

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



Le Belfroi et la Collégiale Ste-Waudru à Mons.

(Photo Dédé C.G.T.)

MONS

LA ville est très ancienne ; la légende veut que Jules César aurait construit un fort sur une colline dont la dénomination latine (« mons ») est devenue celle de la ville.

On possède par contre des documents qui montrent Sainte Waudru, fille d'un comte de Hainaut, fondant un monastère en 650. C'est l'époque de la seconde évangélisation de nos provinces par Saint Liévin, Ste. Gertrude, St. Lambert, Ste. Begge etc...

De la fondatrice on sait qu'elle mourut en 686 et que son corps est conservé dans la collégiale qui porte son nom.

Une peste terrible ravagea la ville en 1348, c'est l'origine de la procession de la Trinité dont nous parlerons plus loin. A partir de la moitié du 15^e siècle, Mons dépend de la Maison de Bourgogne ; la ville sera occupée en 1572 par Louis de Nassau au cours de la lutte menée par la Maison d'Orange contre le duc d'Albe. En 1691, elle est assiégée par Louis XIV, en 1701, par Malborough et en 1792 et 1794 par le général Dimouriez à la tête des armées de la République française.

En 1914, les troupes anglaises défendant Mons, effectuèrent une retraite restée célèbre en luttant pied à pied. En 1918, à l'offensive libératrice, ce furent les Canadiens qui chassèrent les Allemands de la ville. Du 2 au 4 septembre 1944, se livra près de Mons une violente bataille entre les forces américaines et les Allemands.

Son folklore.

Mons est la ville du combat du Lumeçon qui se joue chaque année, le dimanche après la Pentecôte ; cette coutume date du 14^e siècle et constitue la version locale du combat de St. Georges et du Dragon. Ce jour là, un vent de folie souffle sur cette ville ; c'est un peuple entier, qui chante et danse sur le rythme endiablé du « Doudou » !

Ce jour là aussi, le car d'or, char sculpté et contenant les reliques de Ste. Waudru, est promené à travers la ville.



Des fenêtres du bâtiment de la S.N.C.V., on découvre cette vue d'ensemble de la nouvelle gare S.N.C.B.

Choses à voir.

L'Eglise collégiale de Sainte-Waudru est une de nos plus belles églises gothiques du 15^e siècle ; sa construction s'est poursuivie pendant plus d'un siècle et elle ne fut consacrée qu'en 1582, mais son plan primitif, dû à Mathi Laeyens, constructeur de l'hôtel de ville de Louvain, fut respecté.

Extérieurement, on est étonné de l'absence de tour, ce qui alourdit l'ensemble, mais l'intérieur de la collégiale est une merveille de grâce et d'audace. Nous recommandons à votre attention un tableau datant de 1577, situé près de l'entrée du trésor et montrant le « parentage de Ste. Waudru ».

La Grand'Place, avec son hôtel de ville construit en 1458, attire également le touriste qui y trouvera d'intéressants musées et ne manquera pas, pour avoir de la chance d'aller caresser le fameux singe de la Grand'Place.

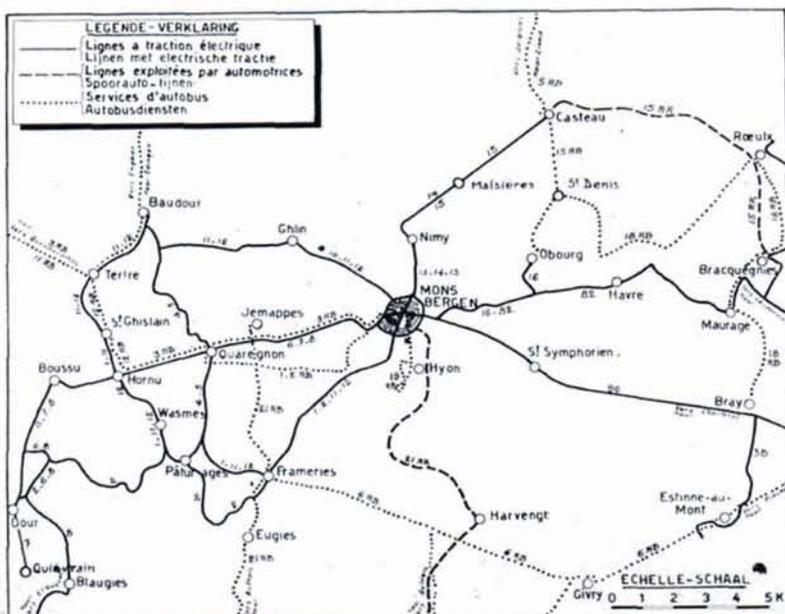
N'oublions pas, pour terminer, le beffroi de Mons, avec son joli carillon ; c'est le monument érigé sur le point le plus élevé de la ville et que l'on distingue à des kilomètres de là.

En prenant l'autobus vicinal jusqu'à Hyon, vous jouirez d'une vue splendide sur la ville.

NUMEROTATION DES LIGNES ELECTRIQUES PARTANT DE MONS

N°

- 1 Mons - Frameries - St-Ghislain.
- 2 Mons - Cuesmes - Eugies - Dour.
- 6 Mons - Boussu - Dour - Elouges.
- 7 Mons - Boussu - Dour - Quiévrain.
- 8 Mons - Boussu - Dour - Erquennes.
- 9 Mons - Boussu - Dour - Trichères.
- 10 Mons - Glin.
- 11 Mons - Frameries - Wasmes - Hornu - Baudour - Mons.
- 12 Mons - Baudour - Tertre - Pâturages - Mons.
- 13 Mons - Nimy.
- 14 Mons - Nimy - Maisières.
- 15 Mons - Casteau.
- 16 Mons - Obourg.
- 82 Mons - Charleroi par Houdeng et La Louvière.
- 90 Mons - Charleroi par Anderlues et Binche.



Le nouveau bâtiment de la direction du Groupe du Hainaut

Comme nous l'avions annoncé dans le numéro précédent, nous sommes allé visiter les nouveaux locaux de la Direction de Mons, situés place Léopold, en face de la gare S.N.C.B.

Afin d'occuper une situation de choix, au terminus des lignes vicinales et face à la gare de la S.N.C.B., la Société a acquis le seul terrain vacant sur la place Léopold ; en l'espèce un terrain d'angle d'environ 11 ares de superficie, s'étendant en profondeur et dont les façades se développent sur une longueur totale de 38 m. D'autre part, les bâtiments comportent plus de 1.600 m² de surface de locaux.

L'urbanisme nous imposait, en outre, une hauteur limitée à 11 m. au dessus du niveau du trottoir.

La photo en bas de page, donne une vue de la façade principale du bâtiment. Pénétrons, si vous le voulez, par la grande porte située à l'extrême droite ; c'est l'entrée réservée au public. Dans le hall sont réunis le service de délivrance des abonnements, le service des renseignements d'exploitation et l'affichage des tableaux-horaires. Les soubassements des guichets et le revêtement du sol étant en marbre, ce hall fait réellement impression. Au rez-de-chaussée, accessible par l'entrée réservée au personnel, on trouve un petit bureau réservé aux contrôleurs et un autre local où les receveurs viennent remettre leur recette et recevoir leur paie. Au rez-de-chaussée également, on a installé un bureau réservé à l'assistante sociale et au service médical. A côté, nous pénétrons dans la salle de réunion qui a grande allure avec des soubassements en carrelages vernissés et une belle cheminée en terre cuite (voir photo).

Le logement du concierge donne sur l'arrière-cour, ainsi que la construction qui abrite la nouvelle sous-station d'élec-

tricité, en cours de montage, où s'affairent M. Cage, contremaître, et son équipe.

En montant l'escalier aux revêtements muraux en grès émaillé, on se rend déjà compte que l'architecte a tenu à profiter des techniques les plus récentes. C'est ainsi que les plafonds des bureaux sont en plaques de plâtre perforé avec matelas de laine de verre, que les soubassements des cloisons vitrées au lieu d'être en unalut peint, sont en limba clair stabilisé (bois du Congo) et que les châssis des fenêtres sont en aluminium et d'un modèle vraiment pratique pour l'aération.

Le choix du revêtement du sol nous paraît particulièrement heureux ; il s'agit d'un tapis de sol en caoutchouc coloré et ciré qui convient beaucoup mieux à des locaux à usage de bureaux que le parquet ordinaire en bois, qui exige un entretien constant.

Autre innovation, le chauffage est à air pulsé et conditionné, hiver comme été, grâce à un appareillage de fabrication belge.

Il est important aussi que l'on sache que le terrain était des plus mauvais et que pour vaincre la nappe aquifère, il a fallu la rabattre par pompage et foncer des pieux pour y établir l'ossature en béton. Tous ces travaux ont retardé la mise en route du gros-œuvre.

Tous ceux qui ont connu les anciens bureaux, entassés dans cette curieuse villa de la place des Alliés et qui ressemblait à un chalet suisse tel qu'on devait en voir à l'Exposition de 1910, seront d'accord pour dire que nos collègues de Mons ont amplement mérité leurs nouvelles installations.

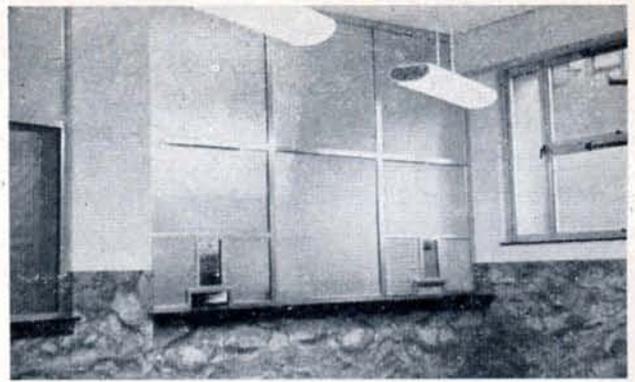


Façade du bâtiment donnant sur la Place Léopold. A droite, la rue de la Houssière par où descendent les trams venant de la Grand'Place.

(Toutes les photos de ce reportage ont été prises par M. Gilliams, agent de la Société.)



De gauche à droite, M. Descamps, M. Maquestiau, M. Dufrasne et M. Verdure.



Partie du hall réservé au public. A remarquer les cloisons en verre cannelé avec ossature en aluminium.

Le réseau de Mons

Depuis 1926, Mons est le siège de la direction régionale du Groupe du Hainaut, qui a été constitué, à cette époque, des trois réseaux antérieurement distincts de Charleroi, du Centre et du Borinage, auxquels on a adjoint celui de Tournai. Dans cette province active et très peuplée, le « tram vicinal » est le moyen habituel de déplacement des habitants et lorsqu'on la traverse, on ne peut manquer d'être frappé par la multiplicité des lignes vicinales, l'excellence du matériel, la moyenne élevée de la vitesse commerciale, la grande fréquence des passages et l'afflux des voyageurs même en dehors des heures de pointe.

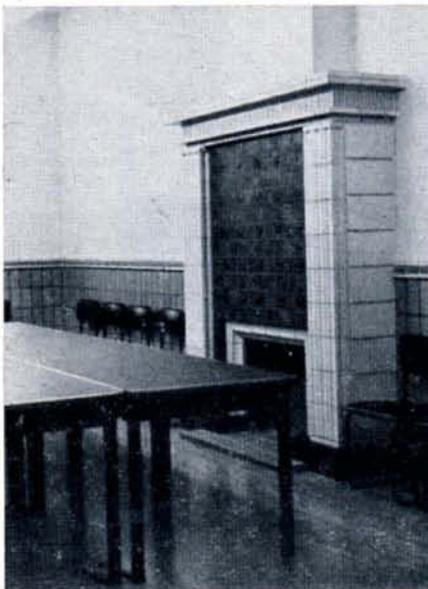
Le Groupe est dirigé par M. Kennes, Directeur. Il est aidé de MM. Sir-

Jacobs et Declercq, Ingénieurs en Chef, qui s'occupent des affaires d'exploitation.

Le service des Voies et Travaux est l'apanage de M. Hanappe, Ingénieur en Chef, aidé de M. Blanquet, Ingénieur, tandis que M. Pourveur, Ingénieur, a repris les sous-stations, le service des achats et la ligne aérienne Mons-Borinage.

Prochainement, M. Hubau, Ingénieur technicien, ira s'installer à La Louvière et s'occupera plus spécialement des sous-stations et de la ligne aérienne de Charleroi et du Centre.

M. Watelet, Ingénieur Commercial, est chargé des problèmes de mécanisation des services de comptabilité.



Cheminée de la salle de réunion.

Le nouveau bâtiment

Le personnel de ces services est séparé du public par une cloison vitrée et chaque guichet est pourvu d'un appareil à double paroi translucide percée de trous, évitant aux agents le danger des contaminations. C'est là que nous trouvons M. Schmits, préposé aux abonnements avec M. Closset qui s'occupe du standard téléphonique; bien entendu, en fin de semaine, ils sont aidés par un roulement d'agents qui assurent la permanence nécessaire. Un agent s'occupe également, toute la journée, de la vente des coupons. Dans le même hall, mais caché par des vitres mates, on a logé le service du Mouvement, dirigé par M. Maquestiau, chef de mouvement de 1^{re} classe, aidé de MM. Dufrasne et Descamps, chefs de mouvement de 2^{me} classe et de M. Verdure, commis. On se rend compte que la multiplicité et l'enchevêtrement des lignes du Hainaut ne doivent pas manquer d'apporter du travail



M. Watelet et M. Dehon.



Mme Baudouin, MM. Nicaise et Berger.



M. Coulon, M. Michez, M. Navez (assis), Mme Clément, M. Tonnoir, Mme Hugé, M. Watelet.

à ce quatuor que nous avons photographié page 4. M. Maquestiau n'a qu'une porte à ouvrir pour avoir accès dans le bureau de M. Sirjacobs, Ingénieur en chef.

Au premier étage, nous allons pénétrer dans le bureau du Directeur, M. Kennes, d'où l'on a une vue circulaire sur la place Léopold, autour de laquelle les tramways de Mons effectuent un mouvement giratoire pour aller stationner devant la gare S.N.C.B., avant de prendre leur départ.

A côté, nous trouvons le bureau de M. Dehon, commis de 1^{re} classe qui s'occupe actuellement du secrétariat du Directeur.

Au même étage, notre guide s'ef-

face, pour nous laisser entrer dans un grand bureau où l'on nous présente d'abord Mlle Estievenart, commis de 1^{re} classe, qui a dans ses attributions la responsabilité du service dactylographique; auprès d'elle nous trouvons M. Depaepe, commis principal, Mlle Dhainaut, commis (Assurances), M. Huart, commis, et Mlle Dersin, commis. Par des cloisons vitrées, nous apercevons l'équipe des dactylographes qui comprend Mmes Godefroid, Anseau, Léonard et Dupont.

Dans le même couloir, nous trouvons le bureau de M. Watelet, déjà cité.

Dans le bureau de la comptabilité générale on nous présente Mme Hugé,

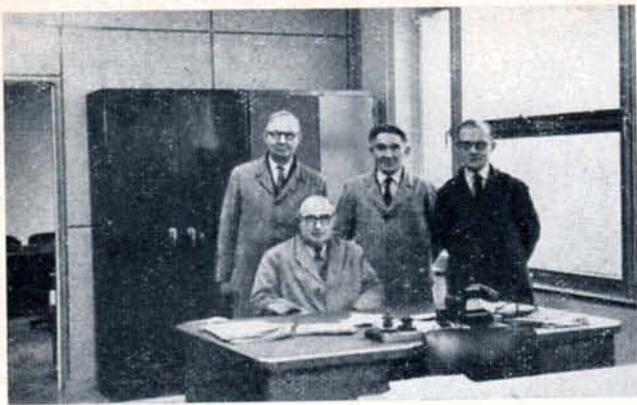
commis principal. M. Navez, contrôleur, ensuite Mme Clément, Mlle Ligny et M. Michez, qui s'occupent tous trois des salaires. La comptabilité des recettes est du ressort de M. Coulon, chef de service, qui travaille avec M. Tonnoir, commis principal et avec les frères Detaille.

Dans un petit bureau isolé par des parois vitrées, nous allons observer Mme Baudouin qui pianote sur une machine comptable flambant neuf, qu'elle partage du reste avec MM. Nicaise et Berger, car les divers départements de la comptabilité se mécanisent de plus en plus. Chacun de ces agents dispose de meubles métalliques et l'on a une favorable impression d'or-



M. Huart, Mlles Estievenart et D'Hainaut, M. Depaepe. La photo de droite montre une partie des bureaux de la comptabilité.





Le service des achats. M. Thiery, M. Leblanc (assis), M. Caillaux, M. Dufour.



Le bureau dactylographique est bien équipé. Au second plan Mme Léonard, Mme Anseau. A l'avant-plan Mme Godefroid, Mme Dupont.

dre et d'efficience, en pénétrant dans ces nouveaux bureaux.

Dans le couloir du 2^m étage s'ouvrent les portes des bureaux de M. Hanappe, Ingénieur en Chef, et de M. Blanquet, Ingénieur des Voies et Travaux. M. Blanquet nous introduit dans un vaste bureau particulièrement bien éclairé et nous voici en présence de M. Byl, chef de service de 1^{re} classe, M. Foucart, géomètre expert immobilier, M. Coulon junior, géomètre expert, M. Gilquin, surveillant de 1^{re} classe, M. Badoux, chef des voies, M. Jannelle, géomètre expert, ainsi que MM. Nennin, Claeys et Williême. Ce bureau est pourvu de trois tables de dessin, dont deux sont visibles sur la photo. On sait que le sous-sol hennuyer est fréquemment sujet à de curieuses contractions qui affectent dangereuse-

ment l'assiette de nos voies. Le jour de notre visite, c'était une rue de Mons qui s'était effondrée sur une trentaine de mètres et nos services V.T. avaient été sur les dents. Le service V.T. de Mons couvre un vaste territoire délimité par Mons-Enghien-Quevaucamps-Le Rœulx.

Au deuxième étage a été également logé le service des achats dont s'occupe M. Pourveur, Ingénieur, qui a également les sous-stations et la ligne aérienne dans ses attributions. Le bureau comprend M. Leblanc, commis principal, qui établit des demandes de prix, reçoit les offres et fait les comparaisons. M. Thiery vérifie les factures, M. Dufour établit les bons de commande et réunit les statistiques. M. Caillaux dresse le planning des commandes et s'occupe du classement. On

se doute que la masse des multiples fournitures nécessaires à la vie de ce Groupe représente des millions de francs et qu'une bonne gestion de cet important bureau peut se traduire par des économies substantielles.

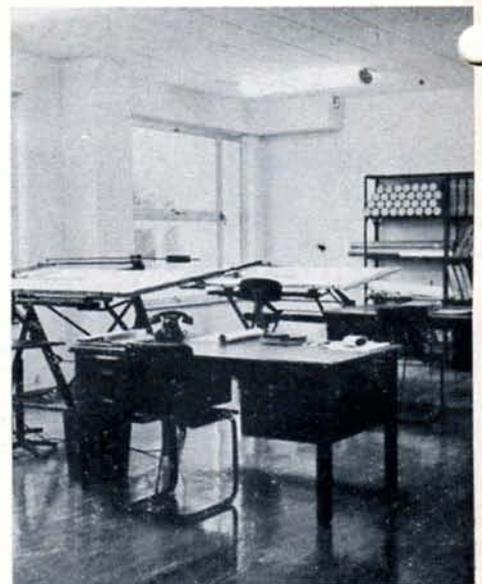
Il était midi lorsque nous eûmes terminé notre tour et nous vîmes les employés se diriger vers le réfectoire situé également au 2^m étage.

En redescendant, nous avons rencontré Mlle Roberte Laurent, assistante sociale, qui tient une permanence au rez-de-chaussée tous les 15 du mois.

Après avoir pris encore une vue extérieure du bâtiment, nous avons braqué notre viseur sur l'aubette vicinale de la place Léopold, qui disparaîtra bientôt, après avoir rendu bien des services, tant aux voyageurs qu'à nos agents.



Le service V. T. Assis, M. Blanquet. De g. à dr.: MM. Byl, Gilquin, Williême, Claeys, Coulon, Foucart, Nennin et Badoux.



Un coin du bureau de dessin.

Le Personnel du Hainaut compte un artiste Dinandier



M. Desaire.

Si quelqu'un avait dit, il y a un an, à M. J. Desaire, receveur au dépôt de Charleroi, qu'il deviendrait dinandier durant ses heures de loisirs, il aurait probablement haussé les épaules. Aujourd'hui, c'est nous qui sommes incrédules en admirant la production artistique de notre collègue et c'est à peine si nous pouvons croire qu'au mois d'août dernier, il n'avait jamais battu le cuivre !

L'été passé, en effet, M. Desaire dut prendre quelques jours de repos à la suite de maladie et d'opération successives. En flânant dans les rues de Dinant, il entendit marteler du métal; il s'enquit auprès de ses amis qui le présentèrent à l'artisan et M. Desaire, brusquement intéressé, le regarda travailler avec un intérêt profond.

Rentré chez lui, il commanda des plaques de cuivre à Dinant, confectionna lui-même des poinçons et des burins de diverses grandeurs et après avoir dessiné les premiers motifs décoratifs d'assiettes murales, il se mit à l'ouvrage durant son temps libre.

Quelques mois après, il avait déjà ouvré assez de sujets pour organiser une petite exposition de ses œuvres à l'hôtel de ville de Jumet.

M. Desaire a bien voulu nous expliquer la genèse du travail, en partant de la plaque ronde de cuivre de 6 mm. d'épaisseur. Ce cuivre a subi au préalable des bains spéciaux pour lui permettre d'être facilement refoulé.

Une vieille machine, achetée avant-guerre au marché aux puces et qu'il a retrouvée au grenier, lui permet d'effectuer le cintrage du bord des assiettes. Puis, après avoir dessiné un motif décoratif, il le reporte par décalque sur le fond. Ensuite, on passe au cisèlement des contours; puis on retourne l'assiette et on commence avec divers burins à refouler les parties qui doivent venir en relief. Pour finir, sur la face visible, on martèle le fond avec un burin gaufré pour réaliser les ombres; on peut également effectuer des fonds en écailles de poisson.

A notre demande, M. Desaire nous montre les dessins au crayon qu'il a réalisés pour créer ses multiples modèles; il y a là un mineur au visage expressif, une hiercheuse, un semeur, un lion belge, un footballeur prêt à shooter, une grappe de raisin particulièrement difficile à ciseler. Le trait de crayon est ferme et juste, l'artiste se révèle ici avant que ne commence le travail du batteur de cuivre.

M. Desaire peut être particulièrement fier de sa dernière œuvre: un tableau rectangulaire, qu'il a encadré lui-même,



A l'exposition organisée à l'hôtel de ville de Jumet, M. Desaire présente de nombreuses assiettes murales.

nous montre un cerf sortant de la forêt; le relief, bien proportionné, souligne le renflement du ventre de l'animal. Le grain chaud du cuivre poli, le fin ciselé des arbres, en font indiscutablement une œuvre d'art.

Nous avons quitté M. Desaire en lui souhaitant de pouvoir continuer à faire plaisir à de nombreux amateurs de la dinanderie, cet art bien de chez nous, qui connaît un regain d'intérêt.

LE TRAM thème d'inspiration poétique

« Et leur élan m'ébranle encore et me secoue,
« Qu'au loin, dans la ténèbre et dans la nuit du sort,
« Ils réveillent déjà, du fracas de leurs roues,
« Le silence endormi... »

Emile VERHAEREN.

SURGISSANT du brouillard qui calfate la ville,
Il roule à corps perdu vers son morne destin,
Jusque tard dans la nuit et très tôt le matin,
Aveugle et silencieux, circonspect et docile.

IL roule vers le but sans se lasser jamais,
Sans se plaindre jamais du gel qui mord ses roues,
Malgré l'obscurité menaçante qu'il trouve,
Malgré ses essieux lourds et l'ennui du trajet.

IL s'éloigne et la paix s'empare de la nuit
Tandis que les époux à nouveau rassemblés
Bavardent calmement et semblent ignorer
Que la joie d'être ensemble, ils la doivent à lui!

Joseph DELMELLE (1946)

NOTRE COUVERTURE

Nous devons cette photo artistique au Commissariat général du Tourisme. A gauche, le beffroi et, au milieu, la Collégiale Sainte-Waudru, un des plus beaux édifices gothiques de notre pays; dans les paisibles quartiers, autour de la collégiale, on trouve encore de nombreux hôtels anciens aux façades imposantes.

Nouvelles boîtes de vitesses pour autobus à la S.N.C.V.

LA S.N.C.V. a actuellement en commande quelque 250 autobus à grande capacité (90 places). Ces véhicules, qui sortent au rythme d'environ quatre par semaine, sont équipés d'un nouveau type de boîte de vitesses. Il s'agit d'une boîte à trains épicycloïdaux à commande pneumatique. Cette boîte est accouplée au moteur par l'intermédiaire d'un embrayage hydraulique.

Afin de bien faire comprendre le mécanisme de cette boîte très particulière, il convient de donner quelques mots d'explication sur ce qu'est un « train épicycloïdal ».

On peut voir représentée, figure 1, la composition d'un tel « train ». (Pour faciliter la compréhension du fonctionnement de ce mécanisme, nous en avons schématisé les organes à la figure 2.) Un pignon central RS appelé ROUE SOLAIRE attaque un certain nombre de roues dentées S réparties autour de lui. Ces roues dentées S sont appelées SATELLITES.

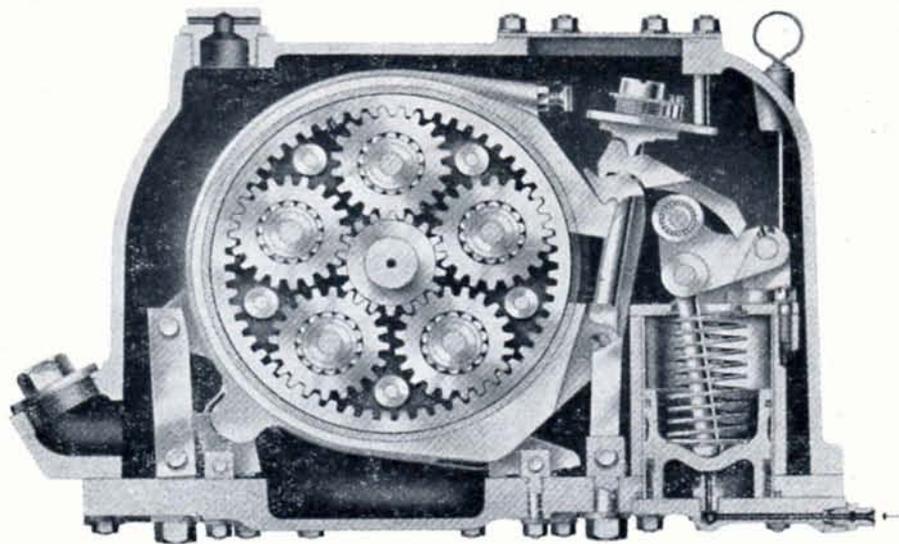


Fig. 1.

Ces satellites engrènent à leur tour dans une couronne dentée P appelée PLANÉTAIRE.

Supposons maintenant que par un dispositif quelconque de blocage on empêche le planétaire de tourner. Que se passe-t-il ?

Si la roue RS tourne (comme sur le dessin) dans le sens des aiguilles

d'une montre (sens horlogique), les roues S auront tendance à tourner sur elles-mêmes dans le sens opposé à celui de RS (sens anti-horlogique). Mais ces roues S engrènent également avec P qui est fixe. Le mouvement de rotation anti-horlogique des roues S, aura ainsi pour effet d'entraîner les axes de ces mêmes roues S dans un mouvement de rotation d'ensemble AUTOUR de RS et ce dans le sens horlogique.

Les roues S seront donc animées de deux mouvements de rotation, un autour de leur axe et un autour de RS, exactement comme le globe terrestre tourne sur lui-même et autour du soleil. Nous pouvons maintenant relier tous les axes des roues S par une même pièce. Cette pièce sera donc entraînée par les roues S dans le même mouvement de rotation autour de RS.

Si nous munissons cette pièce d'un axe nous aurons réalisé un système de changement de vitesse. L'arbre d'entrée porte la roue RS, l'arbre de sortie

tre trains réalisent les 1^{re}, 2^{me}, 3^{me} vitesses et la marche arrière.

Pour qu'une vitesse soit engagée, il suffit que le planétaire correspondant soit bloqué, les trois autres étant libres. Ce blocage se réalise par l'application sur P d'une bande de frein commandée par un piston à air comprimé. Il y a donc quatre bandes de freins et quatre pistons.

Il reste à dire un mot de la 4^{me} vitesse en prise directe, dans laquelle l'ensemble des engrenages tourne

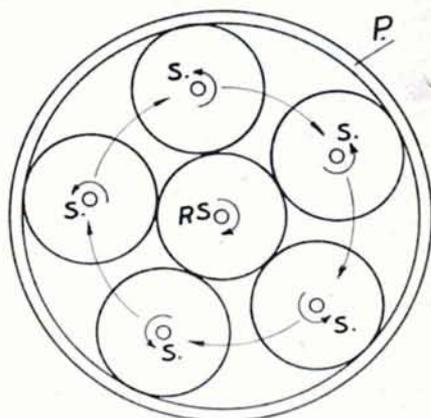


Fig. 2.

comme un ensemble solide. Cette prise directe s'applique par l'intermédiaire d'un embrayage multidisque.

Pour passer d'une vitesse à une autre, le mécanisme est tel que la bande de frein de la vitesse primitive se dégage plus vite que ne s'engage celle correspondant à la nouvelle vitesse. Le passage se fait donc de façon automatique et continue. On a de ce fait pu supprimer la pédale d'embrayage, rendant ainsi la commande du véhicule particulièrement aisée.

La commande de la boîte se fait manuellement à partir d'un petit levier qui se meut dans une grille à cinq encoches (quatre pour les vitesses avant et une pour la marche arrière).

La partie inférieure de ce levier est munie d'un galet qui vient appuyer sur une des cinq soupapes qui se trouvent réunies dans la boîte à soupapes placée dans la colonne du changement de vitesse.

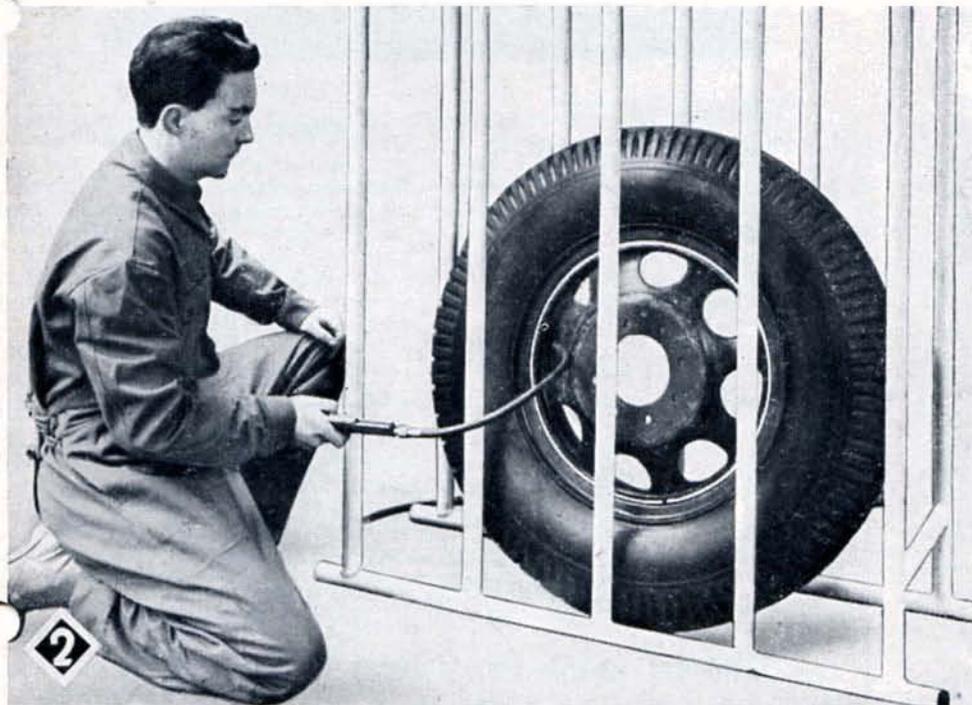
Ces cinq soupapes commandent les quatre pistons des bandes de frein et l'embrayage multidisque de la prise directe.

Résumons maintenant les avantages que vont apporter aux conducteurs, cette nouvelle boîte :

- 1° Conduite aisée au moyen de DEUX pédales seulement.
- 2° Changement de vitesse rapide, quelques centimètres seulement séparant deux positions du levier de changement de vitesse.
- 3° Grâce aux trains épicycloïdaux, toujours en prise, la synchronisation devient inutile et par la combinaison du 1° et 2°, le conducteur sera encouragé à descendre les côtes aux petites vitesses.
- 4° Facilité de démarrage en côte grâce à l'embrayage hydraulique.
- 5° Grâce au système d'application rapide des bandes de frein, perte de vitesse très réduite aux changements de vitesse, d'où fonctionnement silencieux, rapide et doux.
- 6° Entretien réduit, dû au fait que les chocs entre pignons sont supprimés dans le système à trains épicycloïdaux et dû également au dispositif d'auto-compensation de l'usure des bandes de frein.

On pourra juger par ces quelques lignes de la belle réalisation que constitue cette nouvelle boîte, dont quelque 250 exemplaires seront mis en service sur les lignes vicinales d'autobus, montrant une fois de plus la S.N.C.V. à la pointe même du progrès.

LE GONFLAGE DES PNEUS



NOUS AVONS LU POUR VOUS...

Quand on gonfle un pneu Poids lourd, le monteur doit se garder de se pencher au-dessus du pneu. Il doit se tenir à distance de façon à être hors de la zone de danger si le cercle vient à se détacher avec violence lors du gonflage.

On a d'ailleurs imaginé des cages de sûreté pour le gonflage des pneus « Poids lourd » (voir photo).

A noter que dans nos garages le même dispositif de sûreté a été mis au point. Les mécaniciens sont instamment priés de faire usage de ce dispositif afin de se préserver contre ce genre d'accident toujours grave.

L' cliché et article obligeamment prêtés par « Englebert Magazine ».

Le prix Chatrian 1955

Chaque année, depuis sa fondation, nous avons présenté à nos lecteurs le lauréat du prix Chatrian.

On se rappelle que ce prix littéraire, auquel contribue la S.N.C.V., a été fondé en souvenir de l'auteur Alexandre Chatrian, qui, associé avec E. Erekmann, a écrit des œuvres bien connues comme *l'Ami Fritz*, *Le fou Yégof*, *Waterloo*, etc...

Cette année, le prix a été décerné à M. Etienne Cattin, Ingénieur à la

S.N.C.F. à Reims, pour ses ouvrages à la gloire des cheminots : *Trains en détresse* et *Ceux du Rail*. Le jury était composé d'écrivains et de critiques de valeur tels que M. Paul Vialar, M. J. Duhamel et M. André Billy.

La proclamation eut lieu dans les salons du buffet de la gare de l'Est en présence de nombreux invités, des journalistes et photographes de presse.

Dans *Trains en détresse* (Ed. Juliard, 500 fr.fr.), l'auteur a décrit la vie d'un dépôt de la S.N.C.F. durant l'occupation, tandis que se posait pour

les « gueules noires » (mécaniciens et chauffeurs) l'angoissant problème : aider le sabotage fait par la Résistance en paralysant un trafic utile également aux Français, ou travailler pour l'occupant tandis que d'autres risquaient la torture pour l'abattre. Les meilleures pages sont celles où l'auteur nous raconte la conscience professionnelle du cheminot en lutte avec la haine du Boche.

Le grand mérite du prix Chatrian, c'est d'avoir fait connaître au public plusieurs cheminots écrivains.

L'exposition du chemin de fer miniature à Bruxelles



Picarelle A.,
chef-receveur
45 ans serv.
Gr. Flandres



Van Nieuwenhuyzen G.,
receveur
41 ans serv.
Gr. Brabant



Van Peteghem G.,
piocheur
45 ans serv.
Gr. Flandres



Van Kaert P.,
machiniste 1^o cl.
49 ans serv.
Gr. Anvers



Van Calster K.,
machiniste 1^o cl.
47 ans serv.
Gr. Anvers



De Becker Ph.,
contrôleur
48 ans serv.
Gr. Brabant



Cette photo nous est parvenue un peu tard, mais elle méritait cependant d'avoir sa place dans notre bulletin. Prise lors du vernissage de l'exposition du chemin de fer miniature à Bruxelles, il y a quelques mois, nous y voyons M. Anseele, Ministre des Communications, reçu au stand des Vicinaux par M. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant (à droite

de la photo) et par M. Daubresse, Ingénieur en chef à l'Administration Centrale.

A gauche, on distingue le profil de M. Hausman, Ingénieur technicien. Chacun d'eux avait de bonnes raisons d'être fier de présenter leur œuvre commune: la motrice type « N », dont 75 exemplaires roulent dans la capitale et dont une jolie maquette, fabriquée à l'atelier de Cureghem, était exposée.



Liste des Agents des Groupes mis à la pension

Mois de décembre 1954 et janvier 1955.

	Années de service	Groupe
Van Kaert, Petrus, machiniste 1 ^o cl.,	49	Anvers
Janssens, Victor, conducteur . . .	41	»
Denies, August, conducteur AR, . . .	42	»
Debruyne, Gustaaf, conducteur . . .	42	Flandres
Reyniers, Arthur, conducteur AR. . .	40	»
Otte, Emiel, receveur . . .	35	»
Beel, Gustaaf, machiniste 1 ^o cl. . .	32	»
Derue, Auguste, machiniste . . .	48	Hainaut
Ménart, Léon, conducteur AR. . .	35	»
Verstraeten, Gérard, conducteur . . .	29	»
Duval, Alexandre, piocheur . . .	25	»
Pirotte, Jean, piocheur . . .	20	Liège-Limb.
Lecocq, Jean, conducteur AR. . .	47	Brabant
Van Hemelrijk, Pierre, conducteur . . .	44	»
Gochet, Frans, manœuvre . . .	42	»
Stevens, Louis, conducteur AR. . .	39	»
Van Heerbeek, Omer, piocheur . . .	37	»
Breijnaert, Auguste, piocheur . . .	37	»
Frederickx, Herman, chef des voies . . .	36	»

Vicinale

Nos joies et nos peines

NAISSANCES.

GROUPE DU HAINAUT.

Christine, chez M. Cuvelier, C. (Quaregnon); Claude, chez M. Gondry, C. (La Louvière); Claudine, chez M. Detaille, F. (Mons); Marie-Paule, chez M. Duval, A. (Tournai); Freddy, chez M. Dufrasnes, G. (Eugies); Myriam, chez M. Damay, A. (Jumet); Philippe, chez M. Meunier, V. (Charleroi); Denis, chez M. Rennault, R. (Charleroi); Jean-Yves, chez M. Dehon, F. (Eugies); Françoise, chez M. Bex, J. (Mons); Danielle, chez M. Ogier, M. (Charleroi); Jean-Pierre, chez M. Deffenne, E. (Charleroi).

GROUPE NAMUR-LUXEMBOURG.

André, chez M. Labiouse (Ohey); Henri, chez M. Hamende (Andenne).

GROUPE DE LIEGE.

Ludo, chez M. Daenen, B. (Tongres); Sylviane, chez M. Freches, M. (Liège); Lucienne, chez M. Nassen, A. (Tongres); Dominique, chez M. Bulte, G. (Liège); Jeaninne, chez M. Degaevre, O. (Ans); Myriam, chez M. Pirson, R. (Ochain).

GROUPE DU BRABANT.

Martin, chez M. Van Casteren, R. (Haacht); Linda, chez M. Gillekens (rue Bara); Jean-Pierre, chez M. Rooseleir (La Roue); Godelieve, chez M. Vonck (Cureghem); Willy, chez M. Pauwels, Pierre (Asse); Jacqueline, chez M. Bellemans (Molenbeek-L.-A.); Danielle, chez M. De Bot, M. (Cureghem); Victor, chez Schoukens, E. (Cureghem); Françoise, chez M. Evenspoel, K. (Cureghem); Anne-Marie, chez M. Hellinckx, M. (Cureghem); Etienne, chez M. Verherbrugge, M. (Asse).

MARIAGES.

GROUPE DU HAINAUT.

M. Guillaume, Alphonse, a épousé Mlle Debacq, Liliane; M. Fouard, Léon, a épousé Mlle Patouf, Monique; Mme Godfroid, Jeanne, a épousé M. Maeschalck, André.

GROUPE DE BRABANT.

M. Segers, Joseph, a épousé Mlle Jeanne-Marie Van den Borre.

DECES.

Nous avons été peinés d'apprendre le décès de :

Lecocq, Florent, ouvrier qual. 1^{re} cl. (Liège); Rasseneur, Fernand, conducteur A.R. (Hainaut); Van Hoogten, Alphonse, ouvrier qual. 1^{re} cl. (Brabant); Sevenhant, Marcel, chef-piocheur (Hainaut).

GROUPE NAMUR-LUXEMBOURG

Le Groupe exploite depuis le 1^{er} janvier un service public d'autobus Dinant - Custinne en extension au service Dinant - Florennes.

Le service d'autobus Saint-Hubert - Arville a été remis en activité par notre direction de Namur.

Depuis le 1^{er} janvier, les services publics d'autobus Dinant - Beauraing et Beauraing - Wellin - Graide sont exploités directement par le Groupe Namur - Luxembourg.

B. : A propos de « dépêche », on n'a toujours pas retrouvé les gansters qui ont enlevé les dépêches postales sur l'autorail de Gembloux.

R. : Heureusement que ça s'est bien passé pour le personnel, car dans ce pays, on aurait pu jouer... du couteau!

B. : Oh là, là, je descends vous avec l'esprit trop aiguisé!

Les PROPOS du



Contrôleur BOUDARD

Receveur : Alors, chef, on se modernise; je vois que vous avez recouvert le dessus de votre képi de tissu plastique.

Boudard : C'est pratique quand il faut attendre, comme aujourd'hui, le passage d'un tram dans la pluie.

R. : En effet, je ne vous vois pas faire votre service avec un « chamberlain »!

B. : Ce qui me fait sourire, c'est que je viens de lire dans mon journal que dans les trains suisses, les voyageurs imprévoyants peuvent louer, à leur descente, de petits parapluies!

R. : Bonne idée, mais comment les chemins de fer rentrent-ils en possession de ces riflards, voilà le... « pépin »!

B. : Je suppose que c'est le chef de gare qui détient la réserve; d'ailleurs, chez nous, on pourrait très bien louer les parapluies conservés dans le coin des objets perdus!

R. : Je comprends bien que vous blaguez, et moi je vois d'ici la vitrauphanie publicitaire :

« Pour éviter d'être trempé
» Louez un parapluie à la S.N.C.V. »

B. : Avec notre climat ce serait une bonne recette... pour créer de nouvelles recettes! C'est l'obsession de nos dirigeants qui continuent la lutte contre le déficit de certaines lignes ferrées; ils refusent d'utiliser le parapluie... administratif et je connais au moins une demi-douzaine de lignes qui, avant l'été, vont passer à l'autobus.

Hier, sur Aarsele-Courtrai, l'autorail fut fleuri et orné de crêpe par le personnel pour son dernier voyage et j'apprends que sur la ligne Courtrai-Moorsele le curieux autorail à pantographe va également céder la place.

R. : On m'a dit qu'on a déjà « stocké » une douzaine d'autobus urbains pour les transférer, au jour J et à l'heure H, à Ostende où ils remplaceront les tramways urbains.

B. : C'est exact, l'opération « Perkins » a commencé le 14 février.

R. : Il faudra qu'on se dépêche si l'on veut encore photographier les petits trams si propres d'Ostende.

Les nouvelles lignes d'autobus

GROUPE LIEGE-LIMBOURG

L'autorisation du service spécial d'autobus Vaals - Eupen - Verviers - Micheroux a été transférée à la S.N.C.B.; l'itinéraire Vaals - Gemmenich - Moresnet - Chapelle - La Calamine Micheroux nous reste autorisé.

Depuis le 13 décembre, le trafic « voyageurs » de la ligne vicinale électrique Liège - Vottem - Millmort a été arrêté et assuré par des autobus.

Le service public d'autobus Hasselt - Bourg-Léopold avec extension jusqu'à Zolder, a été prolongé jusqu'à Viversel.

Au service public d'autobus Mol - Meerhout - Eindhout - Zichem (avec extension vers Geel et Tessenderlo) a été ajoutée une extension Zichem - Diest (8 km 320).

L'HYGIENE DES LOCAUX

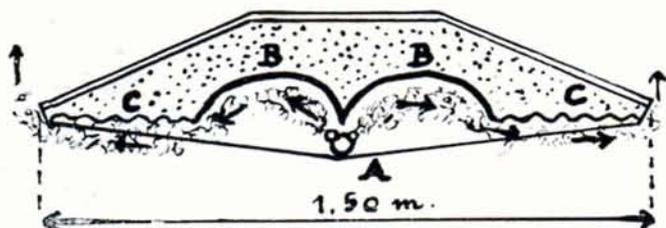
Le chauffage par rayonnement aux ateliers de Merksem

Il y a quelques années encore, le travail aux machines dans nos ateliers, durant les jours d'hiver rigoureux, n'était pas toujours agréable ; les ouvriers, battant la semelle, perdaient souvent beaucoup de temps à réchauffer leurs doigts gourds et devaient attendre avant que leur machine pût « tourner » normalement.

Depuis l'après-guerre, les braseros et poêles en fonte ont été, un peu partout, abandonnés au profit d'éléments chauffants de marques diverses, utilisant le plus souvent le principe du chauffage par la pulsion d'air chaud. Mais notre but n'est pas de nous livrer à une étude comparative. Nous voulons simplement faire connaître les excellents résultats obtenus par un autre procédé expérimenté à grande échelle à Merksem, où l'on utilise le gaz et le principe du rayonnement de la chaleur.

Description de l'installation.

Le chauffage de ce vaste atelier se fait au moyen de panneaux radiants, installés dans les fermes de la toiture et rayonnant la chaleur vers le bas (voir photo et schéma de l'appareil en bas de page). Les panneaux radiants se présen-



tent comme suit : La rampe de brûleurs A dirige les flammes vers deux corps radiants en forme d'arc de cercle (B-B) qui sont portés à une haute température. Les gaz brûlés chauffent ensuite les panneaux en tôle ondulée (C), appelés récupérateurs. Pour éviter les pertes de chaleur vers le haut, les plaques radiantes cintrées (B) et les récupérateurs sont soigneusement isolés à la laine de verre et à l'amiante (marqué par pointillés sur le schéma).

La marche des brûleurs peut être commandée, soit automatiquement par thermostat, soit, en cas de panne, manuellement par perche manœuvrant les vannes ordinaires.

Il n'y a donc pratiquement jamais d'arrêt dû à une panne de l'appareillage automatique.

Caractéristiques de ce genre de chauffage

Le chauffage par rayonnement convient surtout aux locaux de grande hauteur (au moins 6 mètres) dont la toiture n'est pas hermétique.

Les appareils ainsi installés à proximité des lanterneaux, ne présentent aucun encombrement, ce qui dans le cas de l'atelier d'Anvers-Merksem, avait une grande importance.

Chaque appareil couvre environ une surface de 100 m² et les rayonnements émis par les appareils se recouvrent mutuellement.

Le rayonnement ne chauffe pas l'air traversé, la chaleur émise est absorbée par les corps que le rayonnement rencontre. Ces corps s'échauffent et rayonnent à leur tour en

chauffant l'air ambiant. Nous n'ignorons pas que tout ceci paraîtra théorique et que nombre de lecteurs resteront sceptiques ; nous pouvons les assurer que l'impression de chaleur est réelle et efficace, mais on reste stupéfait lorsque, pour la première fois, on aperçoit les brûleurs en action, à 8 m. du sol, sous une toiture vitrée où l'on devine que la température est glaciale !

Dans un atelier similaire expérimental, des thermomètres placés à diverses hauteurs, prouvent que la chaleur augmente à mesure que l'on descend vers le sol.

AVANTAGES

1) Il n'y a pas de brassage d'air, donc pas de projection de poussière, ni de courants d'air.

2) Il y a moyen de ne chauffer qu'une partie des locaux, sans inconvénient, avec l'économie qui en résulte.

3) C'est le sol qui est chauffé ; les pieds des travailleurs sont toujours au chaud, sans courant d'air ; le corps des machines et les outils sont chauffés (d'où meilleur rendement — souvenons-nous des doigts engourdis qu'on allait réchauffer au brasero !).

4) Les effets de chaleur se font sentir très rapidement dans tous les coins de l'atelier, ce qui permet de ne mettre le chauffage en route qu'une demi-heure avant le début du travail et de l'arrêter une demi-heure avant la fin de l'occupation.

6) Une fois installé, l'appareil très simple ne nécessite aucun entretien, il ne faut pas installer un stockage de combustible, ce qui supprime la manutention et fait gagner de la place.

Tel que nous l'avons vu fonctionner à Anvers, cet appareil nous a semblé donner entière satisfaction. Il paraît cependant qu'en général, on a observé que le personnel



Entre les deux rangées de porte-tubes fluorescents on distingue, au premier plan, un panneau radiant avec, au milieu, la rampe de brûleurs ; à gauche et à droite les panneaux en tôle ondulée.

travaillant dans ces conditions a éprouvé, au début, quelque peine à s'y adapter, à cause du caractère inhabituel de cette source de chauffage !

Empressons-nous de dire que cette installation ne peut être réalisée partout sur commande. Il faut, en effet, que

le gaz d'éclairage puisse être fourni à toute heure du jour, à une pression suffisante et à prix raisonnable ! Ces conditions se sont trouvées réunies à Anvers et ont permis de réaliser une installation parfaite, digne d'être donnée en exemple.

LA CHASSE EST OUVERTE en toute saison !

Dans les voitures des réseaux urbains, munies de portes automatiques, et où un prix unique, sans réduction, a été mis en vigueur, on constate que le « resquilleur » a pratiquement disparu.

Cependant sur nombre de nos lignes et spécialement sur le réseau électrique du Hainaut, si dense, nos contrôleurs relèvent encore chaque jour des infractions.



Le receveur Pannekoek.

Certes, la mise en service de motrices à circulation dirigée, avec passage devant le poste du receveur, fait diminuer les cas de « non-servis », mais dans les grandes motrices standard, à compartiments, avec receveur négligent, le voyageur peu scrupuleux a encore la possibilité d'exercer ses coupables talents.

Nous avons déjà maintes fois rappelé dans ces colonnes qu'il est indispensable, pour que notre Société vive et prospère, que le voyageur paie la redevance fixée.

Un voyageur qui sciemment dépasse sa section ou qui demande une réduction sans avoir de carte, doit être l'objet d'une sanction prévue au R.G.E.

C'est pourquoi, il nous est agréable de citer à l'ordre du jour le receveur Pannekoek, du dépôt de La Louvière qui, depuis des années, en effectuant son service avec minutie, a déjà à son actif un nombre important de « prises » de ce genre. Entré aux Vicinaux il y a 14 ans, il travaille habituellement sur les lignes 80, 82, 30, 31 et 36 du réseau du Centre. Il nous a assuré qu'il ne cherchait pas la « petite bête », mais qu'il exigeait et examinait chaque fois la carte d'abonnement et savait se rappeler parfaite-

ment à quelle section devait descendre tel voyageur ordinaire.

On sait que pour chaque confisication d'abonnement utilisé irrégulièrement, la Société verse 5 fr. de prime à l'agent. En quelques années, Pannekoek a reçu plusieurs fois un petit mandat postal !

Si ces petites sommes accumulées font toujours plaisir, il déclare éprouver surtout une satisfaction personnelle à faire consciencieusement son service.

A l'issue de l'entretien que nous eûmes avec lui il nous confia qu'il

espérait pouvoir un jour se présenter à un examen de contrôleur. Le cas de Pannekoek prouve qu'il y a toujours des voyageurs peu scrupuleux mais qu'un receveur attentif peut déjouer leurs ruses.

Rappelons cependant qu'il ne s'agit pas de faire du zèle intempestif et de devenir la « bête noire » des abonnés qui sont tout de même des clients « sérieux », mais simplement de faire avec soin son métier de receveur avec tout le tact et la fermeté qui sont parfois nécessaires.

50^e anniversaire d'une « mutualité vicinale »

Le samedi 4 décembre 1954, dans la grande salle du réfectoire des ateliers de la S.N.C.V. à Cureghem, la société mutualiste « Secours Mutuels des agents des vicinaux de Bruxelles-Extensions », fondée en 1904 par M. Frankart, directeur de la société qui exploitait, à l'époque, la ligne Bruxelles-Espinette et extensions, a fêté son 50^e anniversaire.

M. Pellegrin, représentant le Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale, le bourgmestre d'Anderlecht et les échevins de cette commune, M. J. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant, M. Frankart, M. Christiaens, président de la Fédération des Mutualités libres, assistaient à la cérémonie.

Il revenait à M. De Blust, président de la société jubilaire, de rappeler les

origines et les buts de celle-ci et de rendre hommage à son fondateur, M. Frankart.

M. Pellegrin signala l'intérêt que porte M. le Ministre Troclet aux mutuelles et annonça que diverses distinctions honorifiques avaient été octroyées à l'occasion du jubilé de la société.

M. De Blust, président, fut décoré des Palmes d'argent de l'Ordre de la Couronne, M. Manheulles, secrétaire, organisateur de la cérémonie, reçut la décoration spéciale de mutualité de 1^{re} classe, ainsi que M. Magné; M. Van Belle reçut la décoration de mutualité de 2^e classe.

Nos sincères félicitations aux nouveaux décorés.



De gauche à droite : M. Bracops, bourgmestre d'Anderlecht, M. De Blust, président de la mutuelle, et M. Pellegrin lisant son discours.

Rationalisation du travail dans les ateliers

Certains travaux d'atelier tels le lavage du matériel roulant et la manutention de matières pondéreuses constituent des travaux pénibles et parfois même dangereux.

Les éliminer dans la mesure du possible allège la tâche de l'homme d'atelier et son travail n'en sera que mieux exécuté.

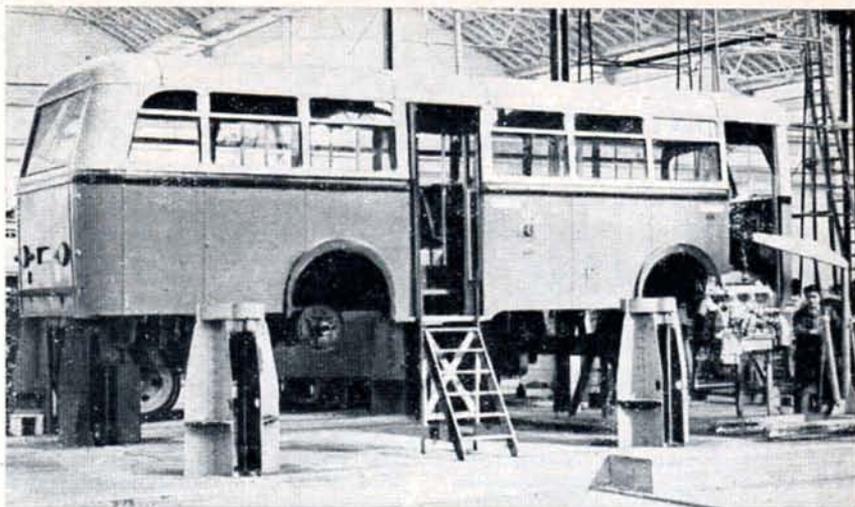
C'est dans ce but que nos dirigeants, aidés par leur personnel, s'évertuent à mécaniser et à simplifier tous ces travaux de façon à créer à l'atelier une ambiance de confort et de sécurité.

La photo ci-contre, prise aux ateliers de Kessel-Lo, montre un dispositif permettant de lever un autobus rapidement et sans effort. Les 4 vérins nécessaires au levage du véhicule sont fixés immuablement dans le sol et reliés souterrainement par un jeu d'engrenages et d'arbres. Un petit moteur électrique de 5 CV, 1000 tours, met, par l'intermédiaire d'un réducteur de vitesse à engrenages, les 4 vérins simultanément en mouvement. Pour éviter le placement des lourdes traverses sur les vérins, celles-ci sont placées à demeure et viennent s'effacer dans le sol de façon à présenter une surface de roulement continue permettant au véhicule de rouler jusqu'à l'endroit où il doit être levé. Différents modèles de supports s'adaptant aux divers types de véhicules à lever peuvent coulisser sur les traverses.

Le levage d'un véhicule prend, avec placement des supports, à peine 15 minutes; il est tellement aisé que l'on n'hésite pas à le pratiquer pour effectuer même une petite réparation, qui pourra être exécutée avec le maximum de confort et, par conséquent, d'efficacité.

La photo montre également un nouvel engin appelé girafe, adopté par l'atelier de Kessel-Lo pour faciliter le déplacement des matières pondéreuses et le placement aisé des moteurs.

Cet appareil est constitué d'une base en forme de \square montée sur roulettes pivotantes, pouvant ainsi se



La caisse de l'autobus a été levée en quelques minutes et la « girafe » vient d'enlever le moteur.

mouvoir en toutes directions. Sur cette base est montée une colonne portant un levier mobile porteur dont la longueur peut être augmentée ou diminuée suivant la charge à prendre et l'endroit à atteindre.

Ce levier auquel la charge est suspendue par chaîne et crochet s'abaisse ou s'élève par commande hydraulique ne nécessitant qu'un effort minime.

La girafe représentée sur la photo permet de soulever un poids de 500 kg à 1,5 m. de distance ou de 150 kg à

2,5 m. de distance. Grâce à elle, le remplacement des moteurs sur les petits autobus de 40 places peut se faire sans grands démontages en avant et introduisant les moteurs par la porte d'entrée.

IL EST PERMIS A TOUS DE PARTICIPER, SOIT DIRECTEMENT, SOIT PAR L'INTERMÉDIAIRE DE LA BOITE AUX IDEES, A L'AMÉLIORATION DE LA SECURITE ET DU CONFORT DANS NOS ATELIERS.

LE SALON DE L'AUTOMOBILE 1955

Le Salon de l'Automobile de cette année n'a présenté aucun autobus destiné à la S.N.C.V.; en effet la firme Brossel, qui construit les châssis avec moteur Leyland, n'y exposait pas.

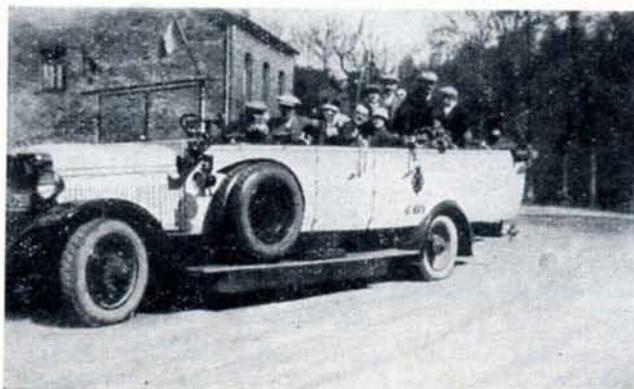
Nous avons cependant pu admirer quelques autobus destinés à certains de nos exploitants privés, ainsi que plusieurs véhicules vendus à des fermiers de la S.N.C.B.

Nous avons constaté que si la S.N.C.B. autorise le placement de porte-bagages en aluminium, par contre, tous les dispositifs intérieurs ressemblent à ceux des autobus vicinaux, par suite des mesures de standardisa-

tion prises par le Ministère des Communications.

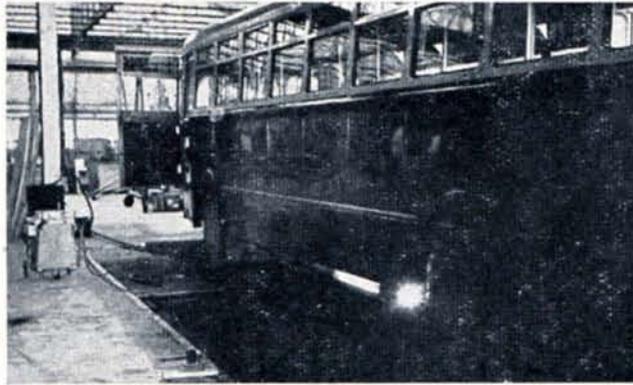
Nous ne parlerons pas des splendides cars de tourisme qui, décidément, sont équipés de tout le confort. Celui que nous avons visité, carrossé par Jonckheere, comportait un lavatory complet avec un évier et un réservoir d'eau, ainsi qu'une prise d'électricité à 220 volts! (ce qui est un tour de force) pour l'utilisation des rasoirs électriques des touristes modernes!

Notons encore, parmi les véhicules de transport en commun, un beau trolleybus construit et carrossé par la F. N. avec moteur A. C. E. C. Ce véhicule comporte 100 places et est pourvu d'éclairage fluorescent.



Rassurez-vous, ceci n'est pas le dernier type de nos autobus! Il s'agit d'un autocar ayant servi à des services touristiques dans le Groupe Namur-Luxembourg, il y a 30 ans environ. Le petit garçon qu'on aperçoit debout, à l'arrière de la voiture, est M. Lucien Cornélis, agent réceptionnaire et essayeur de matériel d'autobus à l'Administration Centrale.

La sécurité dans le



Groupe du Hainaut

A l'atelier de Jumet, l'autobus se trouve sur une fosse « américaine ». Le plancher, devant la portière, peut être glissé le long du véhicule.

PAR suite de la campagne entreprise en vue de promouvoir l'esprit de Sécurité, nous avons pu enregistrer une diminution sensible des accidents du travail dans le Groupe.

Les Directeur, Ingénieurs, Chefs de Service, Chefs atelier, Contremaîtres, ouvriers, ont mis tout en œuvre pour réduire au minimum les accidents dus à une cause matérielle.

Nous citerons, ci-après, quelques réalisations et transformations réalisées dans nos ateliers, et remises :

a) Postes de soudure à l'arc.

Ceux-ci sont calfeutrés de façon à éviter la diffusion dans l'atelier des rayons nocifs.

De plus, des hottes d'aspiration de fumées sont placées au-dessus de chaque poste de travail.

b) Halls de levage.

Des chemins de roulement placés à hauteur convenable permettent de travailler dans une position normale.

c) Sections machines-outils.

Chaque machine est équipée de garants, capots de protection, plexiglas... et dans ces sections également les moyens de protection individuelle ont été généralisés : lunettes, gants, etc...

d) Menuiseries.

Chaque machine est munie des protections les plus

modernes qui sont d'ailleurs approuvées par l'A.I.B. ; cet organisme étant chargé du contrôle de la prévention de nos installations. Une réalisation qui vaut la peine d'être citée est l'aspiration individuelle des poussières sur chaque machine.

e) Peintures.

1^b Des escabeaux roulants (voir photo) sont en commande, ceux-ci permettront de peindre les voitures en toute sécurité, étant donné que l'ouvrier sera entouré d'un garde-corps.

2^o Pour la fabrication des films indicateurs de direction, une hotte d'aspiration est placée au-dessus du poste de travail, et les agents sont munis de masques.

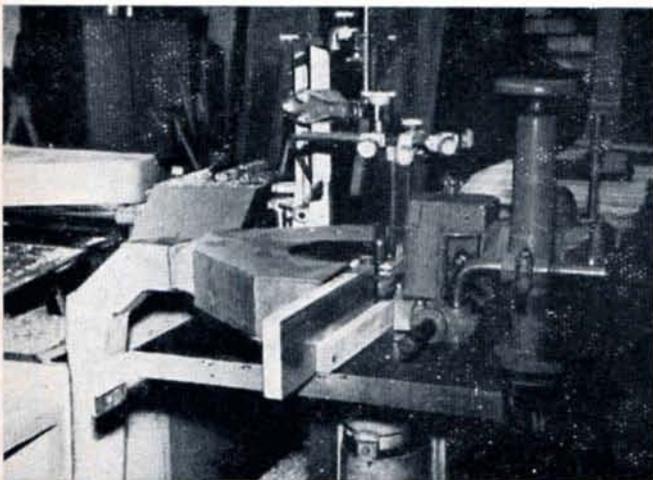
f) Magasins.

Des casiers disposés d'une façon rationnelle permettent de stocker les matières avec ordre.

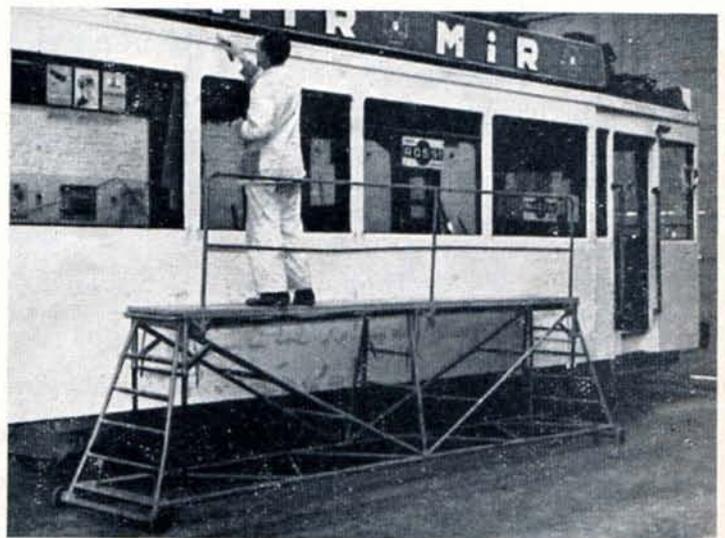
Dans chaque dépôt, des installations sociales ont été réalisées, conformément au Règlement Général sur la Protection du Travail.

De même qu'aux ateliers, au service des Voies et Travaux, la question d'organisation du travail a retenu tout particulièrement l'attention des dirigeants et là aussi, les moyens de protection individuelle ont été diffusés.

Les résultats favorables enregistrés sont dus, en grande



Atelier de Jumet — Aspiration des copeaux.



C'est à l'atelier de Jumet que fut conçu et construit cet escabeau roulant que tous les Groupes ont adopté.

(Photos Jos. Keutgens.)

partie, à la collaboration du personnel qui acquiert progressivement l'esprit de sécurité.

Dans la plupart des accidents à déplorer à l'heure actuelle, ce n'est plus le matériel qui est en défaut et nous disons aux agents avec l'A.I.B. (almanach 1955) :

« Ayez la volonté de supprimer les causes d'accidents » qui résultent de votre comportement et surtout n'accusez » pas la fatalité de vous avoir jeté un mauvais sort. Certains diront que l'accident est soumis au hasard d'une » loterie. C'est inexact, car vous n'avez aucune influence » sur le tirage d'une loterie, tandis que vous pouvez agir » sur votre destin, par une discipline volontaire. »

Dans chaque service, les agents sont soumis régulièrement aux examens de dépistage des maladies professionnelles conformément au R.G.P.T.

Depuis un petit temps cependant, l'action de prévention tend à s'éteindre, aussi, nous estimons utile de reproduire ci-dessous quelques recommandations formulées par les Américains; celles-ci sont plus particulièrement destinées aux contremaîtres et brigadiers, mais certaines peuvent s'étendre à tous les niveaux de la hiérarchie :

- 1° Connaître parfaitement le travail; être soi-même travailleur et connaître dans les moindres détails, les machines, les hommes et les procédés de fabrication.
- 2° Avoir de l'allant et expliquer non seulement le comment, mais aussi le pourquoi des choses.
- 3° Donner les ordres clairement, avec amabilité; rester calme et s'assurer d'être bien compris.
- 4° Posséder des facultés d'organisation. Connaître la capacité de chacun et lui assigner un travail en rapport avec ses possibilités. Tenir les hommes occupés, sans exagération.
- 5° Maintenir les normes de performance et de qualité.
- 6° S'occuper du travail de chacun en particulier et apprécier

chacun honnêtement et uniquement suivant ses mérites : QUE CHACUN SACHE QUEL EST SON ROLE.

7° Apprécier tout effort honnête. Reconnaître tout travail dépassant le standard établi; accorder du crédit là où il est dû.

Si le travail est mauvais, procéder à une enquête et déterminer la responsabilité.

8° Maintenir une discipline généreuse mais ferme. Ne réprimander personne en public et le faire d'une façon impersonnelle. Donner à chacun l'occasion de s'expliquer. Ne pas s'emporter.

9° Croire à la Sécurité et donner des consignes convenables.

10° S'assurer que les nouveaux sachent comment exécuter leur travail, qu'ils aient les outils et le matériel voulus; s'arranger pour qu'ils se sentent chez eux.

11° Appliquer les règles de discipline en usage avec bienveillance, mais fermeté. Ne pas repousser ceux qui se plaignent s'ils sont sincères, mais les écouter avec sympathie.

12° Tenir ses promesses et ne pas promettre ce qu'on ne peut tenir. Exécuter ses promesses sur-le-champ.

13° Être accueillant. Accepter les suggestions et reconnaître le mérite de celui qui les fait.

L'application de ces quelques règles élémentaires fera naître chez TOUS la conscience de collaborer à une œuvre dont chacun constatera les résultats favorables et recueillera les fruits.

Il se créera un esprit d'équipe, empreint de confiance, permettant de venir à bout de bien des difficultés.

R. HUBAU,
Ingénieur technicien,
Chef du Service de Sécurité.

Augmentation des primes des concours-records

M. le Directeur général a marqué son accord à une proposition émanant du Chef du Service général de Sécurité concernant les concours-records. Les primes, attribuées aux équipes constituées, pour non-accident de travail seront augmentées de 20 p. c., au cas où les membres qui composent les équipes lauréates n'auraient pas eu d'accident chômant sur le chemin du travail pendant la période récompensée.

Voilà une raison de plus pour faire preuve de prudence en se rendant ou en revenant du travail.

Si vous utilisez un vélo, lisez attentivement les conseils donnés ci-contre.

Une meilleure éducation routière, devenue absolument indispensable, peut réduire fortement les accidents sur le chemin du travail.

N'oublions pas que les accidents sur le chemin du travail occasionnent les blessures les plus graves et les périodes de chômage les plus longues. C'est donc un véritable devoir d'humanité pour tout le monde de collaborer à cette œuvre d'éducation.

Nous serions heureux si notre revue pouvait coopérer efficacement dans cette action.

CYCLISTES !

NE ROULEZ PAS EN GROUPE
ALA SORTIE DE L'USINE respectez
le droit des autres usagers

NE ROULEZ PAS A PLUSIEURS DE FRONT



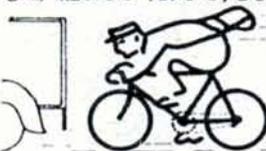
NE MONTEZ PAS DEUX sur la même bicyclette

NE FROLEZ PAS un véhicule qui s'arrête; attention à l'ouverture des portières.

NE VOUS FAUFIEZ PAS entre les voitures elles peuvent vous serrer.

NE DOUBLEZ JAMAIS
A DROITE

NE ROULEZ PAS TROP VITE. Même si vous êtes sûr de vous, vous n'êtes pas sûr des autres, et vous êtes A LA MERCI d'un accident mécanique, d'un mauvais réflexe, d'un caillou!!!



NE VOUS ACCROCHEZ PAS à un véhicule en marche.

NE LE SUIVEZ PAS DE TROP PRES il peut s'arrêter brusquement.

SOYEZ PRUDENTS !

EXTRAIT DU BULLETIN

UN CONCOURS DE SLOGANS

Dans notre lutte contre les accidents, nous ne devons négliger aucun moyen d'action.

Nous avons fait usage de slogans et sur les lieux de travail, et dans nos voitures, jusque sur les bandelettes de paie.

Notre but est de susciter continuellement dans l'esprit cette idée de prévention, de soutenir l'attention aux moments les plus dangereux, de rappeler certaines causes d'accidents plus fréquemment en jeu.

Vous qui, tous les jours, frôlez le danger, vous qui voyez vos camarades de travail exposés au risque, aidez-nous à trouver la phrase, le slogan, le mot qui frappe et qui est de nature à retenir l'attention.

Si vous savez manier le crayon pour faire des croquis, des dessins, des caricatures, laissez

votre inspiration s'exercer dans le domaine de la sécurité.

Envoyez vos projets au Service Rédaction de « Nos Vicinaux », 14, rue de la Science, à Bruxelles, en mentionnant vos nom et adresse ainsi que votre numéro d'identification.

Vous contribuerez ainsi à **notre** action pour **votre** sécurité et peut-être **gagnerez-vous un des prix qui viendront récompenser**, et votre imagination et votre sens artistique.

Le Journal fera paraître les textes des slogans primés.

BONNE CHANCE !

Commentaires

L'année 1954 s'est terminée en beauté, car d'ores et déjà nous pouvons annoncer que lorsque les dernières statistiques auront été enregistrées, nous constaterons que nous avons eu près de cinquante accidents EN MOINS que l'an dernier, soit une amélioration de plus de 10 p.c.

A propos de la marche générale des équipes, il apparaît que dans le dernier mois de 1954, le timbre du tiroir-caisse de la S.N.C.V. a résonné à plusieurs reprises et une main invisible a prélevé quelques billets de banque, qui sont venus grossir les cagnottes organisées par les équipes formées.

On nous a demandé de signaler que telle ou telle équipe avait spontanément versé les primes reçues à une caisse régionale ou syndicale de « longs malades ».

Nous l'aurions fait volontiers, mais d'un autre côté on nous affirme que c'est là chose courante dans tous les Groupes. Ce qui prouve que le principe de laisser aux gagnants la latitude de disposer à leur guise des sommes gagnées, est excellent. Alors, félicitons en bloc ces généreux donateurs.

Les Flandres feront probablement parler d'elles en février, car, avec 703 agents, ne totaliser que six accidents sur toute l'année témoigne d'un effort général réalisé et maintenu à TOUS les postes de travail.

Au Brabant, dont la moyenne d'accidents pourrait cependant s'améliorer, vous constaterez que l'équipe 11 (Bruxelles Lignes aériennes et sous-stations) après avoir eu deux accidents, en était à son 286^{me} jour et que l'équipe 9 (Dilbeek-Mouvemont), après avoir eu sept accidents, a tenu deux cents jours sans en avoir un huitième. Bravo à tous.

Ce qui prouve, que quand une équipe VEUT faire un résultat, elle y réussit !

Résultats du concours-record au 31 décembre 1954.

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur-Lux. Namen-Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	12 10	1 179	13 21	3 102	8 86	7 11	0 386
2	2 45	1 345	0 431	5 16	4 42	11 120	7 27
3	5 4	1 62	10 80	6 41	2 234		6 52
4	4 37	1 60	3 128	8 179	2 107	4 182	0 443
5	5 13	0 502	5 77	9 15	2 36	5 2	
6	3 115		1 326	4 140	3 59	0 372	
7	7 35	2 338	5 103		10 73	7 7	
8			3 37		5 105	0 730	
9			5 38		11 9	7 200	
10	5 149		10 31			4 31	
11	3 192		10 33			2 286	
12	4 88		4 100			12 49	
13			10 49			21 0	
14			5 70			18 7	
15			7 81			1 184	
16			15 8			10 2	
17			2 33			3 18	
18			10 8			1 81	
19						8 18	
20							
21			10 46				
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	50	6	128	35	47	121	13

LE MEULAGE DES BANDAGES

A CHARLEROI

1) LE PROBLEME « ROUE-RAIL »

Le bandage, qui est la partie de la roue de la voiture directement en contact avec le rail, a théoriquement la forme d'un cercle.

La ligne de roulement, parfaitement circulaire après l'usinage de révision, perd rapidement cette forme et présente des écarts positifs et négatifs par rapport au tracé initial. A cette première déformation se superpose une seconde : par suite de la formation d'une multitude de facettes à la surface de roulement, résultant du glissement de la roue sur le rail (freinages, démarrages) et de l'hétérogénéité (1) de la matière, la ligne de roulement devient polygonale.

Dès lors, le roulement des bandages sur le rail, provoque des vibrations, particulièrement aux grandes vitesses. Il en résulte des fatigues dynamiques qui agissent sur la voie d'une part (infra-structure, revêtements) et sur le matériel roulant d'autre part (timoneries, balais et collecteurs, roulements, coussinets, etc.).

De plus, ces vibrations sont une des causes de l'usure ondulatoire. (V. article dans « Nos Vicinaux » n° 47.)

Il a été prouvé que le meulage des rails augmente leur longévité de 25 à 30% et diminue considérablement l'entretien de l'infra-structure et des revêtements et l'on sait que le Groupe du Hainaut possède deux voitures meuleuses de rails.

D'autre part, on peut affirmer que si les constatations faites justifient le meulage des rails, elles ne justifient pas moins celui des bandages.

Ajoutons que le roulement plus doux, résultant du meulage combiné, contri-

bue largement à l'insonorisation des voitures, confort extrêmement apprécié par les voyageurs et les riverains.

2) LE PROBLEME « BANDAGE »

Actuellement, les bandages sont reprofilés après un parcours variant de 40 à 90.000 km.

Comme cette opération nécessite un levage de la voiture, on procède en même temps à des réparations sommaires (40.000 km) ou à des réparations plus importantes (80.000 km).

On peut donc dire que c'est le profil d'usure du bandage qui impose et qui détermine la fréquence des révisions en atelier.

Ce profil d'usure est caractérisé, par rapport au profil initial, par le faux bourrelet et l'amincissement du bourrelet.

Quelles sont les causes de ces usures anormales ? Elles sont nombreuses et diverses.

- 1° manque de parallélisme des essieux.
- 2° Essieux pliés.
- 3° Forme du profil normal du bandage.
- 4° Voies mal entretenues et courbes non parabolisées.
- 5° Cercle de roulement déformé.
- 6° Inégalité des diamètres des bandages d'un même train de roues.
- 7° Inégalité des duretés des bandages d'un même train de roues.
- 8° Forme, dureté des sabots de frein, etc...

Des bandages, appartenant à une même série de fabrication et montés sur le même train de roues, peuvent avoir des duretés suffisamment différentes pour provoquer rapidement des usures anormales.

Cette discordance est encore accentuée dans le cas où les sabots ont des valeurs relatives de dureté, en opposition avec celles des bandages.

Il est donc tout indiqué de grouper les bandages de duretés identiques par train de roues, par boggie, et même si possible par voiture.

Malgré tous les soins apportés en vue d'éliminer progressivement les diverses causes citées plus haut, on n'arrive jamais à une situation idéale. après quelques milliers de kilomètres, on relève déjà une différence assez sensible entre les diamètres des bandages d'un même train de roues.

LA SOLUTION

Une solution s'imposait : corriger périodiquement les diamètres discordants. La technique moderne a conçu un dispositif permettant de meuler ces roues sans procéder à un grand levage, en corrigeant simultanément les déformations éventuelles du cercle et de la surface de roulement.

Nous avons acquis les premières machines en Allemagne et nous les avons montées dans nos ateliers.

Depuis lors, puisque diamètres et surfaces de roulement sont corrigés d'une façon continue, il n'est plus question d'usiner les surfaces de roulement au tour à reprofiler.

Chaque voiture sera donc meulée à plusieurs reprises avant de l'envoyer en atelier pour révision.

La correction des diamètres diminuant sensiblement l'usure des bourrelets (dans certains cas cette usure disparaît complètement) on peut augmenter le kilométrage de révision.

Si un bourrelet présente des dimensions ou un profil anormal, il sera rechargé et seul le bourrelet sera usiné au tour.

ECONOMIES REALISEES

Ce procédé nouveau permet non seulement d'assurer un meilleur roulement des motrices, mais, on s'en doute, de réaliser une substantielle économie. Nous vous ferons grâce des formules appliquées, mais nous pouvons vous dire que dans le cas d'une exploitation qui effectue par exemple 5.000.000 km-voit. par an, cette économie est de l'ordre de 200.000 F/an.

Au chapitre des économies, il faut ajouter l'économie indirecte qui résulte de l'augmentation du kilométrage de révision.

Par exemple, un atelier qui répare les voitures après un parcours de 80.000 km peut porter cette limite à 120.000 km. D'où la suppression d'une révision sur trois.

Il est difficile d'évaluer cette économie à priori, mais elle dépasse certainement celle qui est réalisée au poste « bandages ».

(1) homogénéité : caractère de ce qui n'est pas homogène.



On distingue la meule à l'emplacement des tronçons de rail enlevés; pour rendre la photo plus suggestive, les deux supports qui soulèveront la caisse, ont été mis au point « haut ».

Comment procède-t-on au meulage des bandages ?

La meuleuse est constituée de deux machines distinctes, qui, par leur constitution, se rapprochent plus de la rectifieuse que de la meuleuse; en effet, comme toute machine-outil, elle possède divers mouvements transversaux et verticaux, commandés soit par manette, soit par moteur.

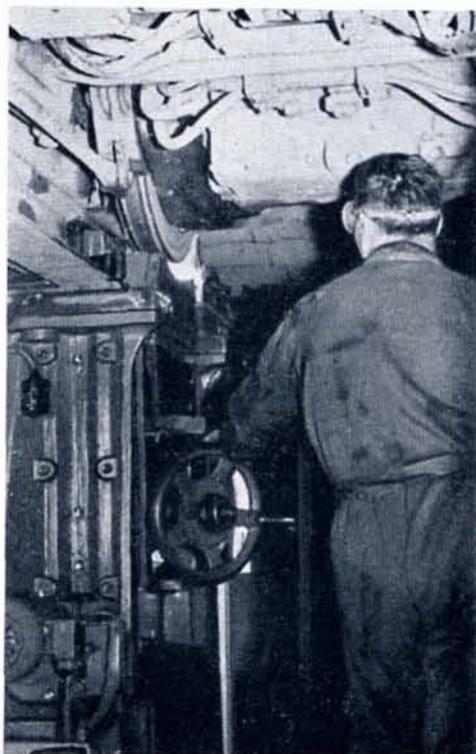
La motrice est amenée par ses propres moyens, de telle manière que le train de roues à rectifier, se place au droit de l'emplacement à meuler. Ayant calé des embases sous les boîtes à rouleaux, on lève la motrice par un procédé électro-mécanique, inclus dans la machine; ceci permet d'enlever la section de rail, se trouvant sous chaque roue du train de roues à rectifier et d'amener les meules dans leur position de travail, sous le bandage, par un déplacement transversal.

Les meules sont entraînées par des moteurs individuels de 10 CV, à démarrage étoile-triangle automatique (vitesse de rotation angulaire : 1.480 tours/minute).

Le moteur de traction correspondant à ce train de roues est déconnecté du circuit de la motrice, et branché sur une source de courant continu de 30 V-100 amp., constituée par des redresseurs secs; ainsi branché, le moteur de traction correspondant, tourne en sens inverse de celui des meules.

Au point de vue de l'hygiène, de puissants aspirateurs-cyclones rejettent les limailles et poussières de meule vers des endroits ad hoc.

A noter que la rectification ne porte que sur la table de roulement du bandage et dure 1 h. 30 par train de roues. Des mesures précises, effectuées avant et après l'opération au moyen du comparateur, permettent de vérifier l'exactitude du travail et de relever ces valeurs pour le service des statistiques.



Voici la meule en action. L'équipe de meulage comprend Laroy Roger, que nous voyons ici dans la fosse et Renard Augustin.

(Photos Jos. Kentgens.)

Le premier tram électrique à Charleroi

C'est le 12 mars 1901 qu'eut lieu la mise en service du premier tram électrique dans la région de Charleroi, sur la ligne de Charleroi à Mont-sur-Marchienne. Ce fut un événement à l'époque. Les quotidiens « montèrent en épingle » — comme on dit en langage journalistique — cet événement sensationnel. L'un d'eux, en un style qui nous apparaît aujourd'hui assez ingénu relatait que la première voiture électrique avait manœuvré avec légèreté et aisance et qu'elle avait suscité sur son passage une curiosité générale. Les riverains, ajoutait-il, semblaient envier le bonheur des voyageurs privilégiés!

Les ingénieurs Vital François et Laviolette, qui avaient mis au point ce premier voyage, se déclarèrent satisfaits. Le premier essai avait été concluant. Jusqu'alors — et depuis 1887 — la ligne vicinale Charleroi-Sud à Mont-sur-Marchienne était assurée par la traction à vapeur; une sirène dont le hululement n'en finissait pas, agrémentait, si l'on peut dire, ce déplacement vers la périphérie qui ne connaissait pas encore la densité de population que l'on constate aujourd'hui.

Ce n'est qu'en 1910 que la ligne, qui était à simple voie jusqu'alors, fut doublée et qu'un trafic moins espacé fut assuré.

(Le Soir.)

Les sports parmi le personnel des transports londoniens

La London Transport Board (Métro et autobus) de Londres compte 100.000 agents. Cette société édite mensuellement un magazine de 30 pages qui est vendu à un prix très réduit et qui tire à 45.000 exemplaires par mois, ce qui constitue le plus fort tirage des journaux d'entreprises d'Angleterre. Ce qui nous a le plus étonné, en cours de lecture, c'est de constater qu'on y accorde 11 pages aux sports! Les busmen de Londres pratiquent: l'athlétisme, le football, le bowling, la pêche à la ligne, la boxe, le tennis de table, le billard, les « darts » (fléchettes), le tir à la carabine (Rifle club), le canotage et même le golf!

On trouve encore des rubriques de cercles d'échecs, d'éleveurs de poissons exotiques et de réunions dansantes!

La diffusion de « NOS VICINAUX »

Le cercle des lecteurs de notre revue s'étend de plus en plus. Durant le mois de janvier nous avons enregistré des réabonnements nombreux dans divers pays étrangers. La collaboration d'une association néerlandaise (Stichting Tram Archief) nous a non seulement permis de maintenir le nombre de nos abonnés en Hollande, mais nous a procuré un abonné en Indonésie! Après l'Amérique et l'Afrique, « Nos Vicinaux » va se faire connaître en Asie. Peut-être traverserons-nous un jour le « radeau de bambou »!

L'imprudence peut être un pas vers la tombe.

Si vous avez 30 ans, il vous reste environ 20.000.000 de minutes à vivre.

Pour gagner UNE de ces minutes, vous vous exposez à perdre les 19.999.999 restantes.

Bibliothèque-table d'écolier

FOURNITURES

Planches sapin de 20 mm d'épaisseur :
2 de 0,25 x 125 (A); 2 de 0,25 x 0,60 (B);
3 de 0,20 x 0,60 (C).

1 panneau 0,60 x 0,90 composé de 2
feuilles de contreplaqué cloué sur tas-
seaux de sapin ou planches de 20 mm
assemblées à feuillures (F).

Lattes sapin 40 mm x 20 mm : 2 de
0,70 (D); 2 de 0,60 (E).

Tôle 2 mm, 2 plaques 30 mm x 150 mm
(G); 2 charnières type peinture (H);
2 amortisseurs caoutchouc (J); 2 loquets
« bascule » (K); 30 vis à bois 3 mm tête
plate 45 mm; 22 vis à bois tête plate
20 mm.

Clous tête plate 20 mm.

FABRICATION

1° Couper à longueur voulue tous les
bois (A, B, C, D, E, F) et les raboter avec
soin sur toutes les faces;

2° Découper les arrondis (ou tout autre
profil à votre goût) des pièces (A);

3° Monter le meuble lui-même au
moyen de 3 vis par face de planche en
intercalant une cuvette sous la tête de la
vis (fig. 2), si le bois reste naturel, teinté
et ciré; en fraisant la tête de vis qui ira

se noyer dans le bois si le meuble doit
être peint;

4° Tailler des assemblages à mi bois
dans les pièces D et E selon figure 3 et
assembler au moyen de quatre clous
après avoir enduit les deux parties de
colle forte, ou à chaud;

5° Découper dans la tôle de 2 mm les
flasques (G) suivant figure 4. Monter ces
deux pièces sur le pied au moyen de trois
vis chacune. (Il y aura lieu d'entailler
le pied de 2 mm pour ménager la place
de la tôle.);

6° Confectionner le plateau (F) en
clouant deux morceaux de contreplaqué
5 mm sur des lattes de sapin de 10 mm
d'épaisseur ou en assemblant des plan-
ches de 20 mm d'épaisseur;

7° Monter le pied sur le plateau. Faire
une encoche sur toute l'épaisseur du pla-
teau, de 2 mm de largeur et de 40 mm
de longueur pour placer la pièce (G) et
visser au moyen d'une vis à tête plate le
pied sur le plateau (F) (fig. 7). Si le
montage est correct, le pied doit pouvoir
pivoter entièrement autour de la vis et
se placer bien à plat sur le dessus du
plateau (voir fig. 1);

8° Plier la longue branche de la pen-
ture (H) qui sera vissée sur le plateau
après y avoir entaillé la place. Visser en-

suite l'autre branche sur la planche (B)
dans les mêmes conditions (fig. 5);

9° Clouer deux amortisseurs caoutchouc
sous les pieds (D) (fig. 6);

10° Poser les deux bascules, une de
chaque côté du plateau après avoir fait
les morlaises qui y correspondent (sui-
vant la taille) (fig. 7).

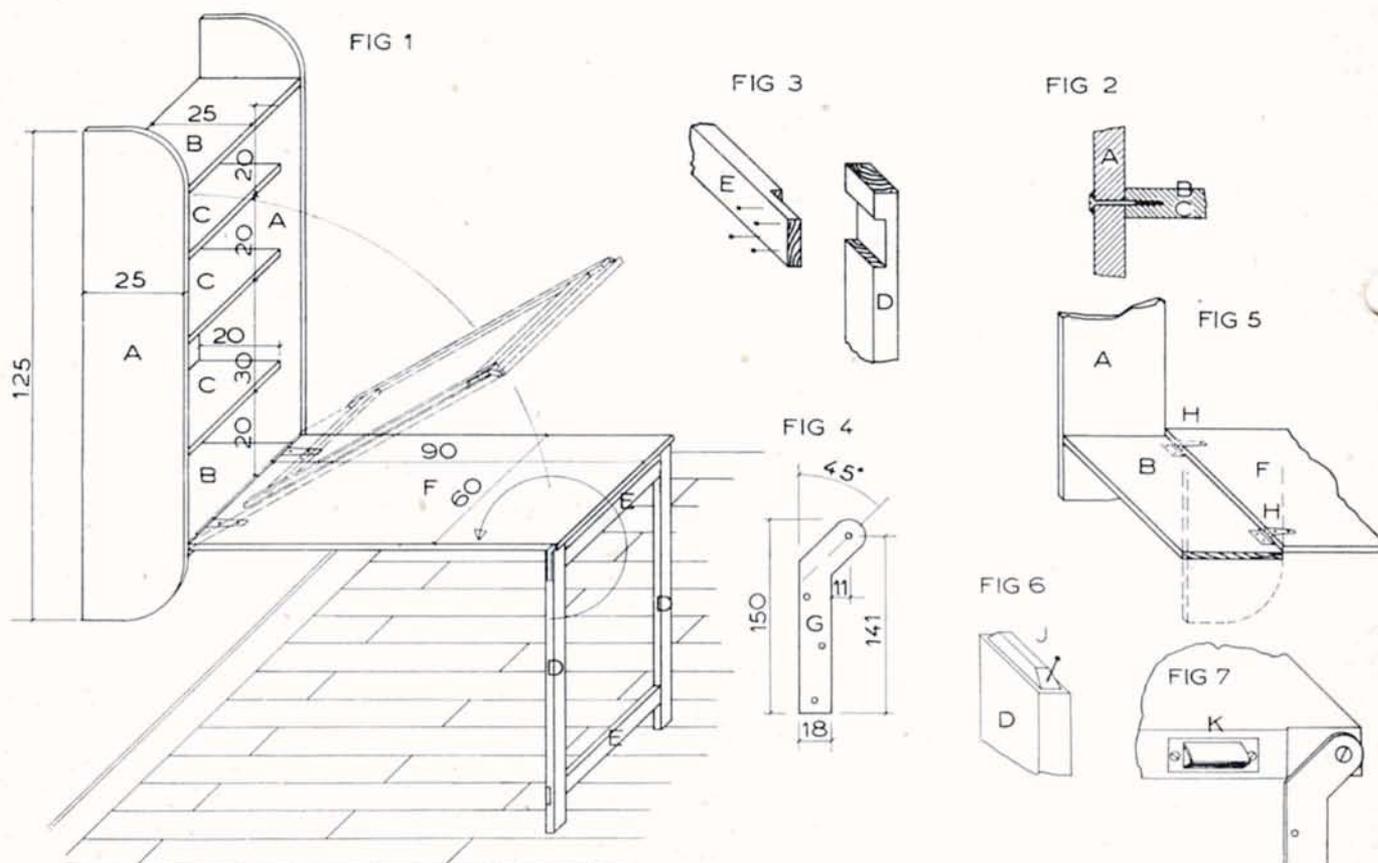
Fixer le meuble sur une cloison, le
dessus de la planche (B) à 0,70 du sol.

Dans la journée, le meuble sera une
simple bibliothèque, renfermant les livres
et cahiers, il suffira le soir de déplier la
table.

Le meuble pourra être compris dans
un ensemble qui agrémentera la chambre
des enfants.

AVIS AUX BRICOLEURS

La direction de la revue fran-
çaise « La Vie du Rail » nous
aimablement autorisés à repro-
duire ce plan de fabrication. Si
vous désirez que cette rubrique
de bricolage continue, faites-le
nous savoir par simple carte
postale adressée au Comité de
Rédaction de « Nos Vicinaux ».



(1) Plans de Bricolage de La Vie du Rail, S.N.C.F.