait encore eu un bon rendement. Le Groupe de Louvain a livré régulièrement une centaine de wagons par jour à Tirlemont, mais la diminution pour ce Groupe sera cependant de l'ordre de 30 p.c. par rapport à l'an dernier, alors que nous avions une machine à vapeur en service à Jodoigne et une à Overhespen, en plus de nos tracteurs.

Au cours d'une tournée que nous avons faite sur le front betteravier, nous avons recueilli, dans nos stations, des avis assez contradictoires ; un chef nous cita les noms de fermiers qui étaient revenus au tram parce qu'ils étaient fatigués des irrégularités des prestations des camions et parce que certains petits transporteurs routiers, dégoûtés des attentes non rémunérées dans les files de véhicules, avaient

abandonné la partie ; un autre chef de station ayant connu les saisons fatigantes de l'avant-guerre, nous jeta d'un air désabusé : « dans deux ans, on n'en parlera plus ! ».

Rentré à Bruxelles, nous nous sommes rendu à notre bureau des statistiques commerciales où l'on nous communiqua les chiffres des tonnages hebdomadaires ; ceux-ci achevèrent de nous convaincre.

Il faut en prendre notre parti : cette année, le tonnage transporté en betteraves et pulpes sera en diminution de 50 p.c. par rapport aux chiffres de l'an dernier, lesquels accusaient déjà une chute de 30 p.c. par rapport à 1952. C'est ainsi que d'ici peu nous tournerons une page de l'histoire vicinale dont le souvenir restera vivace dans la mémoire de centaines d'agents et de pensionnés.

Un centenaire peu banal

Brooklyn, ce populeux faubourg de New-York, a fêté, cette année, le centenaire de l'exploitation continue d'une ligne de tramway.

C'est là un record qu'aucune ville européenne ou américaine ne peut battre, à l'exception de la ville de New-Orléans (Nouvelle-Orléans).

La première ligne de tramway à cheval de Brooklyn commença à être exploitée le 3 juillet 1854. Alors que l'on pourrait croire que les Américains jouent sur les mots et qu'il s'agissait d'un genre d'omnibus de pavés, la Revue à laquelle nous empruntons ces renseignements, cite nommément le nom de la société qui avait été fondée 6 MOIS AUPARAVANT : « The Brooklyn City Railroad » ce qui ne laisse plus de doute sur la présence de rails.

Il y a vingt ans, après une existence très mouvementée, le réseau à Brooklyn reçut le premier prototype (la 5300) des motrices construites par Pullman, d'après les recommandations de la Conférence des Présidents des Sociétés de Tramways, et connues sous la dénomination abrégée de P.C.C.-cars.

Deux ans après, en 1936, une centaine de voitures P.C.C. étaient en service à Brooklyn.

Aujourd'hui, il ne subsiste plus que 3 lignes de tramways, un seul dépôt et 120 motrices électriques ; tous les autres services sont exploités par autobus one-man car.

La lampe électrique fête son 75^{me} anniversaire

LA lampe électrique telle que nous la connaissons encore aujourd'hui sous sa forme la plus populaire, est née le 21 octobre 1879. C'est ce jour-là que l'inventeur américain, Thomas Alva Edison, après d'innombrables échecs, enregistrerait sa première victoire. Il était parvenu, grâce à un courant électrique, à maintenir à l'état incandescent, et donc lumineux, pendant quarante-cinq heures, un filament de carbone dans une ampoule de verre.

LES ORIGINES.

A la vérité, les recherches sur l'électricité comme source possible de lumière, remontaient déjà à fort loin. Dès 1800, le chimiste anglais Davy, célèbre surtout par son invention de la lampe de sûreté pour les mineurs, avait imaginé la lampe à arc. Mais celle-ci, en 1879, n'était encore utilisée que pour l'éclairage de quelques artères publiques à Paris, et de quelques usines aux Etats-Unis et en Allemagne. Elle était impropre à l'usage domestique, à cause, entre autres, de sa trop forte intensité et du dégagement de chaleur qui accompagnait son fonctionnement.

Depuis le début du siècle, par ailleurs, on n'ignorait plus que le courant électrique était capable de PORTER A L'INCANDESCENCE UN FIL METALLIQUE ET DE LE RENDRE LUMINESCENT. Mais il n'était pas encore question à cette époque d'une lampe à incandescence utilisable dans la pratique courante. La question surtout était de trouver un filament qui ne fût pas dispendieux — dans les premières expériences on utilisait un fil de platine — et qui fût en même temps en mesure de résister à la haute température provoquée par le passage du courant.

Il faut croire que ce problème présentait, à l'époque, des difficultés insurmontables. Edison lui-même, qui avait commencé de s'en occuper en 1878 (il avait alors 31 ans), se livra à des milliers d'expériences avant d'arriver au résultat que nous avons mentionné plus haut. Mais si une résistance de 45 heures pouvait déjà être considérée comme un succès, c'était encore largement insuffisant en considération du but à atteindre. Pour qu'elle pût être vraiment utile et se répandre dans l'usage, il fallait que la lampe électrique pût brûler non seulement des heures, mais des jours d'affilée. Edison se fit envoyer de toutes les parties du monde des fibres végétales d'espèces différentes, dont il espérait qu'elles pourraient servir de filament. En fin de compte, il lui parut qu'une certaine fibre de bambou, originaire du Japon, était de nature à satisfaire le mieux à ses exigences.

UN SPECTACLE FANTASTIQUE.

Le 31 décembre de cette même année 1879, où il avait réussi sa première performance, Thomas Edison invita le Conseil municipal de New-Jersey et plus de trois mille personnes, à visiter sa propriété de Menlo Park. Le soir venu, il alluma d'un seul coup les centaines de lampes électriques qu'il avait suspendues dans les arbres. Leur vive lumière, dont l'éclat se trouvait encore multiplié par leur réflexion sur la neige, fit, comme on peut l'imaginer, une impression

considérable sur l'assistance. Pour ce représenter ce qu'elle fut, il suffit d'ailleurs de se remémorer qu'en ce temps-là, la source lumineuse la plus en vogue — et qui constituait déjà un grand luxe — était le fameux bec papillon, au gaz.

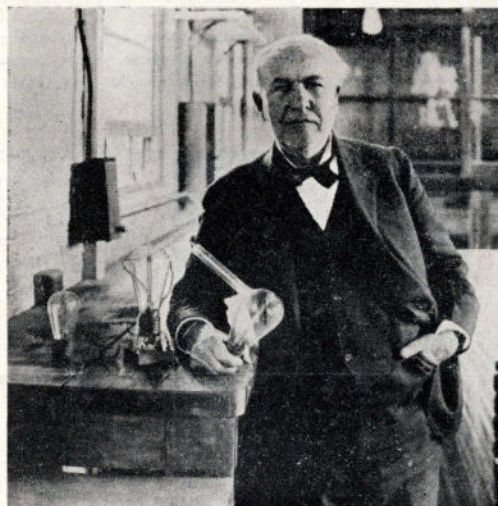
Mais l'éclairage électrique n'avait pas, pour autant, partie gagnée. On ne le vit pas se répandre immédiatement dans le monde et s'installer en conquérant.

L'éclairage au gaz continuait à se répandre et l'apparition, en 1893, du BEC AUER, qui en augmentait considérablement la qualité et le rendement, lui valut une popularité que l'on aurait pu croire définitive.

L'EVOLUTION DE LA LAMPE ELECTRIQUE.

En 1898, le même Auer von Welsbach, qui avait inventé le manchon à gaz, mit au point un filament fait d'un métal nommé osmium. Ce nouveau filament vint augmenter de façon notable le rendement de la lampe à incandescence.

En 1902 fut réalisé le premier filament en tantalum, et en 1904, le premier filament en tungstène, métal auquel on a encore recours aujourd'hui.



Thomas Alva EDISON.

L'année 1912 fut marquée par un événement capital dans le domaine de la lampe électrique : le physicien et chimiste américain Langmuir, celui-là même qui devait remporter le Prix Nobel de chimie vingt ans plus tard, trouve le moyen de remplir l'ampoule d'un gaz qui empêchait le filament de brûler.

En 1933, la firme Philips, la première, fabriqua la lampe à filament doublement spiralé. D'autres perfectionnements sont, depuis lors, intervenus encore, influant soit sur l'efficacité lumineuse de la lampe à incandescence, soit sur sa résistance à l'usure, soit sur son prix. Mais, en fait, ils trouvent toujours leur fondement dans les découvertes faites entre 1910 et 1912.

Les lampes électriques A DECHARGE, dont la popularité remonte à une date relativement récente, et qui comprennent la lampe à vapeur de sodium, la lampe à vapeur de mercure et la lampe tubulaire fluorescente, reposent sur un autre principe. Ici, la lumière n'est pas produite par l'incandescence d'un filament, mais PAR LE RAYONNEMENT D'UN GAZ SOUS L'EFFET D'UNE DECHARGE ELECTRIQUE. Elles ont un rendement fort supérieur à celui de la lampe à incandescence. De là, leur succès. Parmi elles, la lampe fluorescente TL, à cause de ses qualités particulières qui la font convenir à l'éclairage domestique, nous est la plus familière.

(Suivant documentation fournie par la firme Philips.)

Dubout, un grand artiste ferrroviaire

Au siècle dernier, une nouvelle invention, que des gens respectables considéraient comme diabolique, connut auprès des foules un extraordinaire succès. Nous voulons parler des chemins de fer.

En France, où l'esprit ne perd jamais ses droits, des journalistes exercèrent leur verve ou déversèrent leur bile sur ce nouveau mode de transport et des dessinateurs célèbres (ou qui allaient le devenir), tels Daumier et Gavarni, excitèrent le rire des foules en crayonnant des scènes cocasses prises sur le vif ou... inventées de toutes pièces.

Aujourd'hui, le wagon électrique avec air conditionné n'a plus rien de drôle, mais il est cependant un dessinateur en France qui a conservé un amour inextinguible pour la machine à vapeur. Vous le connaissez, c'est Dubout. C'est lui l'auteur de ces dessins époustouflants avec 5 ou 600 personnages. On peut examiner chacun de ces personnages à la loupe, ils ont tout : des dents, des boucles d'oreilles, des cravates, des pipes... ! On se l'imagine travaillant des journées à un seul dessin, où il accumule les détails les plus ahurissants et où les objets et les choses les plus hétéroclites sont réparés avec de la ficelle ou du papier collant !

Cet artiste, originaire du Midi, travaille aujourd'hui à Paris, dans un atelier du quartier St-Michel. Il est connu dans le monde entier et il a probablement été plus copié, plus plagié que bien des peintres célèbres.

Pour terminer l'année en gaité, nous avons voulu évoquer pour vous le souvenir et la manière de ses meilleurs dessins. Voici comment l'essayiste Paul GUTH a décrit l'œuvre de cet ami des chemins de fer, dans un numéro de la « Vie du Rail » :



Photo originale du dessinateur Dubout en vacances dans le Midi.
(Collection Commault.)

La locomotive rapetassée. La fumée gicle du milieu de la cheminée et non du haut, comme d'une cafetière crevée. Sur les lampons s'agrippe une colossale mémère qui console son lardon dont on voit le fond de la gorge, tant il gueule. Un huruberlu en canotier l'accompagne, avec sa valise précautionneusement posée sur ses genoux et un couvre-nuque, contre la traîtrise du soleil.

Aux portières des wagons jaune canari, c'est un étrépiement. Côte à côte, en une

gelée concentrée et tremblotante, s'entassent, se pressent, se compriment, s'imbriquent toutes les formes de nez en poires, de joues en fraises, d'yeux en compote. Tous les modèles de mentons en aubergines, de pince-nez, de lunettes, de binocles. De ce magma émerge le roseau d'un pêcheur qui commence à pratiquer son délassement favori, du haut du wagon.

— Vous savez, le train de Palavas est bourré de pêcheurs à la ligne.

Ailleurs, tous les épisodes amusants de la vie du bien-aimé tacot.

Un déraillement. Sparadra, le célèbre personnage en chapeau melon et tricol rayé, la binette constellée de bouts de

pansements, conduit gaillardement la locomotive qui était digne d'un sort plus doux. Dans sa douleur, la fumée se tord et fait des nœuds. Des voitures renversées sortent des jambes et leurs chaussettes à raies, des bras avec leurs manchettes. Au centre, le chef de gare se démène, étranglé dans son ceinturon militaire, sa tunique noire et son col rouge. Rapiécés comme l'exige la facézie de Dubout, ses pantalons blancs semblent s'être coincés à tous les aiguillages.

Plus loin, le drame se corse. La virago aux seins de fromage mou s'est armée d'un revolver. Elle tyrannise une horde de barbus rapiécés et de poupons à tétines qui ne croyaient pas que les voyages réservaient tant d'émotions.

Dubout pousse encore plus loin son amour des chemins de fer. Il prépare un Album ferroviaire, qui sera la chanson de geste du rail. Il me tend un carton à dessin, bourré jusqu'à la gueule. Nous feuilletons.

Palavas-Montpellier indirect. Toujours elle, la guimbarde sur rails des familles ! Dubout a réduit les wagons à des caisses, pareilles à celles des convois du temps de Daumier. Une bougie sert de feu arrière. Un croquenot joue le rôle de frein.

Ailleurs, le mécanicien demande courtoisement à un bûcheron, qui se tient en bordure de la voie : « La gare de Palavas, s'il vous plaît ?... »

Les adieux touchants. Sur le quai un couple se sépare à regret. Elle et Lui se ruent en baisers frénétiques. Ils s'encastrent en une étreinte farouche. Leurs nez, leurs bouches, leurs bras s'enracinent avec la ténacité du lierre. Dans le train, les voyageurs, et, sur la locomotive, le mécanicien et le chauffeur, la montre à la main, ne sont plus qu'une supplication. Sur le quai, le chef de gare, la main sur la hanche, le sifflet aux aguets, dans une posture de patience sur-naturelle, se joint à cette réclamation de toute une foule : « Allons ! dépêchez-vous ! Vous nous avez fait perdre vingt minutes déjà !... »



— Qu'est-ce qu'on attend ?
— Que le train soit complet.

Tout le monde connaît *Le Mécanicien a le hoquet*, qui ferait un dessin animé prodigieux.

— Celui-là on l'entend en sonore. Le bruit se répercute jusqu'à la fin.

C'est ainsi, en effet, qu'il faut le lire. Sur la machine le mécanicien a le hoquet. Elle tremblote, réduite à un brouillard, en pointillés, et à sa suite, jusqu'au dernier wagon, tout le train se gondole.

« Excusez-moi. Je ne vous avais pas vu ! » Un cycliste en chapeau melon, une fleur à la boutonnière, un litre dépassant de sa poche, a cogné le train de Palavas. Et celui-ci, choqué par tant de brutalité, dérailla !...

A Bouzigue-sur-Rhône fleurit la gare à roulettes. Le chef de gare la pousse à la sueur de son front, toutes bretelles pétales. Sur la façade, se coudoient les inscriptions : lampisterie, charcuterie. *C'est insensé ! la gare a encore dix minutes de retard !*

Il y a aussi le train qui fait un détour pour ne pas écraser la vache. Et le mécanicien qui conduit la locomotive avec un volant. Et le droit de passage qui me lire des larmes de rire.

Un couple est couché dans son lit. La maritorne monumentale, coiffée d'un bonnet de dentelles qui tombe jusqu'à sa lèvre moustachue. Contre son flanc, le

mari, gros comme une puce, essaie de s'absorber dans la lecture du journal.

Un rapide se rue à travers la chambre, qu'il traverse à toute vapeur de part en part. Le chauffeur active le feu. Les voyageurs se pressent aux portières, zébrés par la vitesse. Dans la chambre tout valse, comme sous l'effet d'un tremblement de terre.

— *C'est de la faute !* gémit la maritorne. *Pour 250 francs d'indemnité, il ne fallait pas accorder le droit de passage !...*

Du fond du cœur, et depuis son enfance, il faut adorer les chemins de fer pour devenir, comme Dubout, leur plus grand poète.

SECURITE ET HYGIENE

Résultats du concours-record au 31 octobre 1954

Commentaires

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur-Lux. Namen-Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	8 9	1 118	12 31	3 41	8 25	5 114	0 325
2	1 39	1 284	0 370	3 270	3 284	3 59	5 75
3	2 48	1 1	10 19	4 92	2 173		5 2
4	2 74	0 412	3 67	8 118	2 46	4 121	0 382
5	3 37	0 441	5 16	9 89	1 90	4 193	
6	3 54		1 265	4 79	2 40	0 311	
7	6 87	2 277	5 42		10 12	4 36	
8			2 166		5 44	0 669	
9			3 177		9 55	7 139	
10	5 88		9 95			2 6	
11	3 131		9 6			2 225	
12	4 27		4 39			11 88	
13			9 1			14 48	
14			5 9			14 1	
15			7 20			1 123	
16			12 27			7 34	
17			1 306			2 83	
18			8 1			1 20	
19						7 85	
20							
21			8 59				
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	37	5	113	29	42	96	10

Au moment où vous recevrez ce bulletin d'information, l'année approchera de sa fin et les jeux seront faits en ce qui concerne l'attribution de la coupe et des grosses primes du concours du meilleur taux de fréquence.

Mais le concours « permanent » dont nous donnons ci-contre les résultats au 31 octobre, comme son nom l'indique, continuera sa progression. Six équipes se maintiennent sans accidents. Parmi elles, nous tenons à souligner dans ce numéro consacré à Charleroi, la belle performance du MOUVEMENT DE CHARLEROI (équipe 2) QUI A DÉPASSE UNE ANNÉE ENTIÈRE SANS ACCIDENT DE TRAVAIL ! Un bravo également à l'équipe 17 du Hainaut (Mouvement de Mons) qui, après avoir enregistré un accident, est dans le « bon » depuis 306 jours !

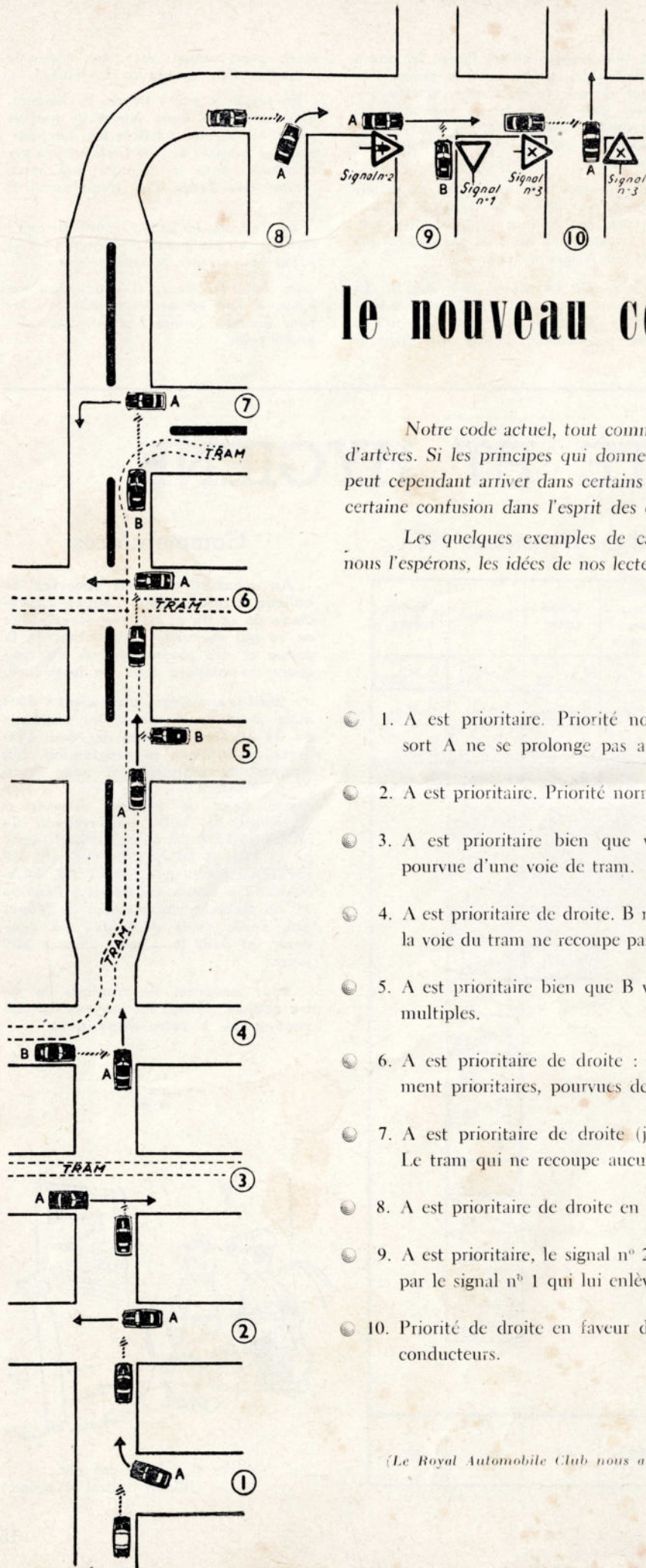
Pour améliorer les résultats de votre équipe, utilisez les moyens de prévention mis à votre disposition.

*
*
*



— Hier il a brûlé son nez.
(Illinois Central Magazine.)

Priorités dans le nouveau code de la route



Notre code actuel, tout comme l'ancien, établit un système de hiérarchie d'artères. Si les principes qui donnent la priorité aux carrefours sont simples, il peut cependant arriver dans certains cas que leur application puisse prêter à une certaine confusion dans l'esprit des conducteurs.

Les quelques exemples de carrefour que nous donnons ici préciseront, nous l'espérons, les idées de nos lecteurs, conducteurs d'auto et d'autobus.

- 1. A est prioritaire. Priorité normale de droite. Le fait que la rue d'où sort A ne se prolonge pas au delà de la jonction n'est plus à retenir.
- 2. A est prioritaire. Priorité normale de droite.
- 3. A est prioritaire bien que venant de gauche. La voie qu'il suit est pourvue d'une voie de tram.
- 4. A est prioritaire de droite. B n'a plus la priorité qu'il avait en 3 parce que la voie du tram ne recoupe pas de part en part la voie incidente.
- 5. A est prioritaire bien que B vienne à sa droite : il suit une voie à allées multiples.
- 6. A est prioritaire de droite : les deux véhicules suivent des voies également prioritaires, pourvues de voies de tram ou à allées multiples.
- 7. A est prioritaire de droite (jonction de deux voies à allées multiples). Le tram qui ne recoupe aucune des deux voies ne joue plus aucun rôle.
- 8. A est prioritaire de droite en l'absence de toute signalisation.
- 9. A est prioritaire, le signal n° 2 lui donne cette priorité. B en est prévenu par le signal n° 1 qui lui enlève toute priorité.
- 10. Priorité de droite en faveur de A. Les signaux n° 3 en avisent les deux conducteurs.