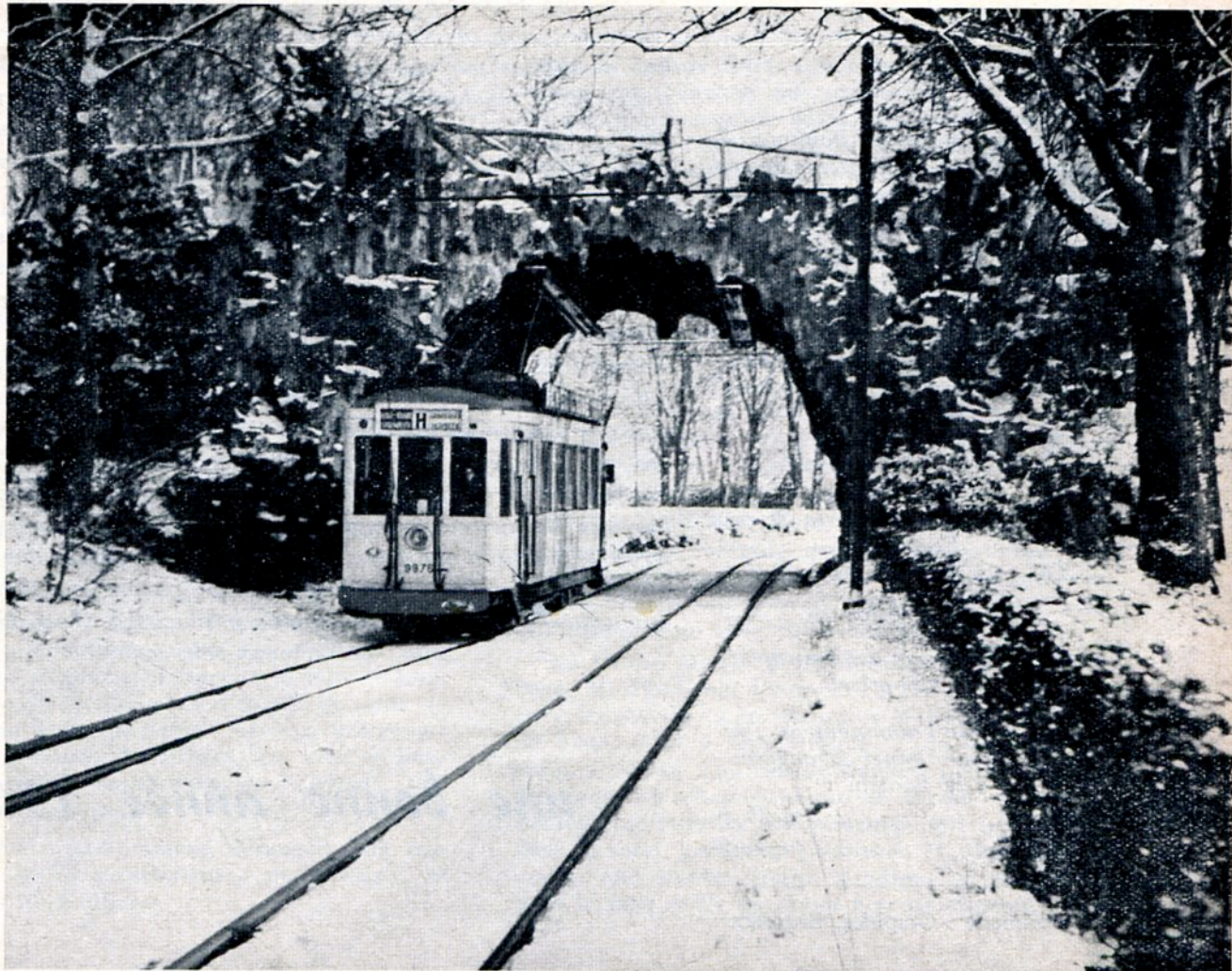


NOS

VICINAUX



Le tram H (Bruxelles-Humbeck) passe sous le pont rustique du parc de Laeken à Bruxelles. (Photo E. Roels.)

Chaque année, à cette époque, les chanteurs de la radio nous répètent, sur tous les tons, qu'ils attendent un « Noël Blanc » !

Nous avons réussi à vous présenter un paysage hivernal d'autant plus intéressant qu'il est appelé à disparaître.

Il s'agit, en effet, de la ligne à double voie qui, près du parc de Laeken, à Bruxelles, longe les terrains de l'Exposition. Le pont dit « rustique », représenté sur la photo avait été construit à l'initiative du roi Léopold II.

Les trams G — H et L (Grimbergen, Humbeek, Londerzeel) empruntent cette ligne qui va être détournée et sera probablement mise en tunnel sur une longueur de plus de 400 m., sous la future Exposition.

A partir du prochain numéro, nous ouvrirons une chronique régulière concernant l'Exposition 1958.



Vouloir faire le bonheur de l'humanité est une entreprise magnifique, mais faire plaisir aux gens, ce n'est déjà pas mal.

FRANC-NOHAIN.



NOS VICINAUX

Rédaction : 14, rue de la Science
Bruxelles

Tél. : 11.52.56 — Ext. : 135

Tirage : 6.200 ex.

Affilié à l'Union des Journaux
d'Entreprise.

Prix de l'abonnement
pour les personnes étrangères
à la Société :

Belgique 25 fr.
Etranger 30 fr.

Imprimerie : Graphica, Bruxelles

LE PUBLIC ET NOUS

Nous allons entrer dans une année nouvelle ; c'est le moment d'étudier les résultats de l'année écoulée et de prendre de bonnes résolutions pour l'année qui vient.

Chacun se livrera certainement à ce petit examen pour ce qui le concerne personnellement ; pour nous, et en considérant l'activité générale de la S.N.C.V., nous pensons qu'il convient de consacrer une large part des bonnes résolutions à prendre à l'amélioration permanente de nos rapports avec le public et, spécialement, avec nos « clients ».

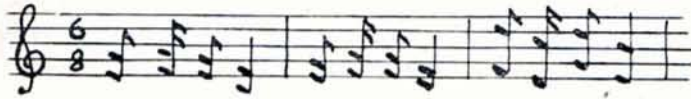
Le champ d'action de notre entreprise est vaste, car c'est dans tout le pays que des hommes, des femmes et des enfants dépendent de nous dans leurs déplacements, que ce soit pour le travail ou pour les loisirs.

Prenons la résolution de faire en 1956 le meilleur usage de nos ressources, afin de satisfaire le public qui, en définitive, paie tout. Car n'oublions pas que les voitures, les fils de trolley, les pneus, les traverses, les machines comptables et les mille autres fournitures nécessaires à l'exploitation, sans oublier notre enveloppe de quinzaine, sont soldés grâce aux pièces de monnaie entrées, une à une, dans la sacoche du receveur.

Satisfaire le public n'est pas une tâche facile ; l'accroissement constant du trafic aux heures de pointe et l'encombrement grandissant des voies publiques, autant de problèmes parmi beaucoup d'autres qui paraissent insolubles. Mais en usant de patience, de courtoisie et d'amabilité, nous parviendrons à diminuer ces difficultés, même si nous ne pouvons arriver à les surmonter entièrement. Si, de plus, nous pouvons assurer partout des services réguliers et bien adaptés et prouver aux voyageurs que nous sommes là pour les servir, nous aurons fait du bon travail. Ceux qui sont « derrière la scène », dans les bureaux, les ateliers et les dépôts, peuvent avoir l'impression de moins servir le public d'une façon directe. Mais ces mêmes qualités de courtoisie et d'amabilité leur permettront d'effectuer leur travail dans une atmosphère détendue et ainsi plus productrice. C'est dans cet esprit que Nos Vicinaux vous souhaite

une bonne année 1956

Comment une chanson de Noël a conquis le monde



Stille Nacht - Heilige Nacht

Le 24 décembre 1818, le Père Joseph Mohr lisait l'Évangile dans son humble demeure, au village d'Hallein, accroché aux flancs des Alpes autrichiennes.

Dans toute la vallée, les enfants étaient pleins d'enthousiasme, car c'était la veille de Noël, et ils pouvaient rester avec les grandes personnes jusqu'après la Messe de Minuit.

A ceux qui descendaient par les chemins enneigés, vers la petite église, à la lueur d'une lampe-tempête, la vallée apparaissait comme un immense arbre de Noël sur lequel scintillaient des centaines de lumières mouvantes.

Le jeune prêtre ne s'intéressait pas à ce spectacle ; il continuait à feuilleter l'Évangile, cherchant l'inspiration pour le sermon de la Messe de Minuit, qu'il était en train de rédiger.

Il relisait l'histoire des bergers dans les champs, auxquels un ange apparut et dit : « Un enfant vous est né... ».

Au moment où le Père Mohr lisait cette phrase, on frappa à la porte. Répondant à son « entrez », une jeune villageoise se présente, blanchie par la neige, qui lui dit qu'un enfant était né chez un pauvre charbonnier des environs ; les parents demandaient si le prêtre pouvait venir, avant que minuit sonne. Lorsque le Père Mohr pénétra dans le pauvre logis, il fut fort impressionné par la scène qu'il vit : un nouveau Bethléem. Une gentille jeune femme serrait en souriant un petit enfant dans ses bras. Le Père Mohr eut subitement l'impression que les mots qu'il avait lus dans la Bible s'adressaient à eux et qu'il avait reçu un message de Dieu. En redescendant vers l'église, où les fidèles l'attendaient, il ne cessa de penser à la scène qu'il venait de contempler.

Après la Messe de Minuit, lorsqu'il se fut retiré dans son cabinet de travail, il sentit l'inspiration poétique s'emparer de lui ; les vers venaient sans difficulté sous sa plume et lorsque le jour se leva, il avait composé un poème. Le matin du jour de Noël, son ami François-Xavier Gruber, professeur de musique à l'école du village, lut avec enthousiasme les strophes émouvantes et y adapta, sur-le-champ, une musique.

Comme les orgues étaient dérangées, ils employèrent ce qu'ils possédaient : deux voix... et la guitare de M. Gruber.



Ils ignoraient qu'en ce jour, où l'on fêtait la naissance du Christ, ils venaient de composer une mélodie qui allait être chantée dans tous les pays du monde, et qu'un jour quatre enfants la rendraient célèbre.

Parmi tous les jeunes du Tyrol, les quatre enfants Strasser avaient les plus jolies voix. Les Strasser, disaient les gens, chantaient comme des rossignols et comme les rossignols, les quatre enfants, Caroline, Joseph, Andreas et Amalie, voyageaient vers le Nord. Ils allaient à Leipzig, où se tenait la grande foire annuelle, car leurs parents étaient des gantiers qui exposaient et vendaient des gants en peau de daim, renommés pour leur souplesse. Ils faisaient là ce qu'ils faisaient à la maison quand ils avaient besoin d'un peu d'espoir et de réconfort : ils chantaient. La chanson qu'ils interprétaient de préférence était : *Stille Nacht, Heilige Nacht* (douce nuit, sainte nuit). Karl Mauchacher, un facteur d'orgue réputé de la Zillerthal leur avait fait connaître cette chanson. Un jour qu'il avait été appelé dans un village des environs pour réparer un orgue, il avait demandé à l'organiste d'essayer l'instrument. Cet organiste était Franz Gruber, qui joua l'air qu'il avait composé pour le Père Mohr ; le fabricant d'orgue en obtint copie et peu de temps après, tous les enfants du Zillerthal chantaient la mélodie qui fut appelée *Stille Nacht, Heilige Nacht*.

Les quatre enfants Strasser constatèrent que l'enchantement qui émanait de cette musique exerçait également son pouvoir sur les gens de la ville qui l'écoutaient avec ravissement.

Le Grand Maître de la musique de la Cour de Saxe, M. Pohbeng, les invita à un concert donné en présence de Leurs Majestés le Roi et la Reine de Saxe, à la « Gewandhaus » de Leipzig. Les enfants furent très impressionnés par les beaux Messieurs en chapeau haut de forme et par les dames aux toilettes éblouissantes qui pénétraient dans la salle. Le concert terminé, M. Pohbeng annonça que quatre petits prodiges se trouvaient dans la salle et ils les invita à venir chanter.

« Fermons les yeux et chantons comme si nous étions à la maison », dit Amalie, la plus jeune, et leur premier morceau fut *Heilige Nacht*. Lorsqu'ils eurent terminé, il y eut d'abord un grand silence suivi d'un tonnerre d'applaudissements. Les enfants chantèrent d'autres mélodies, mais le public réclama encore la première chanson.

Ils furent conduits, accompagnés de leurs parents, à la loge royale. « C'était vraiment très beau, dit le Roi, mais ce chant de Noël que je ne connais pas, qu'est-ce que c'est ? » — « Un chant populaire du Tyrol, Votre Majesté, dit Joseph. » — « Vou-

driez-vous venir le chanter au château, à la Noël, dit la Reine ? »

C'est ainsi que le 24 décembre 1832, les quatre enfants Strasser chantèrent à nouveau pour la famille royale, au château de Pleissenberg.

Cette nuit là, cette charmante mélodie leur dit adieu pour aller visiter le monde entier. Le grand empire de la Musique ne connaît pas de frontières et ce chant de Noël, entonné par tous les enfants du monde, continue à résonner comme un appel éternel, dans le cœur de tous les hommes qui sont de bonne volonté.

Nouveaux bogies pour motrice type "N"

Aiguillonnée par la concurrence, l'amélioration du confort des voyageurs est au premier point des préoccupations des Sociétés de Transports en commun.

De différents côtés, les constructeurs étudient des solutions nouvelles pour la suspension et l'insonorisation des véhicules, aussi bien sur rail que sur route.

Des éléments nouveaux permettent d'ailleurs de sortir des sentiers battus et de rejeter la suspension classique à ressorts à lames ou à boudin qui existe depuis près d'un demi-siècle. L'amortisseur que l'on y a juxtaposé depuis un quart de siècle n'a fait que supprimer les inconvénients du ressort d'acier sans le changer intrinsèquement.

Les solutions nouvelles qui se présentent de prime abord sont axées, soit sur le caoutchouc, soit sur l'air, comme élément de déformation dans l'absorption des chocs (1).

Le choix de cet élément devait être guidé avant tout par les possibilités de réalisation et par les garanties que peut donner la solution au point de vue entretien et durée.

Lorsqu'il s'est agi d'étudier l'amélioration des motrices type « N », nous avons été amenés à

(1) N.D.L.R. — La General Motors a exposé récemment à Chicago un nouveau train léger, composé d'une locomotive-diesel et 10 wagons qui ne comportent pas de ressorts métalliques, les caisses étant reliées au châssis par des soufflets en caoutchouc gonflés d'air.

Il y a quelque temps, la même société a présenté à notre direction technique un autobus pourvu d'une suspension à coussinets d'air du même principe.

regarder les problèmes qui se présentaient pour la modification des bogies. Nous cherchions avant tout une suspension plus simple, une marche plus silencieuse et un frein plus puissant.

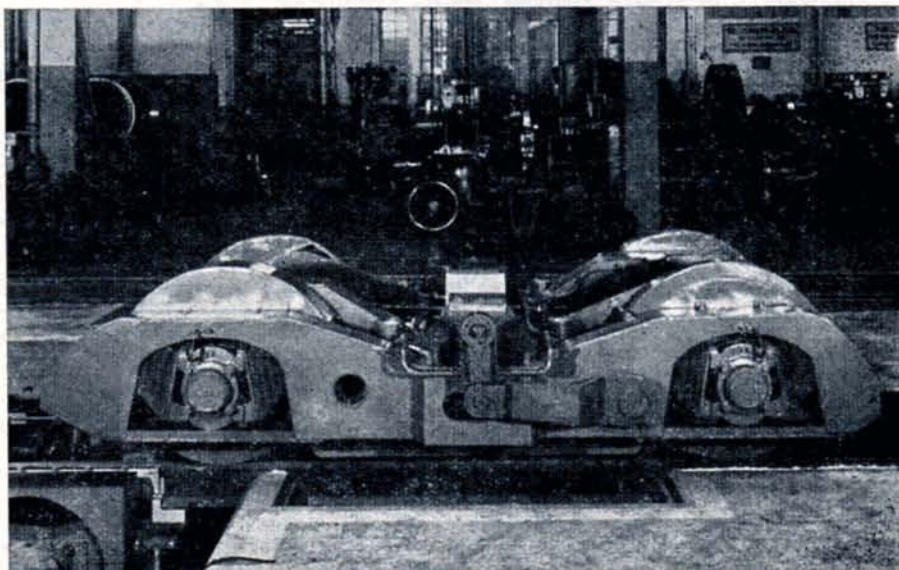
Nous avons choisi le caoutchouc comme suspension pour sa souplesse, son silence et l'expérience qu'on en a actuellement, ensuite le frein à disque pour sa simplicité et son silence, et le frein électromagnétique pour son efficacité quelles que soient les conditions d'exploitation.

Voyons maintenant comment ces éléments ont été intégrés pour réaliser les bogies prototypes.

La suspension à deux étages était indispensable pour pallier les fortes différences entre la tare et la charge que donnent les caisses allégées. De plus, la suspension

du châssis de bogie ne peut avoir une grande flexibilité sans provoquer les difficultés de suspension des patins de frein à disque et électromagnétique. Il fallait donc conserver le bogie à traverse danseuse. La suspension primaire, directement appliquée de part et d'autre des boîtes à rouleaux, est constituée de deux empilages de caoutchouc, vulcanisés sur plaques de laiton. Ces plaques sont placées en V de façon à absorber les poussées transversales. Elles sont, de plus, fixées obliquement au châssis de bogie, de façon à obtenir une suspension identique sous tare et sous charge.

En effet, sous charge, en plus du travail du cisaillement du caoutchouc, s'ajoute proportionnellement la compression de la même matière, due à l'obliquité des guides.



De part et d'autre des boîtes à rouleaux, on remarque les empilages de caoutchouc. Au milieu du bogie, la traverse danseuse reliée par bras articulés à la barre de torsion. (Photo Bauters.)

La suspension secondaire de la traverse danseuse donne une flexibilité double de la primaire. Elle est réalisée comme la précédente par des blocs de caoutchouc vulcanisés sur plaques et placés aussi obliquement dans les plans verticaux, longitudinaux et transversaux, de façon à absorber les poussées transversales, l'entraînement de la caisse et la flexibilité variable donnant aussi la même suspension à vide qu'en charge.

La grande flexibilité de la suspension secondaire offrait cependant un inconvénient au point de vue tenue de route. — A cause de notre petit écartement et des devers importants rencontrés en siège spécial, la stabilité transversale de la voiture laissait à désirer aux grandes allures. Il y a été paré en installant une barre de torsion transversale au châssis de bogie, reliant par bras articulés sur silentbloc les extrémités de la traverse danseuse. Cette barre de torsion ne travaille pas lorsque la traverse danseuse se déplace verticalement, mais elle crée un couple de redressement dès que la caisse s'incline latéralement par rapport au bogie.

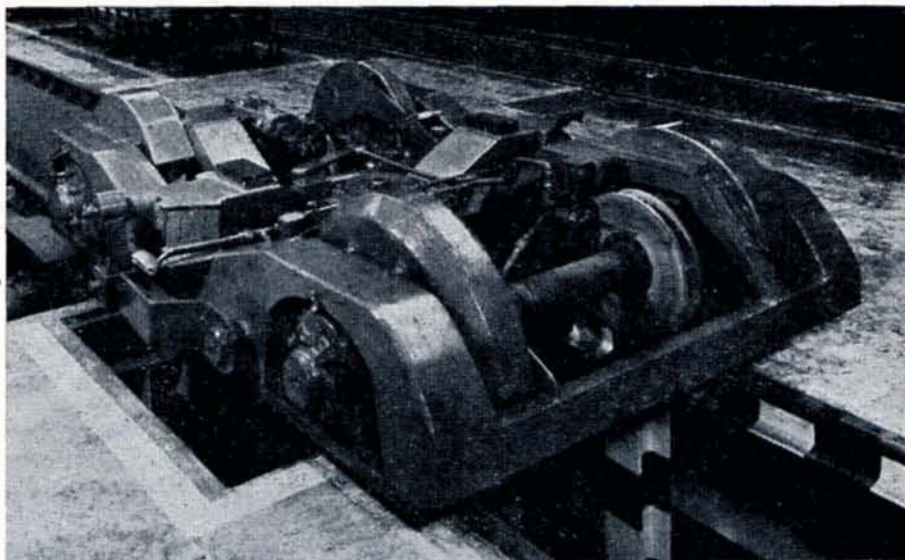
LES ROUES ELASTIQUES.

Pour compléter la suspension, les roues ordinaires ont été remplacées par des roues élastiques, ces dernières sont bien connues pour les avantages qu'elles offrent pour la suppression des bruits et la protection des parties non suspendues du bogie.

Afin de loger facilement les blocs de caoutchouc, le châssis de bogie a été réalisé en caisson, constitué de tôles soudées. Cette construction avait de plus l'avantage de donner une forte rigidité transversale aux bogies.

LE FREIN A DISQUE, ET LE FREIN ELECTROMAGNETIQUE.

Les freins à disque sont venus remplacer l'antique frein à sabot. Le disque est calé sur l'essieu et les patins doubles sont actionnés directement par un cylindre de frein. Chaque disque a donc son cylindre et toute la bruyante timonerie suspendue à la caisse peut être supprimée, il ne reste que la commande du frein à main qui agit de la plate-forme directement sur les deux essieux du bogie situé en-dessous d'elle. D'après les



Sur l'essieu, à droite de la photo, on distingue le disque du frein.
(Photo Bauters.)

qualités des garnitures, les décélérations obtenues varient de 1,8 à 2,2 m/sec.², la durée des garnitures étant en raison inverse de leur coefficient de frottement. Le frein électromagnétique est constitué par deux patins placés longitudinalement entre les roues du bogie. Ils sont à tension de 24 volts et leur commande se fait au contrôleur sur tous les plots du frein rhéostatique. Comme il est employé à plein champ, ce n'est qu'un frein d'urgence qui donne seul une décélération de 3 m/sec.². Ce freinage est trop brutal pour être employé couramment, mais il se révèle indispensable pour la cir-

culatation actuelle. Les trois freins combinés donnent une décélération supérieure à 4,5 m/sec.².

Les premiers résultats d'essais de ces nouveaux bogies ont été satisfaisants. La souplesse de la suspension a été immédiatement remarquée par les usagers. Mais le silence relatif que nous espérons obtenir leur donnera, sans qu'ils le sachent, une amélioration importante du confort et un effet de détente que procurent difficilement les transports en commun.

Bruxelles, le 11-10-1955.

R. HAUSMAN,
Ingénieur technicien.

Conducteurs d'autobus

Votre rapport d'avarie est un élément important d'une bonne méthode d'entretien de nos autobus.

Si vous oubliez de noter ce qui ne va pas ou si vous le remplissez de façon incomplète, vous compliquez la tâche du préposé à l'atelier qui ne peut pas « sentir » les anomalies et les « pépins » qui provoquent la panne.

C'est une erreur d'affirmer que la qualité prédominante du bon chauffeur consiste à ne rien mettre au verso de la feuille de rapport, car le fait de constater un manque de pression pour le frein ou d'avoir un démarreur fantaisiste **NE DEPEND PAS DES QUALITES DU CHAUFFEUR** et tout fonctionnement défectueux du matériel doit être signalé.

L'équipe d'entretien est là pour quelque chose.

A chacun ses responsabilités.

M. WILSENS,

Directeur du groupe Liège-Limbourg a pris sa retraite

M. Wilsens, Directeur du Groupe Liège-Limbourg, a atteint l'âge de 65 ans, le 23 octobre dernier, après 41 ans de service aux Vicinaux.

Cette longue et brillante carrière, M. Wilsens l'a effectuée entièrement dans les provinces de Liège et du Limbourg. Son origine limbourgeoise — il est né à Peer, le 23 octobre 1890 — et le fait qu'il est un parfait bilingue, lui ont permis de diriger, de Liège, deux Groupes de présentation très différente.

On se demande parfois à quoi tient une destinée ; nous avons ici un cas où le décor habituel des vacances de jeunesse a eu une influence certaine sur l'activité professionnelle ultérieure. M. Wilsens, étudiant à l'Université de Louvain, aimait à venir passer ses vacances dans le Limbourg, auprès de son oncle qui dirigeait, à l'époque, une société fermière des Vicinaux. Il séjournait de préférence à Bree, parce que là se trouvait l'atelier du tram qui allait plus tard être transféré à Hasselt. C'est à Bree que M. Wilsens, délaissant le calcul des intégrales, venait apprendre comment manier un tour.

En 1914, il entra comme jeune ingénieur à la société exploitante mais, quelques mois plus tard, c'était la guerre. M. Wilsens est ainsi un des rares Chefs de groupe qui ait eu la charge d'une exploitation pendant les deux guerres, et l'on sait quels furent alors les besoins et les exigences du public.

En 1919, il dirigeait le réseau vicinal limbourgeois qui allait être repris un an plus tard par la S.N.C.V. Il donna bientôt la preuve de son esprit novateur, car c'est au Limbourg qu'apparurent les fameuses machines à vapeur Garrat de 50 T. pour les trains lourds et quelques années après les premiers locotracteurs.

Vers cette époque, M. Wilsens, convaincu de l'avenir du moteur à explosion sur les lignes ferrées vicinales, entreprit des essais de moteurs Studebaker sur des autorails.

En 1927, M. Wilsens était nommé à Liège, Directeur du Groupe Liège-Limbourg.

Il a assisté à l'accroissement continu de la prospérité du Limbourg et il a su adapter les transports vicinaux aux nouveaux besoins de la population.

En ce qui concerne la province de Liège, c'est sous sa direction que furent électrifiées la plupart des lignes aboutissant dans la Cité Ardente.

Dans la gestion de son Groupe, M. Wilsens a appliqué des mé-



thodes qui auraient étonné ceux qui critiquent les entreprises nationalisées ; en effet, c'est à Lannaeken que l'on mit en service une série de wagons-bennes pour le transport et le transbordement du charbon, wagons qui ont été transférés depuis à Andenne ; de même, nombre de nos lecteurs ignorent que durant l'entre-deux-guerres l'atelier de Hasselt fabriquait de l'oxygène, nécessaire aux groupes-soudure.

Ce qui a caractérisé la carrière de M. Wilsens, c'est assurément le fait qu'il a été un pionnier et un chercheur en matière d'autorail ; d'autre part, il y a dix ans, il prit nettement position en faveur de l'autobus et cette politique est adoptée aujourd'hui à 100% dans tous nos Groupes.

Nous ne risquons guère de recevoir un démenti en disant que pendant 35 ans, il y eut toujours, dans l'atelier de Hasselt, un coin interdit aux profanes et aux gens curieux, où l'on montait, essayait, expérimentait, démontait, soit un

moteur, soit un nouveau modèle d'autorail ou de loco-tracteur, voire même un truck-remorque !

D'autre part, nous l'avons dit, l'ingénieur chez M. Wilsens se doublait d'un homme d'affaires réaliste. Déjà avant la guerre de 1940, il avait conçu un vaste plan de substitution d'autobus à la plupart des lignes ferrées suburbaines aboutissant à Liège. Ce projet a été pratiquement réalisé. En effet, chacune des lignes électriques qui subsistent encore dans l'agglomération liégeoise, est doublée par un service d'autobus de complément, desservant des centres ou des quartiers nouveaux qui se sont développés loin des lignes électriques.

Mais un Directeur a également des responsabilités sociales et le personnel du Groupe Liège-Limbourg sait bien que sous des dehors un peu froids peut-être, M. Wilsens est un homme de cœur et nombre d'agents peuvent en attester. Il a reçu, par ailleurs, après la Libération, et à l'époque « Nos Vicinaux » s'en fit l'écho, la médaille de la ville de Liège en reconnaissance des services rendus à son personnel et à la population.

Enfin, en ce qui concerne les installations sociales, ce fut aussi un précurseur, car si aujourd'hui les réfectoires et vestiaires de Liège-St-Gilles sont les derniers à être modernisés, c'est bien parce qu'ils furent les premiers à être mis en usage aux Vicinaux !

En prenant sa retraite, M. Wilsens ne s'abandonnera certainement pas à l'oisiveté ; son caractère actif et sa vitalité débordante ne la supporteraient pas. Nous lui souhaitons de conserver longtemps ce remarquable dynamisme.

**

Depuis le 1^{er} novembre courant, M. Wilsens, Directeur du Groupe Liège-Limbourg, est admis à la retraite.

A partir de cette même date le Groupe d'exploitation de Liège-Limbourg est scindé en deux groupes distincts, Groupe de Liège et Groupe du Limbourg, placés respectivement sous la direction de M. Botton, ingénieur en chef à Liège, et M. Van Autgaerden, ingénieur en chef à Hasselt.

La campagne betteravière dans les Groupes de Liège et du Limbourg

COMME nous possédions une série de photos prises durant la campagne betteravière de l'an dernier, nous avons voulu nous rendre compte si, en 1955, la traction à vapeur était encore à l'honneur sur le réseau vicinal. Hélas pour les amateurs de pittoresque, la direction du Groupe du Limbourg nous a informé que cette saison, la traction a été effectuée uniquement par autorail-tracteur sur son réseau. C'est ainsi que pour la saison betteravière l'ART. 36 fonctionnait sur Saint-Trond-Roux et les ART. 57 - 87 et 158 avaient été mis en service sur Heers-Tongres et Tongres-Villers. Il faut ajouter que l'ART. 49, stationné à Hasselt, assure toute l'année le service des marchandises.

Dans le Groupe de Liège, c'est Waremme qui reste la plaque tournante du trafic betteravier. Mais la saison finie, Waremme retombe dans une léthargie que troublent à peine le bruit des moteurs des lourds autobus des services d'Oreye et d'Hannut. C'est pourquoi, le chef de dépôt, M. Boulanger, fait régulièrement la navette entre Waremme et Liège-St-Gilles et qu'en saison, trois hommes seulement assurent le trafic très spécial consistant dans le cheminement sur voie métrique vicinale de lourds wagons-État (dont certains pèsent jusqu'à 36 tonnes) depuis la gare d'échange de Waremme (sur la grande ligne Bruxelles-Liège) jusqu'à Oreye (siège de la Sucrerie).

Il s'agit, en ordre principal, de transports de charbons, de chaux, et de wagons vides et de chargement de sucre en caisses; il faut ajouter le transport des wagons de betteraves des cultivateurs de la région d'Hollogne-sur-Geer.

Cette année, Waremme a utilisé deux

locomotives, les 395 et 301, cette dernière étant louée à la Sucrerie d'Hollogne. Dans le dépôt, nous avons encore trouvé les HL.688 - 667 et 303 en réserve. La machine à vapeur de ser-

roues des wagons-État devant être calé avec force; de plus les attelages normaux ne pouvant être employés, il faut chaque fois utiliser de lourdes barres de traction de différentes longueurs. Alors



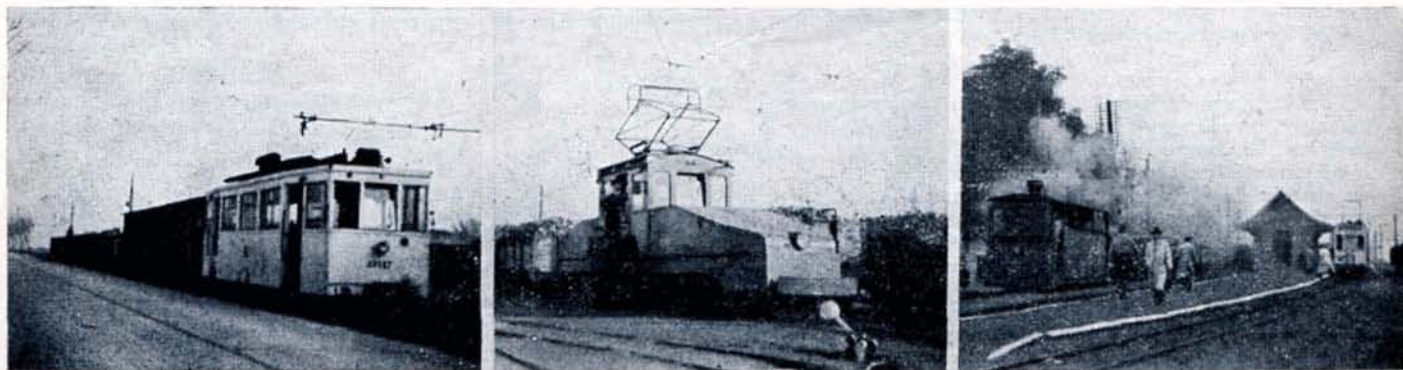
Cette photo prise l'an dernier par notre correspondant parisien M. Bazin, était toujours d'actualité cette année. Nous y voyons le chef de dépôt, M. Boulanger, faisant ses recommandations au mécanicien Callut, à bord de la 301. — La gare vicinale de Waremme possède un faisceau de onze voies, dont quatre à grand écartement. La maison que l'on aperçoit à gauche a été vendue, il nous reste encore la maison d'habitation à droite.

vice est entretenue et conduite par M. Callut, qui, après la saison betteravière, travaille au dépôt de Bressoux, où nous utilisons encore quelques machines sur la ligne du charbonnage d'Argenteau, à Warsage. A Waremme, pendant les betteraves, Callut est aidé par Vandersmissen pour les manœuvres et l'accrochage des trucks-porteurs, à train de roues vicinal, sur lesquels le tracteur amène, avec une chaîne, les lourds wagons « Europ » ou de la S.N.C.B.

C'est un travail assez dur, surtout par mauvais temps, chaque train de

que les machines à vapeur exigent deux heures de temps pour la mise à feu et pour obtenir de la pression, le rendement des ART. 179 et 37 est, par contre, apprécié par le chef-train Voisin qui a la charge de mener à Oreye les lourds wagon-État par une ligne au profil assez irrégulier.

Comme on le voit, entre Waremme et Oreye, le trafic marchandises saisonnier est toujours important et cette année encore nous y avons employé la machine à vapeur.



Voici trois vues caractéristiques prises l'an dernier par un de nos abonnés hollandais, M. Grol, lors de la campagne betteravière dans le Limbourg. A gauche, l'autotracteur tire plusieurs wagons de pulpe; au milieu la loco-électrique 10329 à Villers-Traversée et, à droite, un train de wagons de betteraves tirés par une H.L. de 30 T., en gare de Riemst.

Le plus curieux des chemins de fer du monde

LE réseau des chemins de fer de l'Arabie séoudite, qui ne comporte qu'une seule ligne de 585 km, est assurément unique au monde.

Créée par la volonté du roi Ibn Séoud (mort en 1953) et réalisée par des techniciens américains, cette ligne relie le port de Damman, sur le golfe Persique, à Riyadh, la capitale (voir carte). C'est à Damman, petit village jusqu'alors inconnu, que le 11 octobre 1947, on plaça la première traverse, sous l'égide de l'ARAMCO (Arabian American Oil Company). Les travaux durèrent quatre ans et coûtèrent près de 3 milliards de francs belges. Ce fut non seulement une extraordinaire réussite technique mais, comme nous le verrons, le début d'une nouvelle ère sociale pour le pays.

Pour réaliser son projet, le roi Ibn Séoud avait dû lutter non seulement contre les sceptiques mais aussi contre les éléments de la nature. La voie fut posée par une chaleur torride, atteignant fréquemment 60° C, sur des terrains désertiques.

C'est le sable qui fut sans doute l'ennemi le plus terrible. Une voie, posée le matin au sommet d'une dune, pouvait glisser en une nuit et si on la posait au pied de la dune, la voie pouvait disparaître sous le sable à la moindre bourrasque !

Lorsqu'arrivèrent les premières traverses en bois, les Bédouins remercièrent le Prophète de mettre tant de bois à brûler à leur disposition ! La Société fut obligée d'utiliser des traverses métalliques.

Pour éviter le déplacement du sable, on trouva une parade efficace. On nivella le sol de chaque côté de la voie et on aspergea le sable de pétrole brut qui, sous l'action du soleil, forma une croûte dure sur laquelle le vent n'avait plus de prise.

Mais la pose de la voie causa moins de soucis que l'instruction du personnel indigène. Le pauvre Bédouin qui fut désigné pour être le premier mécanicien du chemin de fer de l'Arabie Séoudite, n'avait jamais vu une locomotive de sa vie. L'Arasco créa une école dans laquelle d'anciens chameliers furent transformés en mécaniciens en 3 mois de temps. Le métier de chef de gare de ce fantastique chemin de fer est certainement des plus difficiles, car la clientèle est très exigeante : il est courant que des Bédouins veuillent voyager gratuitement, d'autres marchandent les prix et quand ils doivent se séparer de leurs bagages,

en échange d'un morceau de carton, cela devient du vaudeville ! Entre Damman et Riyadh, les trains s'arrêtent aux heures des prières ; un wagon chargé d'argent peut être véhiculé sans protection, mais on arrache le drap qui recouvre les sièges pour en faire des vêtements !

Les femmes voilées voyagent en groupe et personne ne songe à leur adresser la parole. Des soldats armés circulent dans les couloirs et veillent à ce qu'on n'enlève pas les coussins ou les carreaux ! Parfois, le train est arrêté en chemin par les cavaliers d'un sheik du désert. Comme, à ce moment, le chef de tribu déguste encore sa tasse de café, il faut parfois attendre deux heures jusqu'à ce que ce prince aux pieds nus descende à monter sur « le cheval de fer ».

Il arrive aussi qu'un prince s'ennuyant à la Cour de Riyadh, commande une voiture spéciale et parte en voyage avec son harem ! D'autre part, lorsque le sheik de Quartar emprunte le train avec ses esclaves, il règne une grande effervescence parmi le personnel, car chacun veut être de service durant ce voyage, non pour admirer les beautés voilées, mais à cause des plantureux pourboires.

Comme le chemin de fer n'existait pas au temps de Mahomet, l'appréciation des responsabilités en cas d'accident est aujourd'hui une question épineuse, car il n'est pas rare qu'un nomade fatigué, ayant élu domicile pour la nuit entre deux traverses de la voie, soit écrasé par le train. De nos jours, règne encore en Arabie, comme en Corse, l'esprit de vendetta et de l'honneur du sang ; le machiniste sera tenu pour responsable de la mort du « Sidi » s'il ne peut prouver l'intervention d'une « puissance supérieure », en l'occurrence la vitesse du train ! Dans les cas de mort violente, le Coran désigne comme coupable celui des

inculpés qui est le plus rapide ; dans ce cas-ci c'est le train et c'est la société qui doit payer à la famille la « divah » (l'argent du sang).

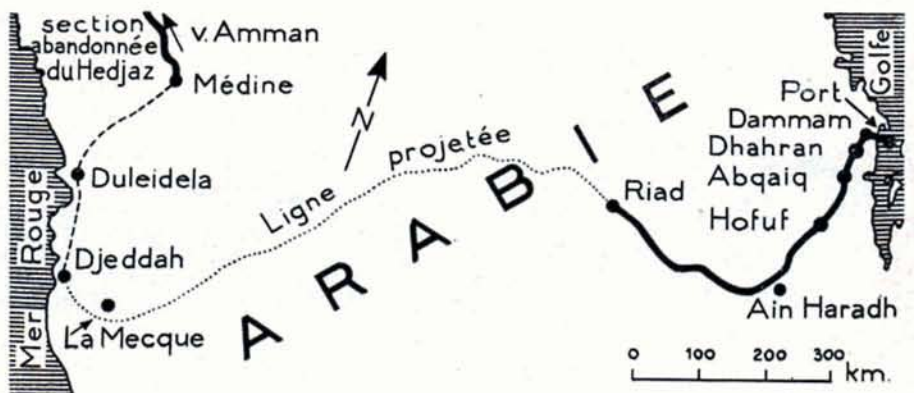
L'EXPLOITATION ET SES RESULTATS

Il y a deux circulations-voyageurs par jour entre Damman et Riyadh, une dans chaque direction et seules les rames automatrices (autorails) prennent des voyageurs de 1^{re} classe. Celles-ci peuvent atteindre une vitesse horaire de 123 km, mais la voie ne permet pas qu'elles dépassent 105 km/h. Elles font le voyage en 7 h 10, tandis que le train — que les Arabes surnomment maintenant, par dérision, « le chameau » — met quatre heures de plus. Pourtant, il n'y a pas si longtemps, deux ans à peine, il fallait de 14 à 21 jours pour faire le même trajet à dos de chameau !

Le Gouvernement de Riadh projette d'étendre le réseau vers La Mecque, Médina et Jidda. Cette liaison avec la ville sainte présenterait un intérêt économique énorme pour ce lieu de pèlerinage, mais l'Arasco estime que la réalisation de ce projet coûterait l'équivalent de 10 milliards de francs belges.

Les marchandises constituent la partie la plus importante du trafic actuel, mais le roi exige des tarifs très bas pour ne pas grever le budget de ses sujets ; aussi le déficit est-il considérable. Par contre, le coût de la vie a baissé de 50 % et les Arabes les plus pauvres peuvent se procurer des denrées alimentaires à des prix abordables ; aussi peut-on dire qu'à défaut de bénéfices financiers, la voie de fer du roi a apporté des bénéfices sociaux et économiques incommensurables.

Réf.: La Vie du Rail et le « Schwäbische Landzeitung ».



Remise de décorations civiques aux jubilaires du Groupe Liège-Limbourg

Un heureux hasard a voulu que M. Wilsens ait pu se trouver, sur la fin de sa carrière, au milieu des plus fidèles de ses agents à l'occasion de deux cérémonies de remise de décorations civiques, dont nous rendons compte ci-dessous.

M. Wilsens n'avait pas voulu voir organiser de manifestations en son honneur et lorsqu'il apprit qu'une somme d'argent avait été recueillie pour lui offrir un cadeau, il émit le vœu de voir verser le produit des collectes à l'œuvre des grands malades à laquelle se consacrent, depuis de longues années, plusieurs de ses proches collaborateurs.

La remise de décorations aux jubilaires du Groupe de Liège eut lieu le 16 octobre, dans la salle de fête du cercle des agents, à Saint-Gilles.

M. Wilsens, entouré de ses ingénieurs et chefs de service, procéda personnellement à la remise des bijoux, puis assista à la partie récréative à laquelle tous les spectateurs firent un beau succès.

POUR 35 ANS DE SERVICE

Croix civique de 2e cl.

Voisin Louis, chef receveur; Ernest Jules, chef receveur; Paquay Oscar, receveur.

Médaille civique de 1e cl.

Streel Louis, chef piocheur; Streel Fernand, chef piocheur.

Médaille civique de 2e cl.

Destrée Alexis, menuisier; Englebert Jules, manœuvre; Allemand Victor, wattman; Vreven Jean, piocheur; Callut Henri, ajusteur; Soir Alfred, tourneur; Hansenne Joseph, wattman; Malherbe Georges, monteur.

POUR 25 ANS DE SERVICE

Médaille civique de 1e cl.

Digneffe A.; Eyckmans H.; Lignoul J.; Lenaerts J.

Médaille civique de 2e cl.

Riga F.; Fagard P.; Darimont C.

Médaille civique de 3e cl.

Jacquemin C.; Gerard E.; Simon J.; Hoyoux J.; Goebels L.; Fauconnier L.; Stassiné J.; Soir T.; Ramjoie J.; Simonon J.; Dehez E.; Bertrand M.; Vanhove L.; Celissen J.; Simons J.; Olivier M.; Hautecler J.; Groyne J.; Vanoostveld G.; Ebeling J.; Brepoels J.; Boniver E.; Burton T.; Gadisseur A.; Gueury Ph.; Henrard Fr.; Houbrecht Fr.; Jammaers J.; Vanryckel Ant.; Vlekken L.; Houbrecht Ch.; Willaumez A.; Nyssen H.; Dedry E.; Brandt H.; Creus G.

A HASSELT

A Hasselt, la cérémonie eut lieu la semaine suivante et ce jour-là, 23 octobre, M. Wilsens avait très exactement 65 ans! M. Van Autgaerden ne voulut pas laisser passer cette ultime occasion, il adressa à M. Wilsens les meilleurs vœux du personnel, en disant son regret d'avoir dû respecter le désir du Directeur de ne pas voir organiser de manifestation; il ajouta que tous les jubilaires étaient heureux d'avoir encore pu lui serrer la main.

M. Wilsens, très touché par cette marque d'estime et par les applaudissements, répondit qu'il resterait un ami pour tous.

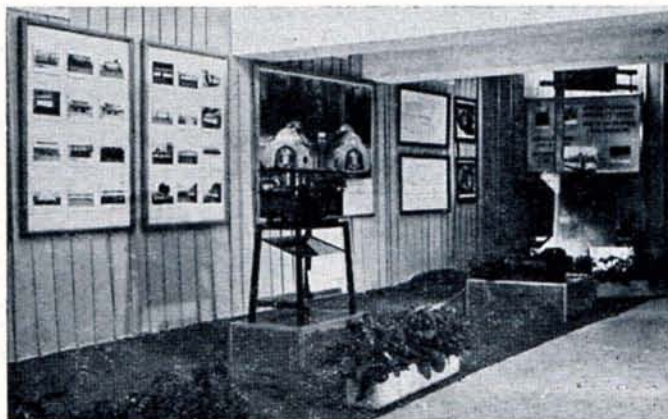
Le stand de la S.N.C.V. au VI^e Salon International des chemins de fer

Nous avons fréquemment parlé de l'Association des Amis des Chemins de fer, laquelle groupe des personnes de toutes professions s'intéressant à la traction sur rail.

Pour le prix de leur cotisation (80 F par an), les membres reçoivent une excellente revue, éditée sur beau papier, « Rail et Traction » qui est devenue une revue des transports ferroviaires d'une haute tenue technique.

Hoens, Directeur Général, accompagné de M. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant, et de M. Hausman, Ingénieur Technicien.

M. le Directeur Général expliqua comment était conçu le nouveau bogie élastique dont une grande photo ornait un panneau mural. Sur une table, avaient été disposés une boîte d'essieu et des blocs de lamelles de caoutchouc vulcanisées sur plaques de laiton.



(Photo Pléinckx.)

L'A.B.A.C., ayant fêté cette année son vingt-cinquième anniversaire, a obtenu le titre envié de société royale et, fin octobre, elle a organisé son salon annuel de chemins de fer miniature qui, depuis l'an dernier, est devenu le « Salon International des Chemins de Fer » grâce à la participation des grandes sociétés européennes de chemins de fer.

M. le Ministre Anseele voulut bien, comme l'an dernier, procéder à l'inauguration du Salon. Au cours de son speech, il développa, avec l'éloquence qu'on lui connaît, un sujet qui lui tient à cœur: la défense du rail. Il rappela notamment que si le prestige de la Belgique, en matière de chemins de fer, avait quelque peu faibli depuis le temps des Empain et des Jadot, époque à laquelle les Belges construisaient des lignes de chemins de fer en Chine et en Amérique du Sud, on lui rendait cependant toujours hommage puisque M. De Vos, Directeur Général de la S.N.C.B., venait d'être nommé Président de l'EUROFINA, organisme nouvellement créé par les Chemins de fer européens, pour faciliter le financement de la modernisation du matériel roulant.

Le Ministre se réjouit de voir des firmes belges participer au Salon et rappela leurs récentes réalisations en matière d'autorails, de « diesel » et de tracteurs électriques. M. Anseele nous apprit également que la S.N.C.B. étudiait les applications possibles des dernières inventions en électronique, notamment dans les gares de triage.

Puis commença la visite des stands. M. Anseele s'arrêta longuement à celui de la S.N.C.V. Il y fut reçu par M.

Le Ministre, qui est ingénieur, posa plusieurs questions et s'intéressa également aux caractéristiques des nouvelles motrices électriques destinées aux lignes du littoral. Il n'eut malheureusement pas le temps de jeter un coup d'œil sur les quelque 70 photos d'ancien matériel qui avaient été groupées sous le titre « Petite histoire du matériel vicinal ». Cette partie du stand eut toutefois un grand succès auprès des nombreux visiteurs qui se succédèrent pendant 9 jours.

Nous avons installé également la maquette de la première motrice électrique ayant circulé sur Bruxelles-Espinette, ainsi qu'une splendide machine à vapeur, exécutée au 1/10e par Louis Devos, ancien chef d'atelier à Turnhout et actuellement chef d'atelier à Merksem.

Le mécanisme intérieur, rendu visible grâce à un miroir judicieusement installé, fit l'admiration de tous; cependant plusieurs modélistes exigeants critiquèrent la disposition des vitres du pare-brise qui n'était pas très orthodoxe! Le représentant des Vicinaux fut interrogé à plusieurs reprises par de grands garçons de 13 à 14 ans qui demandaient: « Mais, Monsieur, où ça a-t-il roulé ces machins-là? ». Pour ces petits citadins, nés en 1942-1943, ces étranges véhicules devaient remonter à l'époque de Stephenson!

La photo permet de se rendre compte que ce stand, réalisé avec les moyens du bord, avait belle allure et a certainement contribué à faire mieux connaître au public bruxellois comme à celui de province, les efforts incessants réalisés par la S.N.C.V. pour améliorer la qualité de ses services.

LA VIE VICINALE



NAISSANCES

GRUPE DU BRABANT

SABINE chez M. ROOBAERT J. (Asse).
 ALEX chez M. STOCKMANS T. (Kessel-Lo).
 MICHELINE chez M. COOL S. (Anderlecht).
 JOZEF chez M. NIJS L. (Kessel-Lo).
 INGRID chez M. MACHARIS E. (Anderlecht).
 FRANÇOISE chez M. LECLERCQ W. (Nivelles).
 HELENE chez M. VAN DAMME J. (Dilbeek).
 KRISTIAAN chez M. VERBRUGGEN L. (Londerzeel).
 JOSEPH chez M. GETTEMANS A. (Uccle).

GRUPE DE LIEGE

DANNY chez M. CORSTJENS Joseph (Tongres).
 RENE chez M. PLUNUS René (Dolhain).
 MYRIAM chez M. VOS Jean-Joseph (Bierset).

GRUPE DE NAMUR-LUXEMBOURG

JOSE chez M. PIERRE Constant (Arlon).
 GABY chez M. FRANQUINET Georges (Ohey).

GRUPE DU HAINAUT

PATRICK chez M. MERCIER J. (Eugies).
 CHANTAL chez M. FOUARD L. (Jumet).
 CHRISTIAN chez M. MENART L. (Tournai).
 JEAN-LOUIS chez M. BERGER R. (Mons).
 MARYLINE chez M. DANNEAUX E. (Quaregnon).
 CHRISTIAN chez M. MORTIER A. (La Louvière).
 MARYVONNE chez M. VAN BIESBROCK M. (Charleroi).
 MARIE-ASTRID chez M. VAN KAEM J. (Charleroi).
 PIERRE chez M. VERBINNEN P. (La Louvière).
 JACQUES chez M. GUIGNET A. (Jumet).
 MICHEL chez M. VAN DEUREN (Charleroi).
 GUY chez M. DEHON (Jumet).
 MARYLINE chez M. WUILLAUME (Quaregnon).
 MARIE-CHRISTINE chez M. BIHOUT (Casteau).
 ALAIN chez M. TILMANT (Anderlues).
 REMY chez M. BOSTOEN N. (Trazegnies).

Liste des Agents des Groupes mis à la pension

Mois d'octobre et novembre 1955	Années de service	Groupe
JACOBIN Fr., chef de service	46	Anvers
VALKIERS J., chef receveur	40	»
VAN HOOFF F., serre-frein	35	»
KROLS M., piocheur	31	»
ALEMEERSCH V., conducteur	26	Deux Flandres
RAEVEN J., machiniste	37	Liège-Limb.
PRIKKEN J., chef piocheur	33	»
JONAS H., piocheur	32	»
XHROUET F., conducteur	26	»
VERBEYST A., commis auxiliaire	44	Brabant
DE VADDER Ed., serre-frein	42	»
SMEYERS J.B., ouv. qual. le cl.	42	»
NACKAERTS L., chef receveur	40	»
KRAGMANS L., contrôleur	39	»
STOFS Fr., piocheur	37	»
PUTTEVILS L., ouv. qual. le cl.	34	»
RAULIER Th., brigadier	30	»
ANSLOT G., chef de serv. important	46	Namur-Lux.
LEONARD J., ouvrier qualifié	46	»
HALLOT N., chef de service	43	Hainaut
DELTENNE Cl., receveur	36	»
WILLAME F., brigadier	31	»
RENARD G., brigadier	25	»



MARIAGES

M. ALEXANDRE Jules a épousé Mlle BAY Andrée.
 M. DETIENNE J.-B. a épousé Mlle MINSART G.
 M. BEHAEGEL H. a épousé Mlle DUMOULIN M.
 M. MOREAU F. a épousé Mlle TOSO M.
 M. PARIS E. a épousé Mlle BINON H.
 M. LONGFILS J. a épousé Mlle DECLERCQ J.
 M. SOUDAN M. a épousé Mme CAPETTE M.
 M. CAULIER A. a épousé Mlle RAULIER J.
 M. TREFOIS A. a épousé Mlle MACLET R.
 M. DUEZ H. a épousé Mlle DOYEN A.
 M. VAN BOKESTAL S. a épousé Mlle VAN KERKHOVE J.
 M. DELEPINOIS G. a épousé Mlle CORNU L.
 M. GALLEZ L. a épousé Mlle GUALDONI A.
 M. LAMBERT T. a épousé Mlle MERTENS L.
 M. DEWEER R. a épousé Mlle VAN PUYVELDE M.

LES BELLES CARRIÈRES



Jacobin Fr.,
 chef de serv.
 43 ans de serv.
 ANVERS



Van Buggenhout J.,
 conducteur
 45 ans de serv.
 BRABANT



Smeyers J.,
 ouv. qual.
 42 ans de serv.
 BRABANT



Buckers J.,
 machiniste le cl.
 40 ans de serv.
 LIEGE-LIMB.



Valkiers J.,
 chef receveur
 40 ans de serv.
 ANVERS

LA JOURNÉE DU SOUVENIR A BRUXELLES

Le 11 novembre dernier a amené plus de monde que d'habitude dans le hall de l'Administration Centrale.

M. Hoens, Directeur Général, accompagné de M. Van Lierde, Inspecteur Général, de M. J. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant, de M. Legein, Conseiller Juridique, et de M. Mornard, Ingénieur, vint se recueillir devant la stèle commémorative après avoir déposé une couronne enrubannée.

Puis vinrent successivement s'incliner MM. De Rycke et Vander Bruggen au nom de l'Amicale des Résistants, M. Van Cam au nom du Cercle Sportif « L'Espoir vicinal », et un représentant des agents du dépôt du Vivier d'Oie ; le Président et le Vice-Président du Cercle « Entre-Nous » déposèrent également une gerbe, suivis par les membres de la famille Vausort-Dehoux. On notait la présence de Mme Bernard, veuve de notre agent de Cureghem fusillé par les Allemands. Nous avons aussi remarqué avec plaisir que les deux anciens de l'Yser, MM. Glibert et Anhès, étaient fidèles au poste.

Après la cérémonie, M. le Directeur Général se fit présenter les agents venus en délégation tandis que M. Van Lierde évoquait devant quelques fonctionnaires les souvenirs émouvants de la fin tragique de plusieurs tramwaymen résistants limbourgeois qu'il avait connus durant la guerre.

Vers midi trente, une importante délégation des agents des Vicinaux de Charleroi vint déposer deux gerbes, dont une cravatée d'une reproduction de la carte d'identité du Groupe de Résistance de la Légion Belge, au nom de Léon Brabant (Lieutenant Uranus), agent des Vicinaux, qui fut fusillé à Loverval le 30 avril 1943.

L'annonce de cette cérémonie, parue dans « Nos Vicinaux », n'aura pas été inutile.

Nouvelles des exploitations A l'Administration Centrale

Depuis le 1^{er} octobre, la Direction du Groupe d'Anvers a été autorisée à exploiter un service public d'autobus Turnhout-Mol en remplacement de la ligne ferrée du même nom. Au 13 novembre, le service d'autobus a été partiellement mis en exploitation entre Turnhout et Mol-Donk (Canal). Le service autorail est encore provisoirement maintenu sur la section Mol (Donk)-Mol (Station). Nous rappelons à nos lecteurs qu'il s'agit de la dernière ligne d'autorail encore en service dans la province d'Anvers.

Au cours du mois de novembre, nous avons appris le décès de Mme E. Valcke, mère de M. Valcke, Ingénieur principal-chef de service, et épouse de notre directeur général adjoint honoraire, à qui nous présentons nos vives condoléances.

Quelques jours auparavant, on nous avait annoncé le décès de M. Pierre Delmelle, Inspecteur à la Direction T. Entré à la Société en 1931, M. Delmelle s'occupait durant de longues années de la réception et de la surveillance des sous-stations électriques.

Deux jours après son enterrement, lors de l'hommage rendu le 11 novembre aux morts des deux guerres, M. Derycke, de l'Amicale des Résistants, rappela la part que prit M. P. Delmelle à la diffusion de la « Libre Belgique clandestine ».

C'est ainsi que nous avons appris que pour assurer l'impression du n° 46 de la « Libre Belgique », un jeune agent de l'Administration Centrale, Robert Baude (dit Bodega), fils du chef de bureau pensionné, avait proposé d'utiliser la voiture-laboratoire de la D.G., conduite par M. Delmelle, aidé de M. Blétard. Le but de l'expédition était Ronquières. Après avoir échangé les mots de passe avec le propriétaire du café Belle-Vue, ils allèrent chercher les formes d'imprimerie et des paquets de journaux, cachés dans une cabine téléphonique.

Au retour, comme il était trop tard pour décharger les journaux, on décida de les cacher au siège de l'Administration Centrale avec l'aide de M. Anhès, le concierge des bâtiments, et le lendemain, à 6 heures, nos compères livraient la « marchandise » chez Mme Lebrun, rue des Confédérés.

Le piquant de l'histoire, c'est que la camionnette dépendait de M. M..., chef de cellule rexiste, à Ruysbroeck.

Peu d'agents, même parmi les anciens, connaissaient ces détails ; tous nous aurons une pensée émue pour notre collègue disparu prématurément.

Les
PROPOS
du



Contrôleur BOUDARD

RECEVEUR : Vous avez l'air pâle, chef.

BOUDARD : Je finirai par croire que ma femme a raison ; elle veut me persuader que nous avons tous les deux besoin d'iode.

R. : Vous aimez ça dans du lait chaud ?

B. : Mais non, mon ami ; quand ma femme parle d'iode, elle veut dire l'air marin, que procure un séjour à la mer ; de même, quand vers la fin de l'année elle semble s'intéresser brusquement aux mulots, aux musaraignes ou aux taupes, c'est pour arriver à parler de rats musqués, de pelages, de fourrures et de ce manteau qu'elle attend depuis quinze ans !

R. : Une cure d'iode de ce genre me ferait également plaisir, d'autant plus que je sais déjà où j'irais boire ma demi-gueuze en mangeant des crevettes ; par la même occasion, je pourrais apprendre ce qui va advenir du réseau du littoral.

B. : Eh bien, je vais vous faire faire une belle économie, car je viens précisément d'apprendre du nouveau à propos du matériel de la côte.

R. : Je suppose que l'on conserve les lignes électriques ?

B. : Tout semble indiquer que le tram a encore quelques années à vivre, mais le matériel va être transformé.

R. : C'étaient cependant de beaux trams.

B. : Mais ils datent tout de même de 1930 et la saison dernière, il y avait encore en service de petites remorques à 2 essieux qui ne sont pas dignes d'un réseau moderne.

R. : Alors que va-t-on faire ?

B. : Avec la collaboration d'autres ateliers, celui de Cureghem va sortir de nouvelles motrices du type « S », qui auront comme particularités de ne plus avoir que deux portes, comme les P.C.C. ou comme les métalliques de Braine-le-Comte, et il paraît que l'économie réalisée par cette suppression sera affectée à l'installation de sièges plus confortables, lesquels au surplus, seront tous placés de face, dans le sens de la marche. Il n'y aura, en conséquence, qu'un seul poste de conduite et, à la plate-forme arrière, on a simplement prévu une petite manette de contrôler et une autre pour le frein à air, en cas de manœuvres de rebroussement ; j'ajoute qu'une porte permettra au receveur de passer de la motrice à la remorque.

R. : Voilà de bonnes nouvelles, et pour les remorques ?

B. : Sur les bogies récupérés des anciennes motrices, nous placerons de nouvelles caisses.

R. : Allons, ces nouvelles me réjouissent ; nous entendrons donc encore le « teut-teut » bien connu.

Au dépôt de Quaregnon

M. Noël Hallot, chef de service, est entré à la Société en 1912. Il a accompli une carrière exemplaire, ayant été successivement receveur, conducteur, conducteur et monteur de sous-station, à Anderlues, jusqu'en 1928. Il passe alors à Qua-



regnon en 1931, comme chef de dépôt ; en 1940 il est nommé chef de service de 2^e classe et on lui confie également la surveillance et l'entretien des lignes aériennes de la région. Bien qu'il ait dû prendre un congé de maladie il y a deux ans, Noël Hallot compte 41 ans de service effectif aux Vicinaux. Nos meilleurs vœux l'accompagnent dans sa retraite.

LA MACHINE A BILLETS

ALMEX



DANS le monde du transport, on applique des procédés très différents pour assurer la perception du prix du voyage, alors que les conditions sont analogues pour tous les exploitants.

Chaque méthode tend à faire payer par le voyageur le montant exact du prix du parcours et à obtenir que cette somme soit entièrement remise à l'exploitant (patron ou société). Mais ces exigences sont plus facilement exposées que réalisées.

Depuis des années, on essaie de trouver le système idéal. Que devrait être ce système? D'abord être simple, ensuite ne pas coûter cher, empêcher la fraude et offrir des données comptables sûres et d'une lecture facile.

Depuis la fondation de la S.N.C.V., les diverses sociétés exploitantes ont expérimenté des types variés de billets de tram.

Nous écrivons un jour l'histoire du billet de tram vicinal, dont le plus grand modèle, que nous possédons, avait une longueur de 15 cm!

Notre billet du type dit « universel » a, depuis une dizaine d'années, rallié tous les suffrages, surtout là où il a été convenu de ne plus marquer que la section de montée; évidemment la lecture d'un tel billet demande une bonne connaissance du réseau local, mais c'est bien le minimum qu'on puisse demander à un contrôleur.

LA MACHINE EMETTRICE DE BILLETS

Dès que l'exploitation en « one man car » fut appliquée, spécialement sur les lignes d'autobus, nos dirigeants voulurent faciliter la tâche du conducteur-receveur en mettant à sa disposition une machine émettrice de billets.

La S.N.C.V. procéda à l'essai de diverses marques qui devaient répondre à des spécifications très sévères.

Après de nombreux mois d'essais, notre choix s'est porté sur le modèle suédois « Almix ».

Le cliché ci-dessous reproduit, dans ses dimensions exactes, le ticket carré émis par la machine Almix. Les indications explicatives sont très claires. Ajoutons cependant que sur la deuxième ligne, le premier chiffre 23 indique EVENTUELLEMENT le numéro du voyage ou de l'heure, le chiffre romain IX permet de définir le mois, suivi du chiffre représentant le jour du mois. Le dernier chiffre à droite est un numéro d'ordre, spécifiquement vicinal, qui indique le numéro de la machine émettrice.

Sur la photo de l'appareil, en haut de la page, on remarque les petites touches incurvées en matière plastique. Deux rangées de touches comportent des chiffres allant de 0 à 9 pour les unités et les dizaines, une autre rangée sert à l'impression des demi-francs, une rangée spéciale de 9 touches permet

de définir le genre de tarif. C'est ainsi qu'une barre (—) représente le tarif plein.

25 = 25 % de réduction ;

50 = 50 % de réduction ;

75 = 75 % de réduction ;

I = billet spécial pour invalides ;

S = supplément ;

T = billet d'amende ;

B = billet « bagage » ;

M = billet « marchandises ».

Sur le côté droit de l'appareil, près du levier de distribution, se trouvent les fenêtres de quatre compteurs.

Le premier, marqué I, donne le nombre de décimes perçus.

Le deuxième, marqué II, les francs unitaires.

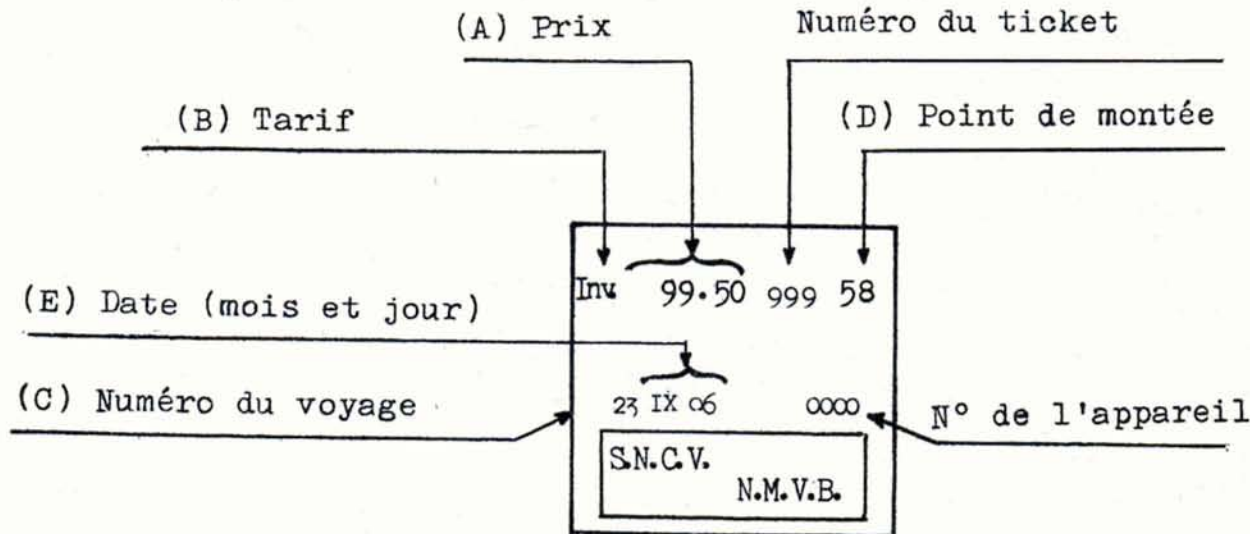
Le troisième, marqué III, les dizaines de francs.

Le quatrième, marqué IIII, le nombre de tickets émis.

Lors de la prise de service, le conducteur-receveur inscrit sur sa feuille de recettes les chiffres-index apparaissant aux compteurs. Au point de vue de la perception, s'il ne fait pas d'erreur, le receveur ne devra plus toucher à sa feuille jusqu'à la fin du service, car l'inscription des premiers tickets à délivrer, à chaque voyage, est remplacée par l'émission de deux tickets sans valeur, dont le second sera remis éventuellement au contrôleur pour permettre le contrôle. En fin de service, le calcul de la recette effective est réalisé en deux simples opérations sur la feuille.

Il y a, à l'heure actuelle, 215 machines en service sur le réseau vicinal et les receveurs que nous avons interrogés, s'en sont déclarés satisfaits.

Néanmoins, il est probable que nos autobus urbains exploités avec un seul homme ne seront pas équipés de ces machines; en effet, sur ces voitures, les billets à tarif unique n'étant ni écornés ni annulés et l'usage des cartes s'étant généralisé, nos receveurs ont acquis une virtuosité qui égale la mécanisation la plus poussée!



LE POSTE DE TRAVAIL

CHACUN sait le danger qu'il a à rouler avec des pneus lisses et tous nos ouvriers d'atelier connaissent la difficulté que présentait, il y a quelque temps encore, le démontage des pneus lourds après un long usage.

Il existe sur le marché un appareil permettant de redessiner le pneu ainsi qu'une installation de démonte-pneus mécanique. Dans la plupart de nos ateliers d'entretien d'autobus, nous avons adopté ces appareillages.

PHOTO 1.

L'appareil que nous voyons ici utilisé par l'agent Nollet, de l'atelier de Kessel-Lo, est de fabrication allemande et d'une grande efficacité.

La pointe métallique que l'on aperçoit sur la photo au bout de l'appareil, contient une lame recourbée, plus étroite qu'une lame de rasoir. A froid, il est impossible d'entamer la couche de caout-

PHOTO 1 : L'appareil à redessiner le pneu.
(Photo Gilliams.)



chouc, mais une fois que l'on a mis le contact électrique, cette petite lame est portée à une température élevée et pénètre dans le caoutchouc en produisant une légère fumée, celle-ci disparaît au fur et à mesure que le couteau enlève, sous une légère pression, une lamelle rectiligne de caoutchouc.

On distingue nettement sur la photo la surface unie et usée du bandage, qui était devenu inutilisable. Grâce au découpage de lamelles de sécurité, le pneu pourra être remonté à nouveau sur une jante et pourra encore servir plusieurs milliers de kilomètres. Ce procédé est utilisé dans la plupart de nos ateliers.

La photo permet également de se rendre compte que l'ouvrier est entièrement libre de ses mouvements, car le pneu repose contre un appui et tourne facilement sur lui-même, grâce à des rouleaux visibles sur la photo 2.

L'augmentation de la productivité dans les ateliers est poursuivie par l'allègement de la tâche du travailleur.

PHOTO 2.

On distingue à gauche une roue entièrement montée dont il s'agit d'enlever le pneu. Il y a quelque temps encore, il fallait couramment deux hommes pour exécuter ce travail, car les flasques inté-

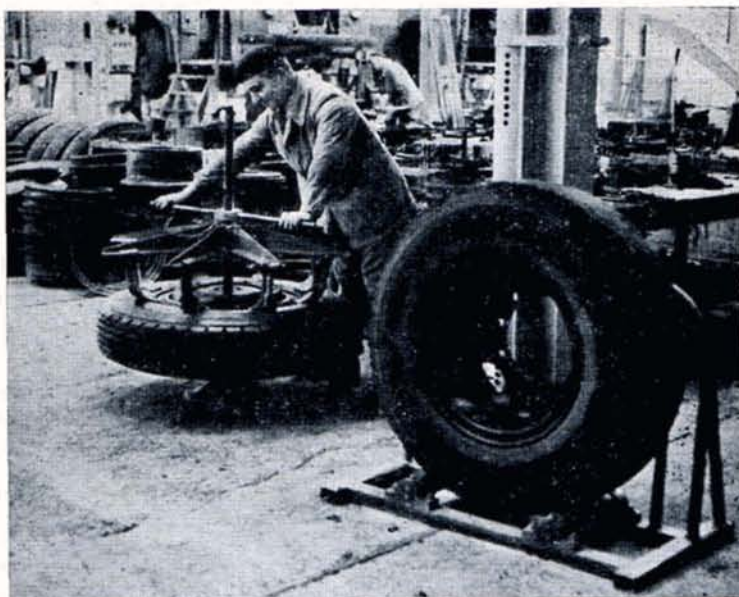


PHOTO 2 : L'appareil démonte-pneu.
(Photo Gilliams.)

rieures d'un pneu lourd, après un certain kilométrage, sont presque soudées à la jante. Actuellement, on place le pneu usagé sur un support, après l'avoir dégonflé ; puis l'ouvrier amène le démonte-pneu au-dessus du pneu avec un seul doigt, grâce à un contre-poids mobile (voir photo) contenu dans la colonne blanche percée de trous ; on y engage une broche sur laquelle vient reposer le contre-poids pendant la manipulation de l'appareil sur le pneu. Nous voyons ici l'agent Nollet occupé à exercer une pression sur le pneu sans effort excessif. Bientôt les cercles de fixation, comme ceux que l'on voit accumulés derrière lui, vont sauter d'eux-mêmes et le pneu pourra être démonté.

A l'avant-plan, un appareillage très simple, mais très efficace, déjà signalé, a été imaginé par le service technique de l'atelier de Kessel-Lo.

Le pneu destiné à être « redessiné » est placé sur deux rouleaux ; ainsi l'ouvrier travaille à l'aise, sans devoir constamment soutenir le poids du pneu, ni fournir d'efforts pour faire tourner cette masse qui pèse environ 70 kg.

L'imagination de nos travailleurs ne le cède en rien à leur habileté. Le bureau des méthodes, dans les divers ateliers, fait appel régulièrement aussi bien à l'une qu'à l'autre de ces qualités.

LA BOITE AUX IDEES

Les suggestions continuent régulièrement à parvenir à la Direction et au moment où nous écrivons nous venons d'enregistrer la 108^{me}.

Sur cette centaine d'envois, trente-cinq reçoivent une prime, ce qui représente plus du tiers.

Ci-dessous, voici les noms de quelques nouveaux lauréats qui viennent s'ajouter à ceux déjà cités dans le numéro précédent de *Nos Vicinaux* :

Geffroid, A., brigadier, Eugies ;
Defossez, E., atelier d'Eugies ;
Konings, R., rédacteur, administration centrale ;
Barette, E., sous-chef de bureau, administration centrale ;
Kerremans, P., rédacteur, administration centrale ;
Delattre, Léon, pensionné ;
Van de Velde, L., Cureghem ;
Legrand, G., menuisier, Eugies ;
Daulet, S., receveur, Eugies ;
Demoustier, A., wattman, La Louvière ;
Beets, G., dépôt du Vivier-d'Oie ;
Van Soye, R., Courtrai ;
Leenaerds, P.-J., atelier de Merksem.

Si les mêmes méthodes sont inchangées depuis des années, il y a des chances pour qu'elles puissent être améliorées.

A tous ceux qui n'ont pas vu leur idée récompensée et à ceux qui sont prêts à mettre une suggestion sur papier, nous conseillons de relire attentivement les articles parus dans les n^{os} 43 et 47 de *Nos Vicinaux*, dans lesquels nous avons attiré votre attention sur les points à considérer, lorsque l'on veut proposer une amélioration à une situation existante ou exposer quelque chose de neuf.

Pour ceux qui n'ont pas la louable habitude de conserver les numéros de *Nos Vicinaux*, nous résumons quelques-uns des conseils que nous avons donné à l'époque.

- *Clarté* dans la présentation.
- *Originalité*. Ce qui existe déjà ailleurs, est en général connu de nos techniciens, mais on a jugé que cela ne pouvait guère être appliqué chez nous.
- *Economie de temps*. Ceci doit être un des principaux buts à atteindre, de même que l'augmentation de la productivité.
- *Economie d'argent*. S'il est prouvé que votre suggestion va coûter fort cher, c'est une indication qu'elle ne convient guère à notre exploitation.

D'application générale : une méthode d'exploitation, déjà appliquée dans une certaine région, ne sera généralement pas nouvelle ou, le plus souvent, elle aura déjà été examinée et rejetée parce que trop coûteuse.

Voilà donc quelques conditions indispensables pour donner le plus de chances de succès à la présentation d'une suggestion, car ce n'est pas le nombre élevé de suggestions qui est intéressant à considérer, mais bien la *qualité* de chacune d'elles.

Apportons donc plus de soin à la rédaction des suggestions qui nous viennent à l'esprit, en consultant chaque fois cette petite liste d'utiles conseils.

Nous vous souhaitons bonne chance et dans quelques mois vous aurez le plaisir de trouver votre nom parmi les lauréats.

Histoire des cinq cornets de glace

Une dame entre un jour chez un glacier et commande cinq cornets de glace. « Cela fait 25 francs. Veuillez déposer l'argent sur le comptoir. » Etonnée, la dame fouille dans son sac et pose l'argent. Là-dessus, le glacier va chercher ses cinq cornets et après les avoir remis à sa cliente :

« J'imagine, lui dit-il, que vous vous demandez pourquoi je vous ai fait payer d'avance. Je vous explique :

» Vous me commandez cinq cornets ; je vais les chercher et je vous les donne. Vous me demandez le prix, je vous dis : 25 francs. Vous me redonnez les cornets pour pouvoir fouiller dans votre sac. Vous n'avez qu'un gros billet ; alors je vous redonne les cornets pour pouvoir vous rendre la monnaie. Vous, pour ramasser votre monnaie, vous me redonnez les cornets ; après quoi, il faut que je vous les repasse une troisième fois. Vous voyez, dit-il, avec un large sourire, tout le travail et le temps que nous aurions perdus. »

Il est probable que le glacier eut un jour à faire toutes ces manœuvres et qu'il s'aperçut de leurs inconvénients. Mais il ne se contenta pas de maugréer et de constater.

Rompant avec ses habitudes, il résolut d'opérer d'une autre façon.

Entre nous... ne croyez-vous pas que nous nous trouvons tous, à un moment donné de notre travail, dans la situation du glacier ? N'avons-nous jamais gaspillé nos efforts en pure perte à remplir des tâches absolument stériles ?

Que de pas... que de fatigues inutiles... que de temps perdu... et tout cela sans profit pour personne, alors qu'en rompant avec notre routine, nous pourrions, par un peu de réflexion et de bon sens, simplifier et faciliter notre tâche.

*(Extrait du « Courrier des Usines »,
Sochaux-Montbéliard.)*

Les gyrobus au Congo Belge

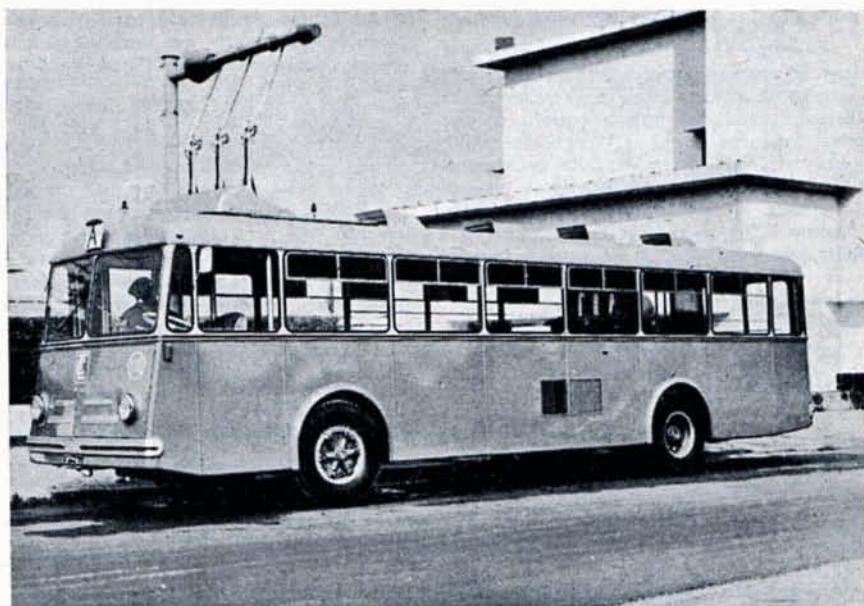
Lorsque nous avons décrit le principe mécanique du gyrobus (« Nos Vicinaux » n° 49 - mars/avril 1954), nous avons dit qu'une société belge « La Colectric », ayant son siège à Bruxelles, allait installer à Léopoldville une exploitation de transport en commun par gyrobus.

C'est le 6 août dernier que le service a été inauguré. Le parc de véhicules comprend, à l'heure actuelle, 12 gyrobus et 19 autobus, ainsi qu'un certain nombre de remorques attelées aux autobus, au moment des heures de pointe.

Quatre lignes fonctionnent de 4 heures du matin à 21 heures, reliant les quartiers les plus éloignés de la cité indigène à la ville européenne.

Chaque véhicule est desservi par un conducteur et un receveur dont le képi et l'uniforme kaki sont calqués sur la tenue des tramwaymen bruxellois. Plusieurs contrôleurs surveillent la bonne marche du service et le respect de l'horaire. Le prix du parcours a été fixé à 2 francs par section, chaque section équivalant à la moitié ou à un tiers du parcours, selon la longueur de la ligne. Le prix maximum du trajet du point de départ au terminus (de 11 à 15 km), varie donc de 2 à 6 francs.

Après 4 mois d'exploitation, il était



Opération de charge au moyen de perches branchées sur le réseau électrique.

En ce qui concerne la S.N.C.V., nous avons appris que les gyrobus seront fournis dans le courant du mois de mars 1956

Exposition photographique à l'Administration Centrale

La section « Photo » du cercle « Entre-Nous » de l'Administration Centrale vient d'organiser son premier concours annuel. Comme la section est jeune, les dirigeants n'ont eu que l'ambition de réaliser une confrontation d'œuvres sélectionnées des membres, sans imposer de sujet et sans procéder par catégorie.

Les photos présentées devaient se rapprocher du format 18 x 24 et les débutants furent aidés, pour l'agrandissement de leurs négatifs, par des collègues expérimentés.

Les envois furent jugés par Mme Louis et MM. Froidbise et Parmentier du « Photo-Club de Boitsfort ». Après une première élimination, 6 concurrents restèrent en course, mais comme il s'agissait de créer de l'émulation parmi les membres et de faire ressortir les faiblesses de l'un ou de l'autre, M. Félix demanda aux membres du jury de bien vouloir motiver leurs décisions. Ces appréciations, forcément sommaires, mais toujours instructives, furent annotées et communiquées aux intéressés. Finalement, ce fut notre ami Edy Roels, contrôleur à la Direction E et collaborateur de « Nos Vicinaux », qui décrocha la palme avec son « Peintre de rue » qu'il avait saisi sur le vif, à Londres, il y a quelques années.

Le deuxième prix fut attribué à M. Volckaert (Dir. T) pour son « Crépuscule à Peira-Cava » ; le troisième prix à M. Herman (Dir. S) pour « Kempenland » ; le quatrième prix à M. Willette ; le cinquième prix à M. Van Belleghem et le sixième prix à M. Sevrin.

La présentation de l'ensemble des envois fut intéressante et permit de constater que nous comptons, parmi nos collègues, des photographes pleins de personnalité.



Quelques gyrobus rassemblés à l'occasion de l'inauguration du service à Léopoldville. (Photos Colectric.)

encore prématuré de demander aux dirigeants de la Colectric de tirer des conclusions sur ce nouveau mode de locomotion. On nous a cependant aimablement promis qu'au moment où nous mettrons en route notre première ligne de gyrobus sur Gand-Meirelbeke, en 1956, nous pourrions faire paraître un article intéressant sur les gyrobus de Léo.

après une période de rodage qui aura lieu à l'usine. L'utilisation judicieuse du courant électrique indispensable au relancement du lourd « gyro » nécessite un jugement et une appréciation des besoins qui font que cet appareillage est plus difficile à manier qu'un contrôleur ordinaire de tramway. L'écologie sera, en conséquence, particulièrement soignée. On espère pouvoir inaugurer la ligne au début d'avril.

Concours - Record de sécurité

Situation des équipes au 31 octobre 1955

Un grand bravo pour l'équipe 2 des Flandres qui a atteint 649 jours sans accident et elle est en tête du peloton des motocyclistes de notre nouveau tableau.

L'équipe 15 du Brabant a eu un pépin dans le moteur, aussi a-t-elle rétrogradé, laissant le champ libre à l'équipe 4 du Hainaut avec 432 jours, suivie à une roue par l'équipe 12 d'Anvers avec 392 jours et que poursuit, désespérément, l'équipe 6 de Liège qui a poussé jusqu'à 363 jours. Il semble bien que passer la borne de 365 jours soit toujours un instant émouvant car, trois cent soixante-cinq jours, cela a tout de même une signification.

A l'assaut des fuyards suit le gros du peloton, mené par l'équipe 6 d'Anvers avec 268 jours. L'équipe 1 du Limbourg qui a repris confiance, donne plein gaz... dans la fabrication des autobus et a dépassé cependant ses 230 jours sans accident.

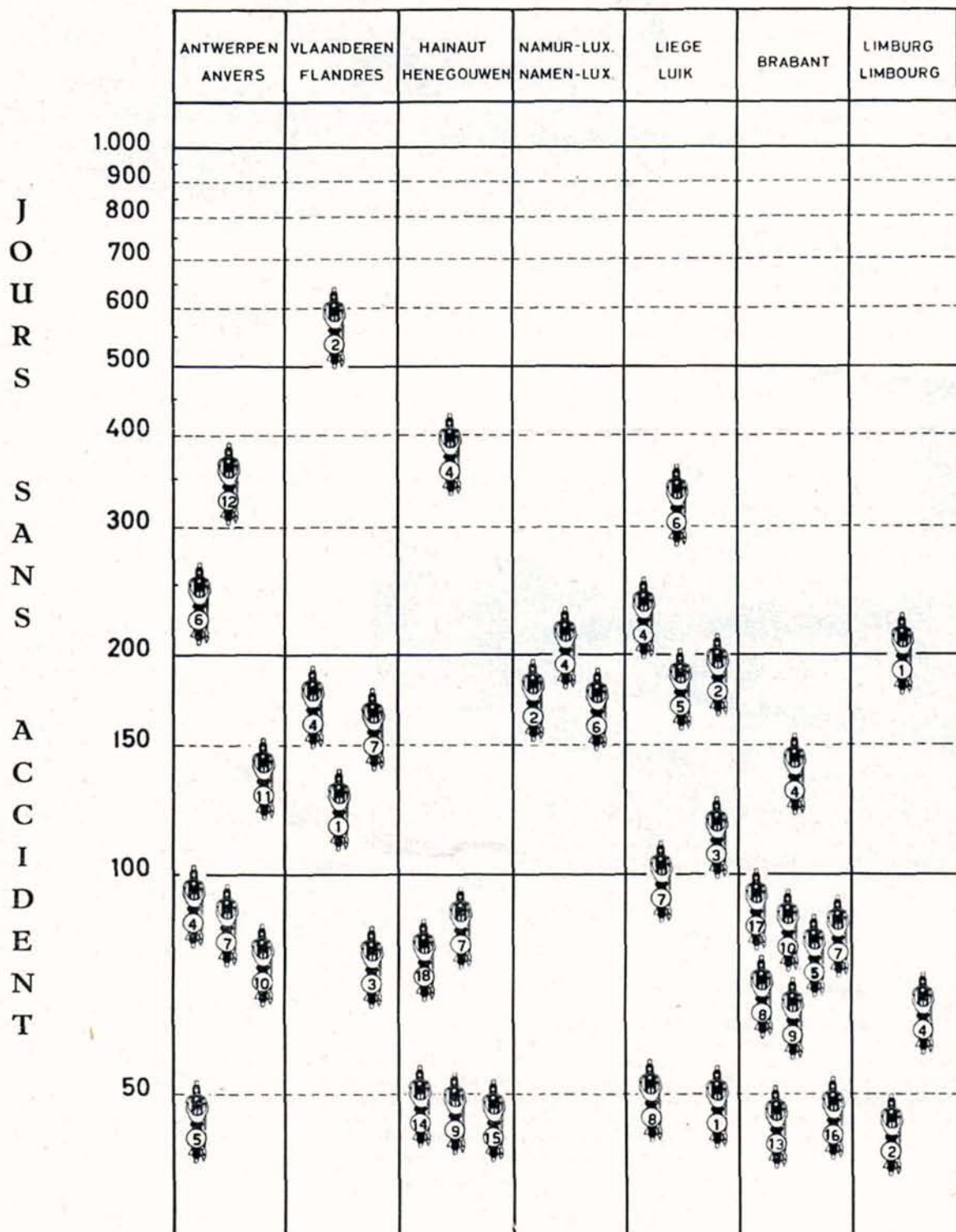
Les trois équipes 4, 2, 6 du Groupe de Namur-Luxembourg vont-elles tenir roue dans roue jusqu'au poste de contrôle 365 ?

La place nous manque pour commenter plus avant les résultats, mais examinez le tableau, est-ce qu'il ne parle pas mieux qu'auparavant ? Les nombres de jours sans accidents chômants sont indi-

qués à gauche. Les distances respectives ont été progressivement diminuées afin de permettre le groupement sur UN tableau de toutes les équipes ayant au moins 50 jours à leur actif.

Les équipes ci-après ne sont pas arrivées à la borne 50 : Anvers : 1-2-3 (3 sur 10); Flandres : 5 (1 sur 6); Hainaut : 1-2-3-5-6-8-10-11-12-13-16-17-21 (13 sur 19); Namur-Luxembourg : 1-3-5 (3 sur 6); Liège : 9 (1 sur 9); Brabant : 1-2-6-11-12-14-15-18-19 (9 sur 18); Limbourg : 3 (1 sur 4).

Lesquels de ces « motards » verrons-nous apparaître sur la piste, au prochain numéro ?



La réunion trimestrielle du service général de sécurité

(Le 26 octobre 1955)

Avant l'ouverture de la séance, le nouveau président du Service Général de Sécurité, M. l'Inspecteur Général Van Lierde, se fit présenter les divers délégués. Puis, avant de procéder à l'examen de l'ordre du jour, M. le Président souhaita à tous la bienvenue et leur dit qu'il espérait pouvoir compter sur l'entière collaboration de chacun et il ajouta « qu'ayant mis la main à la pâte » durant longtemps à l'atelier comme sur la voie, il était complètement acquis à « l'esprit de sécurité ».

Après l'approbation du procès-verbal de la séance précédente, il est procédé à l'examen des statistiques du 2^e trimestre de l'année précédente (N.D.L.R. Si le nombre d'accidents du 2^e trimestre 1955 a diminué de 3 unités par rapport à l'an dernier, nous devons constater, d'autre part, que le 3^e trimestre a été catastrophique et que la situation du 4^e trimestre en cours ne permettra pas de récupérer cette augmentation désastreuse pour le coefficient général du taux de fréquence).

M. Borgerhoff, Inspecteur en chef, qui commente les résultats, mentionne spécialement le Groupe du Limbourg qui n'a eu AUCUN accident chômant au cours du 2^e trimestre.

De l'examen approfondi des accidents du trimestre on peut déduire :

- l'intérêt d'un entretien systématique de l'outillage ;
- la nécessité du port des souliers à bouts renforcés ;
- la nécessité du port de gants pour tous travaux dangereux ;
- la nécessité des soins immédiats.

En accidents-tiers, le taux de fréquence est en augmentation et notamment pour LE TRAFIC ROUTE AVEC RESPONSABILITE.

A ce sujet M. Van Lierde se demande s'il ne serait pas intéressant d'intéresser le personnel conducteur à la sécurité d'une manière plus concrète.

MM. Winandy (Liège), Haenen et Breels (Limbourg) signalent que le système de prime au conducteur appliqué dans leur groupe respectif est efficace. Tous les délégués estiment que l'attribution d'une prime analogue pourrait contribuer à améliorer la situation.

EXAMEN DES ACCIDENTS GRAVES

Parmi les relations d'accidents graves du 2^e trimestre, nous en avons sélectionné quatre, qui comportent la même moralité ! Vous ne serez pas long à la deviner.

Martelange — Voies et Travaux — 20-4-1955.

Lors d'un chargement de rails, un rail tomba sur le pied gauche de l'intéressé : 56 jours d'incapacité.

Eupen — Ateliers — 5-4-1955.

L'agent travaillait dans une fosse de visite en-dessous d'un autobus. En déplaçant des blocs en bois, un de ceux-ci tomba sur le pied droit de la victime : 47 jours d'incapacité.

Merksem Ijskelder — Voies et Travaux — 22-6-1955.

L'agent travaillant avec une dameuse automatique a reçu l'appareil sur le pied droit : 70 jours d'incapacité.

Courtrai — Voies et Travaux — 26-4-1955.

Lors d'un chargement de traverses, une de celles-ci échappa aux chargeurs et tomba sur le pied du brigadier, qui contrôlait le travail : 34 jours d'incapacité.

IL N'Y A PAS L'OMBRE D'UN DOUTE QUE LE PORT DES BOTTINES DE SECURITE AURAIT CONSIDERABLEMENT DIMINUE LA GRAVITE DE CHACUN DE CES ACCIDENTS.

Au cours de la discussion de ces divers cas, un échange d'idées eut lieu au sujet du port des mollières ou de bottines à hautes tiges.

A propos de l'usage des lunettes de protection, il convient de rappeler à tous que si le port de ce genre de lunettes est recommandé, il y aura toujours plusieurs catégories d'ouvriers qui ne pourront porter QUE des lunettes de sûreté.

Les essais de calage des marteaux par cale du système « Trident » ont été concluants, d'autre part, le détecteur de tension a fait l'objet d'études par la Direction Technique.

Deux modèles de boîtes de secours sont présentés. La plus petite est une boîte individuelle destinée aux travailleurs isolés. Leur contenu a été très bien étudié, c'est ainsi que le Rubrochrome convient parfaitement à soigner les brûlures.

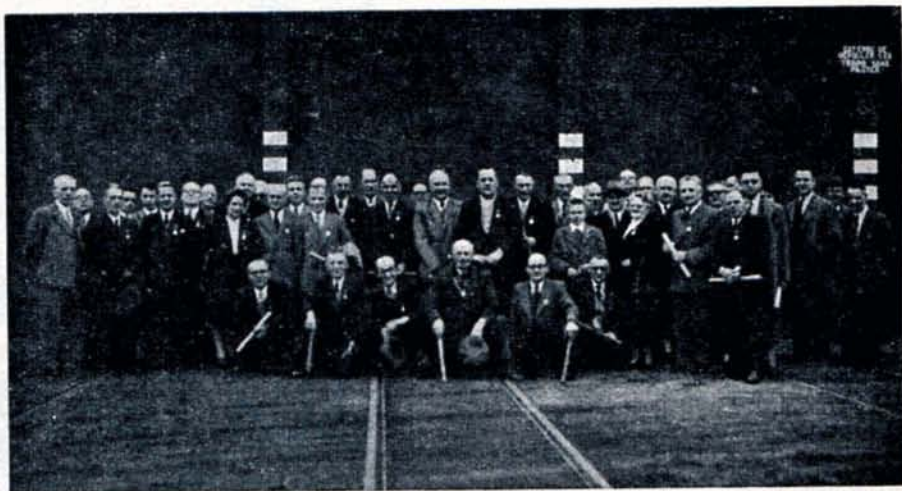
Chaque boîte ouverte au cours de la journée sera échangée le soir après le travail.

M. Borgerhoff présente alors l'idée d'une campagne en faveur d'un vêtement de travail qui répondrait à des spécifications très précises. M. Van Lierde demande l'accord des délégués avant d'entreprendre l'étude d'un tel vêtement. Tous répondent affirmativement.

Après avoir répondu à diverses questions posées par les délégués, M. Van Lierde signale qu'au cours de l'année 5 accidents chômants sont survenus lors de la montée sur des butoirs. Il conviendrait de placer les boîtes à connexion à hauteur d'homme tant sur la motrice que sur la remorque. Peu après, la séance fut levée et les délégués s'en retournèrent, ayant conscience d'avoir bien travaillé pour le bien-être de leurs camarades.

*Souvenir de la remise
des décorations
aux jubilaires du Groupe
du Hainaut,
le samedi 8 octobre 1955.*

Après la visite des ateliers de Jumet, les décorés se sont réunis devant le photographe, qui n'était autre que leur Directeur, M. Kennes.



UNE EXPÉRIENCE CONCLUANTE

Ces images qui illustrent avec éloquence l'étonnante résistance des chaussures de sécurité demandent cependant quelques mots d'explication.

Sur la photo de gauche, on peut constater avec quelle facilité un train de roues de locomotive écrase une bottine ORDINAIRE de travail; la photo de droite montre la pointe d'une bottine de sécurité à bout d'acier qui a été refoulée et qui a calé à quatre reprises le train de roues poussé par cinq ouvriers. Sous les chocs répétés, la coquille d'acier a été légèrement déplacée, ce qui explique la déformation latérale visible sur la photo du centre. Finalement c'est à l'aide du pont roulant qu'il a fallu soulever le train de roues pour le poser sur le bout de la bottine.

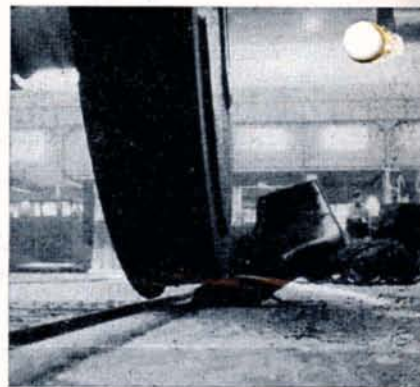
La photo du centre montre la bottine ordinaire,

celle de gauche, EN APPARENCE INTACTE, mais en réalité elle a été COMPLETEMENT ECRASEE, tandis que la bottine à bout renforcé (à droite) laisse encore la place nécessaire aux orteils.

Les expériences en laboratoire ont prouvé par ailleurs que ces bottines résistent à un poids de 20 kgs tombant d'un mètre de haut et à une pression statique de 3.000 kgs.

Inutile de vouloir tenter l'expérience avec des bottines ordinaires... sous peine de donner du fil à retordre aux médecins !

Si après cela vous n'êtes pas convaincus, c'est que vous tenez absolument à voir les initiales de votre nom dans la rubrique des accidents graves de « Nos Vicinaux ».



(Photos Contact — Ougrée-Cockerill.)

Les installations sociales de l'atelier de Jumet

Ce vaste réfectoire est situé au premier étage du bâtiment édifié récemment à l'atelier de Jumet, pour abriter les nouvelles installations sociales.

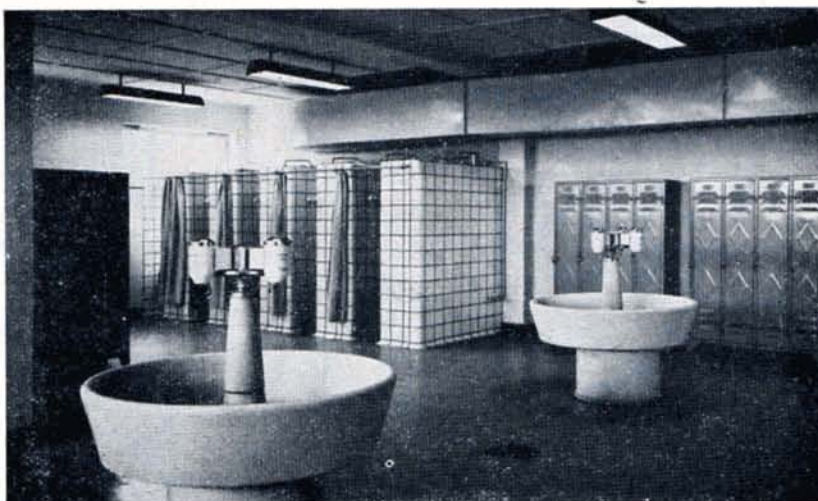
A gauche de la photo on remarque la « cage » de verre contenant les plaques chauffantes et le percolateur. La distribution du café à midi a été très bien organisée, pour un prix de revient tout à fait réduit.

Quelle différence avec le temps où les ouvriers cassaient la croûte, assis à côté de leur machine !

De jolies reproductions en couleur égayent les murs, tandis qu'une grande photo, décorée aux couleurs belges, rappelle à tous le sacrifice de notre collègue BOUTTRIAUX, victime de la barbarie nazie.



*Vue des lavoirs, des douches
et des vestiaires mis à la dis-
position des agents de l'atelier
de Jumet.*



LES VICINAUX AUX ARMEES EN 1914 - 1918

L'article « Une voie métrique en Flandre française », que nous avons publié dans le n° 55, a grandement intéressé un de nos lecteurs, M. Debot, ingénieur, qui fit partie de la section vicinale au front de l'Yser. Il nous a envoyé les lignes suivantes qui donnent quelques renseignements complémentaires sur le rôle joué par la ligne française pendant la guerre 1914-1918.

« Ce fut tout au début de 1915 que l'on construisit le tronçon de ligne allant de Houthem (Moulin) jusqu'à Hondschote. Quel but poursuivait-on en établissant cette liaison ?

» Je ne peux me livrer ici qu'à des suppositions. Dès novembre 1914, la ville de Furnes fut bombardée. Voulut-on établir une seconde gare de transbordement plus loin, hors de portée de l'artillerie ennemie ? C'est plus que probable.

» Je tiens cependant à faire remarquer en passant, que Furnes fut bombardé bien plus violemment par la suite. Aux 135 succédaient les 210, les 280 et même les 380, mais jamais la gare ne fut évacuée.

» J'en profite ici pour rendre hommage à deux agents de la S.N.C.V. que j'ai toujours trouvés ensemble à leur poste, en n'importe quelles circonstances : MM. Gyselen, qui tenait le rôle de chef de dépôt, et Liefoghe, son manœuvre.

» Pour en revenir à la liaison Houthem-Hondschote, on n'avait considéré au départ qu'une seule chose : l'écartement. Mais il aurait fallu tenir compte de bien d'autres facteurs, notamment la largeur des ornières et les jeux entre aiguilles et contre-aiguilles.

A la S.N.C.V., les ornières mesurent 36 mm. de largeur; en France, on ne peut dépasser 28 mm. (si mes souvenirs sont bons).

» Le résultat fut que la première locomotive belge qui voulut se rendre à Hondschote dérailla sur la voie française.

» On dut renoncer immédiatement à l'idée d'une gare de transbordement plus à l'arrière. Les chemins de fer de l'Etat belge construisirent alors la ligne Adinkerke-Klein Leysele.

» C'est là que la gare de réserve fut établie. Il n'y eut pratiquement aucun wagon belge sur le réseau français.

» Le baron Edouard Empain, qui continuait à s'intéresser de très près au réseau militaire, avait fait venir des wagons des chemins de fer départementaux des Charentes. Les haussertes ressemblaient beaucoup aux nôtres, mais les attelages différaient. Aux wagons S.N.C.V., les deux tendeurs sont placés sous le butoirs; aux Charentes, ils sont à côté des butoirs, et ceux-ci étaient entaillés pour permettre le passage en courbe. Ils avaient une forme se rapprochant d'un H couché.

» Pour régler la question de la traction, on fit usage de wagons intercalaires, qui avaient les deux

attelages. Malheureusement, on commit l'erreur de ne pas les lester. Tous ceux qui s'occupent d'exploitation savent combien il est scabreux d'intercaler dans un train chargé, un wagon vide.

» Vers la fin de 1915, une locomotive du dépôt de Poperinghe remorquait un train composé d'un intercalaire vide et de six wagons des Charentes chargés de 10 tonnes. La rame entra en collision avec un camion anglais qui fut pris de flanc. Ce véhicule s'en tira avec les haussertes brisées d'un côté. Notre train fut plus mal arrangé. La devanture de la locomotive était aplatie. Le wagon intercalaire s'était cabré et avait défoncé l'autre devanture, tandis que le premier wagon français lui avait démolí la paroi debout.

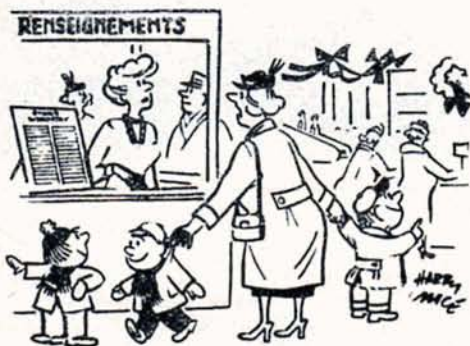
» Un second raccordement fut établi vers 1917 du côté de Proven, par l'armée française, mais je ne me souviens plus de quels véhicules on faisait usage. Je n'y ai remarqué que la 1020 en tête d'une rame de dix haussertes.

» Ces locomotives américaines avaient été commandées pour notre réseau, mais elles convenaient tellement peu qu'on les avait cédées à l'armée française, dont le réseau était à établir en entier. »

Avec le sourire...

voici

NOËL...



— Y a-t-il moyen d'atteindre le rayon des chaussures pour enfants sans passer devant celui des jouets ?



— Cette fois, nous devrions nous faire des cadeaux utiles pour Noël, comme des cravates et des manteaux de fourrure...



— Pas très correct, le Père Noël, il a vidé nos tiroirs avant de nous faire des cadeaux !
(Pour vous, Madame.)



(The Saturday Evening Post.)
— Maman, Georges te remercie beaucoup pour la cravate, il s'en sert tous les jours.
(Pour vous, Madame.)

Clichés aimablement prêtés par la Revue « Entre Nous » (Grand Magasins de l'Innovation).



Le terminus de certaines lignes ferrées se présente en « cul-de-sac », tandis que le fil électrique de contact a été prolongé de quelques mètres, afin de pouvoir être amarré à un solide poteau planté en un endroit approprié.

Un débutant arrivant en bout

Une histoire de bleu

de ligne se fait, pour conduire sa voiture, plus au fil de trolley qu'aux rails.

L'inévitable se produisit, la voiture sortit des rails des quatre

roues et vint s'immobiliser sur le pavage.

Notre jeune wattman descendit à toute allure de sa voiture pour étudier la cause du déraillement, il s'exclama : « Hie, qui d'jarèdje, i n'a co des fils, mais i n'a pu d'rails ! »