

NOS

VICINAUX



L'Horloge fleurie à Ostende.

(Photo E. ROELS.)

Pour passer de bonnes vacances

Pour que vos vacances soient une véritable détente du corps et de l'esprit, il est indispensable de tenir compte des remarques suivantes :

A. — Si sortir de chez soi (se dépayser) permet de se soustraire à ses préoccupations, il ne faut pas vouloir, à toute force, visiter quantité d'endroits et « avaler » des centaines de kilomètres. *Veillez à ce qu'il y ait des journées de repos complet durant votre voyage ou avant la reprise du travail.*

B. — *Etablissez un budget* dans lequel sont prévus :

- a) l'achat éventuel de vêtements saisonniers avant le départ ;
- b) le prix du voyage aller et retour ;
- c) l'argent nécessaire pour la nourriture et les boissons ;
- d) l'argent pour les distractions et l'achat de souvenirs ;
- e) une marge de sécurité de 5 à 10 % du total pour les imprévus.

C. — *Munissez-vous d'une trousse médicale* contenant notamment :

- a) une solution désinfectante pour petites plaies, si possible incolore et ne tachant pas ;
- b) un assortiment de pansements adhésifs (genre « tensoplast »), quelques bandes de Cambrie et un peu d'ouate ;
- d) une pochette de comprimés anti-douleur ;
- e) des sels digestifs, si vous souffrez parfois de l'estomac ; n'oubliez pas que le changement d'air et de nourriture peuvent vous indisposer les premiers jours ;
- f) des comprimés anti-allergiques, si vous êtes sujet au « mal du voyage », ils pourront aussi prévenir la réaction à certains aliments.

D. — Pour les enfants de 2 à 10 ans, la mer est idéale ; au delà de cet âge les Ardennes et la campagne présentent plus d'attraits pour certains. Quant aux voyages itinérants, ils n'intéressent les jeunes gens qu'à partir de l'âge de 15 ans.

Le Circuit de la Citadelle à Namur

A partir de la Pentecôte, les visiteurs de Namur-la-Belle pourront de nouveau effectuer, chaque jour, en autobus, le circuit de la Merveilleuse. Plusieurs améliorations ont été apportées ; en effet, le Groupe de Namur disposera de trois nouveaux véhicules spécialement carrossés pour en améliorer le confort et surtout la visibilité. C'est ainsi que tous les sièges ont été placés face à la route, à l'exception de cinq places près de l'entrée, et les voyageurs debout ne seront pas admis.

Dans les arrondis de la toiture, on a placé des vitres bombées et teintées pour permettre de mieux admirer le paysage.

La livrée de la carrosserie est restée rouge et crème, mais on y a ajouté quelques enjolivures en chrome pour donner extérieurement au véhicule une certaine apparence de car touristique.

Rappelons que ces voitures ont été pourvues d'un système spécial de freinage : il y a d'abord le frein de service, au pied, puis le frein à main de secours et d'immobilisation ; enfin, un frein moteur sur l'échappement fonctionne comme ralentisseur dans les longues descentes.

Ajoutons qu'à titre d'essai, un magnétophone sera installé à bord. On sait que les appareils de ce genre diffusent les paroles ou la musique enregistrées préalablement sur bande. Le chauffeur, du bout des doigts, fera démarrer la bande enregistrée ; au moment où les passagers atteindront un point de vue, une voix sympathique leur « exposera » avec une chaleur convaincante la beauté du site.

Le départ de ce service a lieu devant la gare de Namur, au terre-plein situé près du bâtiment de la Poste.

Durée de validité des billets "aller et retour,"

**EN 2^{me} CLASSE EN FAVEUR
DES AGENTS DES SERVICES PUBLICS
EN CONGE**

Cette année, la S.N.C.B. a décidé de donner une durée de validité d'**UN MOIS** aux billets « aller et retour » de 2^{me} classe émis entre le 13 avril et le 31 octobre 1957 en faveur des agents des services publics en vacances annuelles.

La faveur est consentie sur présentation d'une attestation signée par le chef immédiat, mentionnant les dates du début et de la fin du congé, l'état civil de l'agent et, éventuellement, la composition de son ménage.

L'avantage est également accordé à l'épouse et aux enfants mineurs qui se déplacent en même temps que l'agent. Le voyage de retour peut, néanmoins, être effectué isolément pour autant que le document ayant servi à l'obtention du billet, soit présenté.



La place Van Eyck, à Bruges, vers 1930 — Voir page 3.

La direction du Groupe de la Flandre Occidentale s'installe à Bruges

BRUGES, cet écrivain historique, contient un grand nombre d'anciennes maisons, dont certaines sont vieilles de plusieurs siècles.

L'une d'elles, la « Roode Steen », acquise par la ville depuis une cinquantaine d'années, était insuffisamment entretenue parce que les divers organismes qui en avaient obtenu la jouissance, ne disposaient pas des ressources nécessaires à cette fin. Aussi la ville de Bruges accepta-t-elle de vendre l'immeuble à notre Société, celle-ci étant à même de procéder aux restaurations indispensables et d'assurer dorénavant un entretien normal. Dans ce bâtiment la S.N.C.V. a installé la direction régionale du nouveau Groupe de la Flandre Occidentale.

La façade de la « Roode Steen », qui fait le coin du quai du Miroir (Spiegelrei) et de la rue dite « Cour de Gand », donne sur la place Van Eyck, où se dresse la statue du peintre brugeois.

D'après un ouvrage donnant la description et l'histoire de toutes les maisons patriciennes ou historiques de Bruges, l'immeuble daterait de la fin du XVI^e siècle, mais les substructions, surtout du côté de la Cour de Gand, seraient du XIV^e siècle ; ajoutons qu'un érudit brugeois, M. de Schieiere de Lophem, qui a bien voulu faire des recherches au sujet des divers anciens propriétaires de cet immeuble, a pu remonter jusqu'en 1487. A cette date, on retrouve M. Robert du Home, natif de Rouen, docteur en médecine et conseiller du duc de Bourgogne, comme propriétaire de la maison « De Roode Steenen », « staende up den houck van de Genthove by St Jansbrugge ». Ajoutons que plusieurs critiques d'art croient reconnaître cette belle maison sur le fameux polyptique de l'« Adoration de l'Agneau » par les frères van Eyck (1375-1440).

En 1903, la maison fut acquise par la ville par acte de cession d'immeuble pour cause d'utilité publique. La propriétaire était alors Mme Sophie Boeteman, veuve de Joseph Steylaers, dont le fils aîné, détail curieux, fut ingénieur à Assebroek et dirigea les lignes vicinales de Bruges et environs. Dans sa décision, le conseil communal constatait « la nécessité de l'acquisition de l'ensemble de l'immeuble afin de conserver la maison qui présente de l'intérêt étant un des coins les plus pittoresques de la ville ».

La « Roode Steen », depuis son acquisition par la ville, a servi à différents usages ; elle abrita pendant un certain temps le musée Tulpinck-Roerich qui contenait un curieux mélange de tableaux de maîtres anciens flamands ainsi que les œuvres d'un peintre russe contemporain Nicholas Roerich. Cet immeuble devint aussi, entre les deux guerres, le siège des « Amis de Bruges ».

Il y a quelques années, l'Association des Ecrivains belges (section des Flandres) et la famille du poète symboliste Georges Rodenbach, prirent l'initiative de sceller dans la façade de l'immeuble une plaque commémorative qui s'y trouve encore. Le premier vers d'un poème dédié à Bruges y a été gravé : « O ville, toi ma sœur, à qui je fus pareil. »

L'intérieur de la « Roode Steen » a été remarquablement aménagé. Dans le bureau du premier étage, deux immenses poutres apparentes, de chêne noirci, tranchent sur le plafond fraîchement repeint, et, lorsqu'on ouvre une des fenêtres aux petits vitraux cerclés de plomb, la vue embrasse toute cette place Jan Van Eyck



La maison « Roode Steen ».

qu'aucun poteau de tramway ne défigure plus et où l'on se croirait transporté cinq siècles en arrière.

♦♦

La photo représentée en bas de la page 2, provient des archives vicinales et a été prise vers 1930.

La grande façade donnant, à droite, sur le canal, appartient à la « Roode Steen », l'escalier d'entrée représenté sur la photo ci-dessus, donne sur la place Van Eyck.

Le bâtiment que l'on voit à gauche de la photo est la « Poortersloge », ancien siège des Poorters ou bourgeois.

En 1755, cette maison brûla, à l'exception de la tour ; elle fut reconstruite dans sa forme primitive en 1898 ; actuellement, on y conserve les archives de l'Etat.

Au XV^e siècle, le canal que l'on aperçoit, continuait à ciel ouvert et les bateaux pénétraient jusqu'au cœur de la ville, mais ils devaient payer ici les droits d'entrée (Tonlieu) et, quand c'était nécessaire, faire peser la marchandise, sur des balances communales, au bureau des Poids publics qui se trouvait dans les souterrains du bâtiment occupé maintenant, place Van Eyck, par le corps de pompiers.

Sur la photo, le tram passe en face d'une maison qui était celle du Tonlieu (1477), actuellement la bibliothèque communale, qui contient notamment des manuscrits de l'Abbaye des Dunes ; à côté se trouve la « Maison des Portes-faix » (Pyndershuis 1470).

Résumé du

RAPPORT

du 72^{me} exercice social

PERSONNEL.

L'EFFECTIF du personnel au 31 décembre 1956 s'élevait à 8.782 fonctionnaires et agents contre 8.496 au 31 décembre 1955. Cette augmentation résulte de l'incorporation du personnel repris de la société qui exploitait les lignes vicinales du littoral ainsi que de l'engagement de nouveaux agents, nécessité par l'octroi de 6 jours de congé compensatoire tenant lieu de réduction du travail hebdomadaire, à concurrence d'une heure.

LE RESEAU.

A. — Le total des lignes ferrées exploitées directement par la S.N.C.V. est de 2.081 km (contre 2.206 en 1955). Ces lignes se subdivisent en 1.206 km exploités par électricité et 875 km exploités par autorail.

On ne compte plus que 11 km 700 de lignes ferrées affermées.

B. — Les services publics d'autobus totalisent 7.967 km dont 6.412 km sont exploités en régie et 1.555 km par fermiers.

C. — Les services spéciaux d'autobus contrôlés par la S.N.C.V. comprennent 25.162 km. Les services spéciaux exploités en régie totalisent 2.927 km.

ASSURANCES.

La Société étant son propre assureur et le nombre des accidents étant en continuelle augmentation, il est intéressant de jeter un coup d'œil sur les renseignements fournis :

Risques Tiers-Rail :

Nombre total d'accidents enregistrés	5.151
Tués (total)	26
Blessés	1.084

Le nombre de tués est en nette régression.

Risques Tiers-Route :

Nombre total d'accidents enregistrés	2.932
Tués (total)	14
Blessés	681

Etant donné l'augmentation de 24 p. c. du nombre de kilomètres parcourus sur route et un accroissement du nombre d'accidents de près de 30 p. c., le taux de fréquence basé sur la distance parcourue est en hausse de 4,5 p. c.

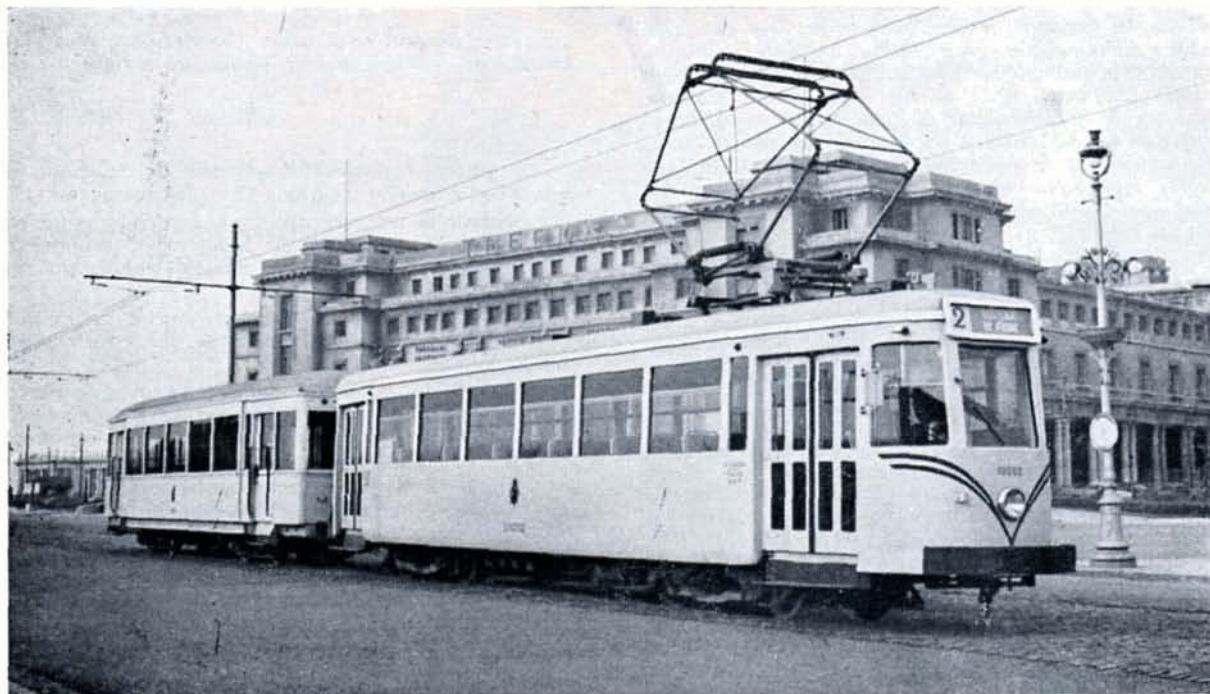
SERVICES TECHNIQUES.

Installations fixes.

Les démontages de lignes effectués en 1956 portent sur 129 km et, au cours de la même année, le démontage de 242 km de voies était en cours sur une vingtaine d'autres lignes.

Bâtiments.

Parmi les constructions réalisées en 1956 et dont nous n'avons pu parler en temps utile dans « Nos Vicinaux », signalons :



Train composé d'une motrice type S, spécialement aménagée pour le réseau du littoral, et d'une remorque à bogies.

l'aménagement de bureaux, à Anderlues,
 l'aménagement d'un garage pour autobus, à Tournai
 et à Courtrai,
 la transformation des remises en garages pour auto-
 bus, au dépôt de Saint-Nicolas,
 la transformation des bâtiments pour ateliers, à An-
 denne,
 la construction d'un garage pour voitures-échelles, au
 dépôt de Cureghem,
 la réalisation d'installations sociales à Liège-Saint-Gil-
 les, à Tournai et à Oostmalle.

Sous-stations et cabines électriques.

En prévision des surcharges de trafic durant l'Expo-
 sition 1958, les groupes redresseurs de la plupart des
 sous-stations vicinales de l'agglomération bruxelloise ont
 vu leur puissance augmentée par le remplacement des
 ampoules de 350 A. par des ampoules de 500 A.

Plusieurs sous-stations ont, par contre, été mises hors
 service à la suite de suppressions de lignes électriques.

Matériel roulant.

Au cours de l'année 1956, la S.N.C.V. a mis en service
 162 nouveaux autobus dont 150 du type à 80 places, ce
 qui représente pour la Direction T. la surveillance de
 la construction, la réception et la prise en charge de
 trois grands véhicules par semaine, hiver comme été.

Pendant le même temps les caisses en bois de 47 mo-
 trices à bogies ont été remplacées par des caisses métal-
 liques du type des voitures urbaines allégées (portes
 automatiques — largeur 2 m 32, éclairage à la fluores-
 cence).

Effectif du matériel roulant.

A. Réseau électrique :	
Voitures motrices	798
Voitures remorques fermées.	625
B. Réseau non électrifié :	
Autorails et tracteurs	170
Locomotives	30
Voitures voyageurs	155
Wagons à haussettes	3.796
(contre 4.231 en 1955)	
Wagons fermés	1.113
C. Transport par route :	
Autobus	821
Gyrobuses	3
Train routier	1

Ces chiffres indiquent une diminution sensible du nom-
 bre de véhicules pour voies ferrées.

RESULTATS D'EXPLOITATION.

Lignes ferrées et services d'autobus de substitution.

Recettes totales en 1956 : 1 milliard 280 millions.

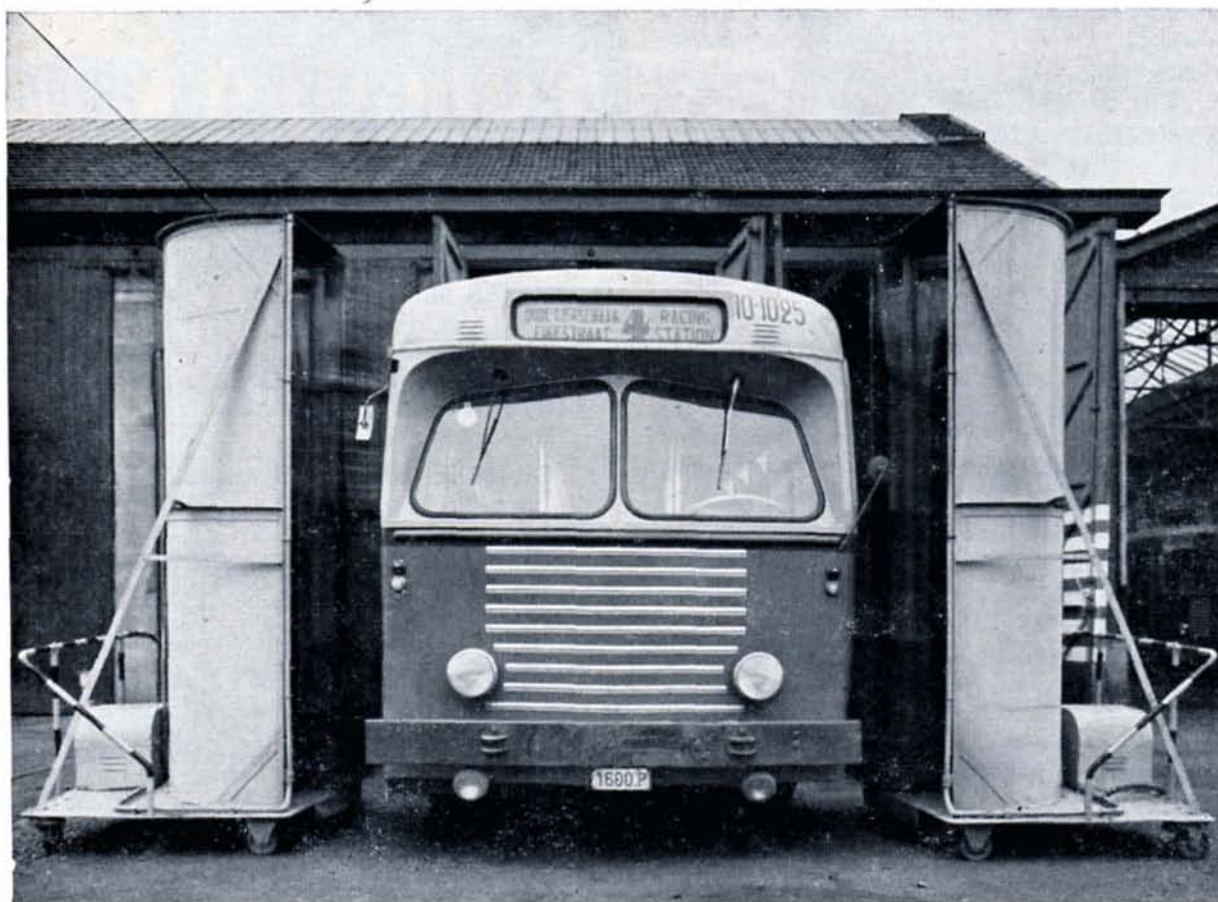
Dépenses totales en 1956 : 1 milliard 235 millions,
 dont 752 millions en traitements et salaires.

Le coefficient moyen d'exploitation (rapport entre
 les dépenses et les recettes $(\frac{D}{R} \times 100)$ est de 96,45
 en 1956 contre 95,70 en 1955 et 95,57 en 1954.

Il convient d'ajouter à ces recettes et dépenses, celles
 provenant des services d'autobus à capitaux propres :



Dépôt de Liège-St-Gilles — Installations sociales.



Malines — Machine à laver les autobus.

Recettes : 176 millions 381 mille francs.

Dépenses : 173 millions 700 mille francs.

On ne compte plus que 6 lignes en perte contre 7 lignes en 1955.

Nombre de voyageurs transportés (tous services réunis).

En 1956 : 311.636.752 contre

En 1955 : 298.056.276.

COMMENTAIRES.

Cette année, ce sont les questions financières qui ont spécialement été traitées dans la rubrique « Commentaires », notamment l'évolution du coefficient d'exploitation requis pour couvrir intégralement le premier dividende. La compréhension de ces exposés exige une bonne connaissance de la comptabilité vicinale, cependant il est possible de résumer assez fidèlement comme suit l'appréciation de notre situation financière :

1° quoique l'année 1956 n'ait pas été mauvaise (recettes en légère hausse), l'expansion des dépenses a été plus marquée ; on dépasse, en effet, pour la première fois, le cap des 1 milliard 400 millions. Les charges fiscales (taxe sur les transports et taxe de circulation) pèsent lourdement sur notre exploitation ; il faut en outre ajouter l'accroissement des salaires, le relèvement des cotisations sociales ainsi que la rémunération des nouveaux emplois exigés par la diminution de la durée du travail.

2° Or, pour la plupart de ces dépenses aucune recette nouvelle n'a été prévue ; il faut en conséquence augmenter la productivité et veiller plus que jamais à ce que soit évité la rupture de l'équilibre financier rétabli si péniblement par la Société Nationale après la crise profonde subie en 1945-1946

Le saviez-vous ?

■ Nos trams électriques se meuvent sur un parcours total de 1.206 km. et nos autorails sur 875 km.

Ce qui fait 2.081 km., soit la distance qui sépare la Belgique de la Turquie, en passant par l'Allemagne, l'Autriche, la Yougoslavie, la Bulgarie.

■ Les lignes de nos services publics d'autobus, mises bout à bout, s'étendraient sur près de 8.000 km., soit la distance séparant la Belgique de la Rhodésie, en passant par la France, la Suisse, l'Italie, la mer Méditerranée, la Libye, le Sahara, le Congo belge.

■ Celui qui aurait fait un voyage « aller » sur chaque ligne de tram et d'autobus (y compris les services spéciaux) de la S.N.C.V., aurait fait l'équivalent d'un tour de la terre.

La participation de la S.N.C.V.



à l'Exposition de 1958

CETTE Exposition se propose de présenter la synthèse des richesses spirituelles et matérielles de l'Univers. Se voulant internationale, il eût été souhaitable qu'elle puisse présenter chaque groupe d'activités dans un pavillon international. Pour des raisons pratiques, cependant, il a fallu garder la division en sections nationales, adoptée dans les expositions précédentes de caractère mondial. A l'intérieur de chaque section nationale, l'ensemble des activités humaines a été réparti, suivant un système de classification générale, en une cinquantaine de Groupes, divisés en un nombre variable de Classes.

Dans ces cinquante Groupes, quatre sont consacrés aux diverses activités relevant du secteur du Ministère des Communications :

- Le Groupe 38 « Les Télécommunications » ;
- Le Groupe 39 « Les Transports terrestres » ;
- Le Groupe 40 « Les Transports maritimes et fluviaux » ;
- Le Groupe 41 « L'Aéronautique ».

La Société Nationale étant membre actionnaire de l'Exposition Universelle, a été invitée à participer à la réalisation du stand 39-4 qui sera occupé par l'Union Internationale des Transports Publics, l'Union Belge des Transports en Commun Urbains, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux et l'Administration des Transports.

Les exposants auront pour objectif de mettre en relief le rôle et l'efficacité des Transports Publics au sein de la Communauté urbaine.

L'Union Belge des Transports en Commun Urbains reproduira le trafic d'un carrefour important de grande ville, sous forme de maquette animée et construite à échelle du 1/30.

La Société des Transports Intercommunaux de l'Agglomération bruxelloise compte exposer une motrice de tramway moderne, dont certains panneaux seront transparents de façon à ce que les visiteurs puissent examiner les différentes parties constructives de ce matériel.

La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux exposera une des plus récentes motrices à bogies élastiques, qui pourra être actionnée par le public.

L'expression architecturale choisie pour le pavillon des Transports a été celle d'une immense toiture dont le profil de double parabole aux concavités opposées se déroule sur les 14.000 m² sans aucun point d'appui intermédiaire.

C'est, traduit dans le langage de la plastique architecturale, la notion de l'espace, véritable domaine des transports.

Afin d'amplifier cette notion d'espace intérieur et le lier à l'espace extérieur, le pavillon reste ouvert, sans façade, donnant plus d'accent à l'envolée de la toiture et traduisant l'adaptation de l'architecture aux notions de légèreté et de temporaire. L'absence de façade permet la mise en valeur des éléments exposés et la possibilité de saisir la totalité du volume intérieur ; elle impose une présentation homogène et conduit à une grande souplesse de composition des éléments extérieurs et intérieurs et entre eux.

Dans ce pavillon de 14.000 m², se trouvent réunis les groupes « Transports Terrestres », « Aéronautique » et « Transports Maritimes et Fluviaux ». Le groupe Transports Terrestres occupe, à lui seul, une superficie de l'ordre de 5.500 m². La toiture de 196 m sur 69 m environ est constituée par une série de dix-neuf maîtresses poutres en treillis d'aluminium, de 67,50 m de portée et s'appuyant chacune à

ses deux extrémités sur des colonnes en acier de 14,50 m de hauteur, articulées toutes à la tête et au pied, et distantes entre elles de 10,85 m.

Ces détails ayant été portés à la connaissance du public, le moment nous a semblé opportun d'aller interviewer M. J. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant, qui a été chargé d'assurer la réalisation et l'assemblage des différents éléments de notre participation.

— M. Cuvelier, il s'agit donc d'exposer une motrice type N, entièrement construite dans les ateliers de Cureghem ?

— Parfaitement ; elle est d'ailleurs montée depuis le mois de mars et tôle partiellement depuis le mois d'avril.

— Partiellement, comment cela ?

— Les longs pans seront tôle, comme à l'ordinaire, sur les 3/4 du contour, mais le poste de conduite tout entier et la moitié de la surface d'un long pan seront recouverts de plastique transparent.

— Ce qui permettra aux visiteurs de voir le câblage, le controller, les fusibles, etc.

— Oui, mais ce n'est pas tout. Sur la surface indiquée, le plancher de la voiture sera en verre transparent et permettra de voir le fonctionnement des tringles, des moteurs, de l'arbre à cardan et du frein à disque.

— Vous dites « le fonctionnement », mais la voiture sera toute de même posée sur des morceaux de rail, dans un hall ?

— Pas exactement sur des rails : l'astuce et aussi la difficulté consistent à faire tourner les roues des bogies sur des rouleaux, ce qui fait que le visiteur actionnant le controller verra le moteur, dont la carcasse de protection sera enlevée, entrer en action et communiquer sa vitesse à la transmission, etc...

— Il est à prévoir qu'il en sera souvent comme aux expositions de trains miniatures : les grandes personnes empêcheront les enfants de s'approcher et de voir !

— Peut-être, mais nous avons précisément prévu de présenter, en plus un réseau miniature comportant 2 trains composés d'une motrice « S » avec remorque qui évolueront sur un circuit comportant une section à simple voie et feront fonctionner des signaux automatiques, grâce à des boîtes « standard », grandeur nature, montées dans des boîtiers transparents que les visiteurs verront ainsi fonctionner de près.

— Peut-être ce réseau pourra-t-il nous servir dans la suite, pour l'instruction de nos nouveaux conducteurs ?

— Ce serait à envisager.

— Pensez-vous être prêt à temps ?

— Assurément, car, d'une part, la voiture N grand format est presque achevée et, d'autre part, une firme spécialisée en modèle réduit fabrique déjà les minuscules motrices type S, tandis que M. Verschaeve, Ingénieur en chef à Louvain, a passé de nombreuses soirées à mettre au point le schéma de l'appareillage électrique qui est déjà réalisé.

— Comme décor environnant, nous voyons très bien de grandes photos, de 2 à 3 mètres, montrant des scènes typiquement vicinales prises sur le vif.

— Ce sera mis au point en temps utile.

— En tout cas, les organisateurs ont misé sur deux éléments psychologiques excellents : le premier, le désir qu'ont beaucoup de gens de faire marcher un tram pour de vrai, et le second, la fascination qu'exerce toujours un réseau miniature sur les hommes... grands et petits.

DOLF LEDEL

Statuaire et médailleur

AUTEUR DE LA BRELOQUE DE LA FIDELITE

LORS des prochaines remises de décorations civiques, il sera offert à chaque agent de la S.N.C.V., ayant 35 ans de service, une breloque commémorative gravée au nom de l'intéressé.

Au recto de cette breloque figure une réduction du haut-relief en pierre blanche qui orne le hall d'honneur de l'Administration Centrale dans l'ancien hôtel de Meeus.

Ce motif décoratif fut commandé au sculpteur P. Dubois et inauguré lors des cérémonies du cinquantième anniversaire de la Société Nationale.

Le modèle réduit que nous reproduisons sur la page opposée permet de saisir les intentions du sculpteur. Le personnage central, dont les pieds reposent sur une roue ailée, représente la Société Nationale qui reçoit des fleurs offertes par l'Agriculture (à gauche) et le Commerce (à droite) en reconnaissance des services qu'elle leur a rendus pendant 50 ans. Dans le bas, on distingue les toits des villages traversés par le réseau vicinal.

Plus de 20 ans ont passé et c'est au statuaire Dolf Ledel que fut confié le travail artistique, très spécial,

consistant à modeler une reproduction du haut-relief, en un format 40 x 60 cm, en vue de la fabrication d'une matrice gravée, en acier, permettant la reproduction de centaines de médailles.

La première de ces breloques a été remise par M. le Directeur Général au Comte L. de Lichtervelde et désormais les agents actuellement en service, ayant plus de 35 années de service, recevront la médaille-souvenir. A cette occasion, nous avons été interviewer l'artiste médailler qui est également un sculpteur en renom.

M. Dolf Ledel nous introduit dans le vaste atelier qu'il a aménagé au rez-de-chaussée de la maison qu'il occupe à Etterbeek. Aux murs sont accrochées de nombreuses toiles qui lui furent offertes par des peintres belges : il y a là un ravissant nu de Bastien et nous reconnaissons un James Ensor qui porte une dédicace dans le style haut en couleur du maître ostendais. Dans un coin de l'atelier, sous une verrière, M. Ledel nous montre deux bas-reliefs en argile, recouverts d'une feuille de plastique transparent. Il s'agit de deux créations récentes auxquelles l'artiste travaille actuellement. L'une d'elles est destinée à orner l'entrée d'un cimetière bruxellois et symbolise le temps qui passe, c'est la femme au sablier (photo ci-contre) ; l'autre est une composition exaltant le travail des postiers ambulants ; les grands rythmes de cette œuvre sont soulignés notamment par les mouvements ascendants et descendants des lignes téléphoniques le long du chemin de fer.

L'artiste nous explique que l'ensemble fera un bloc de pierre de 5 m sur 3 m qui, encastré dans la façade du nouveau bâtiment du tri postal de l'avenue Fonsny, à Bruxelles, sera taillé sur place. C'est la raison pour laquelle une forme architectonique a été donnée à cette œuvre impressionnante qui pèsera près de 30 tonnes.

Nous apprenons que généralement le statuaire conçoit et crée un modèle en terre, dont on fait un plâtre ; puis, des artisans appelés praticiens, dégrossissent l'œuvre dans la pierre, le sculpteur dirige le travail et le termine lui-même.

— Monsieur Ledel, nous savons que vous êtes le Président de l'Association des artistes professionnels de Belgique, dont vous avez été un fondateur il y a près de 30 ans. Voudriez-vous nous dire quels ont été vos professeurs ?

— Je suis un ancien de l'Académie des Beaux-Arts de Bruxelles, où j'ai eu comme maîtres P. Dubois, l'auteur du mémorial vicinal, et Ch. Vanderstappen ; j'ai appartenu également à l'atelier de Vinçotte.

— Je reconnais ici le moulage de ce Vandervelde très ressemblant. C'est bien celui qui se trouve au pont du canal à Anderlecht ?



— Oui ; j'ai également fait une statue de Joseph Wauters et un imposant monument à Georges Eeckhoud, qui se trouve à Anvers, sur la rive gauche de l'Escaut, ainsi que bien d'autres.

— Vous avez déjà, je crois, plusieurs œuvres à vous dans des musées ?

— Oui, à Bruxelles, à Gand, à Anvers, à Grenoble, à Riga et à Buenos-Ayres.

— Je constate que vous avez plusieurs œuvres en chantier ?

— Voyez-vous, un travail de création artistique est une constante recherche de proportions et de rythme ; parfois on ne trouve pas immédiatement, il est bon alors de laisser reposer l'œuvre. Quand on y revient quelques jours plus tard, on revoit le sujet avec un œil neuf. Il est bon de laisser mûrir le travail, car toute création artistique peut se définir en deux mots : « prendre et reprendre ».

— Vous venez de me parler avec tant d'admiration de la jolie forme de ces simples pierres que vous avez rapportées d'excursions, que je suppose que vous êtes un convaincu de la sculpture abstraite ; pensez-vous que l'on peut vraiment faire de l'abstraction avec une matière brute comme la pierre ?

— Mais certainement ! d'ailleurs, regardez ces facteurs qui tiennent une lettre et dont l'un s'appuie sur le bras de l'autre ; j'ai voulu exprimer à la fois la solidarité de cette profession des « ambulants » et les caractéristiques de ce métier « secoué » ; or, une fois qu'on pousse la synthèse au summum, un dépouillement total mène à l'abstraction.

— Mais c'est surtout le médailleur que nous sommes venus voir.

— Eh bien, entrons dans la pièce réservée aux multiples médailles que j'ai exécutées.



Modèle réduit en cire qui a servi pour la confection de la breloque.

— Certaines figurines sont saisissantes de vérité et ressemblent parfaitement aux personnalités que nous reconnaissons. Comment procédez-vous ?

— Je commence par faire un modèle en cire, le plus souvent d'après nature (la reproduction du haut-relief des Vicinaux a été exceptionnellement faite d'après photo) ; ensuite, après moulage, nous obtenons un plâtre. Tous les creux sont encore vérifiés ou accentués, puis on en fait une épreuve en fonte de fer. A ce stade, il va falloir employer une machine à réduire qui utilise le principe du pantographe ; cet appareil se trouve chez le graveur et le sculpteur surveille de près ce travail délicat. La pointe du pantographe se trouve au centre du modèle et la pointe du bras suit tous les détails de la sculpture, rencontre toutes les anfractuosités et communique ces mouvements à la fraise qui sculpte un bloc d'acier non trempé.

Cette opération ou « passe » se renouvelle plusieurs fois, car c'est un travail très délicat. On a alors ce qu'on appelle un poinçon. Je passe sur une suite d'opérations trop difficiles à expliquer, notamment trempes successives de l'acier pour obtenir finalement une matrice de médaille.

— Je vous remercie, mon cher maître, pour ces explications qui certainement auront permis à nos lecteurs tramwaymen de se faire une idée plus exacte des difficultés de ce métier d'art, dont les adeptes deviennent de plus en plus rares.

A un âge où les fonctionnaires se préparent à la retraite, nous vous trouvons plein d'ardeur et d'enthousiasme devant des œuvres qui naissent sous vos doigts. Nous vous félicitons et vous souhaitons de conserver cette inaltérable bonne humeur et cette belle santé, qui vous permettront de maintenir bien longtemps une intense activité artistique.

UN VOYAGE UNIQUE A toute vapeur dans la forêt de Soignes

Il existe, près de Bruxelles, une ligne vicinale à grand écartement, qui relie la gare de Groenendael (sur le chemin de fer Bruxelles-Namur) à Overysel, centre de la région consacrée à la culture du raisin (cf. « Nos Vicinaux », n° 23).

Depuis plusieurs années, deux voitures-voyageurs à caisse surélevée et à grandes roues étaient conservées dans le dépôt d'Overysel. L'Association Royale des Amis du Chemin de Fer, dont la section « Tramways » est très active, conçut le projet d'effectuer un trajet aller et retour en traction « vapeur ».

Si la chaudière de la locomotive se révéla toujours capable de donner la pression requise, il fallut, par contre, rapprocher quelque peu les véhicules !

Et c'est ainsi que le samedi 13 avril 1957, une quarantaine d'amis des tramways prirent possession du train spécial, dont les honneurs furent faits par M. Hausman, Chef de service, et

M. Henderyckx, chef du dépôt d'Overysel. Le soleil était de la partie et de nombreuses photos furent faites au milieu de l'enthousiasme général.



(Photo Le Soir.)

LA VIE VICINALE

MARIAGES

BRABANT

M. VANDEN BROECK Fr. avec Mlle DE RIDDER Paula.
M. DE SAEGER L. avec Mlle DE KEERSMACKER R.

LIEGE

M. COLSON Jean avec Mlle TANS Wilhelmina.
M. LEBRUN Jacques avec Mlle FAIRON Renée.
M. PREGARDIEN Gabriel avec Mlle GILIS Yvette.
M. WINSELS Joseph avec Mlle GRAULUS Yvette.

NAMUR-LUXEMBOURG

M. DEGHELT Maurice avec Mlle LAMBERT Suzanne.

HAINAUT

M. PITTMOVILS Jean avec Mlle LHOIR Rose.
M. COLARTE Simon avec Mlle GODRIE Micheline.
M. NEUSY Albert avec Mlle ROUSSEAU Augusta.
M. DONKERWOLKE André avec Mlle DEYNS Alfredine.
M. DELPERDANGE Léo avec Mlle BENOIT Betty.
M. MASSART Henri avec Mlle VANDENBERGH Paula.
M. AIME Gilbert avec Mlle DELVAUX Armande.
M. BERGER Raymond avec Mlle DEBUSSER Julie.
M. HENRY Ghislain avec Mlle VAN OPSTAL Liliane.
M. DECLERCQ Jean avec Mlle GALLEZ Christine.
M. FEVRY Albert avec Mlle JEHU Jacqueline.

NAMUR-LUXEMBOURG

M. DEGHELT Maurice avec Mlle LAMBERT Suzanne.

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

SERGE, chez M. COLLIN Cyrille.
EDWIG, chez M. SCHATTEMAN Etienne.
THIERRY, chez M. MARCHANT Raoul.
CHRISTIAN, chez M. VERVAET Edmond.
CHRISTIAN, chez M. VAN VLAENDEREN Gérard.
MIA, chez M. BRIGOU Jean.
KATHLEEN, chez M. GILSON Prosper.
KARIN, chez M. PERSYN Gustaaf.

BRABANT

RONNY, chez M. BRACKE Emiel (Aalst).
LEO, chez M. HAINE Hermand (Blanden).
JOSEPH, chez M. VAN ISVELD A. (Pamel).
RAYMOND, chez M. SACRENS Fred (Wemmel).
BRIGITTE, chez M. CRABBE Joseph (Sint-Joris-Winge).
VIVIANE, chez M. VAN DEN PANHUIJZEN C., (Sint-Pietersrode).

CHRISTIANE, chez M. NACKAERTS X. (Korbeek-Loo).
MICHEL, chez M. MORTIER Léon (Asse).
ODETTE, chez M. MESSEMACKERS A. (Rotselaer).
ROLAND, chez M. SLACHMUYLDER M. (Wemmel).
SONYA, chez M. CAES Jaak (Haacht).
PIERRE, chez M. DE MEY J. (Teralfene).
ALEX, chez CLINEKX Alex (O.L.V. Tiel).

LIEGE

BEATRICE, chez M. BREPOELS René (Martenslinde).
JEAN, chez M. BOVENS Paul (Liège).

PRIMEROSE, cher M. DECERF Alfred (Saint-Nicolas).
MURIEL, chez M. LOWIES Joseph (Verlaine).
JEAN-MARIE, chez M. PROSMAN Pierre (Mery-Tilff).
ANITA, chez M. SIMONS Lambert (Vliermael).
PIERRETTE, chez M. PRENTEN Jean (Val-Meer).

HAINAUT

THIERRY, chez M. BANTUELLE Roger (Frameries).
DANIEL, chez M. BARBIEUX Arthur (La Bouverie).
THIERRY, chez M. TRIDO Robert (Frameries).
CHRISTINE, chez M. HANNECART Raymond (Bray).
MICHEL, chez M. MANISE André (Angreau).
FRANCIS, chez M. TROCH François (Houdeng-Aimeries).
MARTINE, chez M. BRISON Emile (Binche).
CHRISTIAN, chez M. CATHERINE A. (Sars-la-Bruyère).
REGINE, chez M. LEROY André (Gosselies).
JEAN-MARIE, chez M. MARY Richard (Lobbes).
PATRICE, chez M. HONORE Jules (Hornu).
JEAN-CLAUDE, chez M. ROUSSEAU Jacques (Genly).
EDDY, chez M. FASSIAU Francis (Cuesmes).
PATRICK, chez M. BRICHART Marius (Blaregnies).
JEAN-PIERRE, chez M. GODART Louis (Frameries).

NAMUR-LUXEMBOURG

BEATRICE, chez M. CORBAYE Maurice (Seilles).

Agents des Groupes mis à la pension

Mois d'avril - mai 1957.	Années de service	Groupe
KROLS G., chef-piocheur	36	Anvers
VERHOEVEN C., brigadier	24	»
GOOSSENS E., contrôleur	43	Fl. Orientale
VAN HOVE F., conducteur	43	»
VAN LAERE A., machiniste	38	»
QUARTIER C., conducteur	45	Fl. Occidentale
DE LEGER Edg., commis 1 ^o cl.	44	»
DUGARDEIN V., conducteur	34	»
OPSOMER E., receveur	33	»
VERSTRAETE K., ouvrier qualifié	30	»
BORDEAUD'HUY P., piocheur	29	»
DEMEESTER F., ouvrier qualifié	27	»
BRAUWERS C., receveur	25	»
HARVENGT G., brigadier	40	Hainaut
BLONDEL M., conducteur	35	»
LEJEUNE V., manœuvre	33	»
GALLEZ L., receveur	32	»
FONTAINE R., piocheur	31	»
RENNOIR A., ouvrier qualifié	28	»
LAMBILLOTTE V., conducteur	25	»
HAPPART J., chef-receveur	40	Liège
STREEL F., chef-piocheur	34	»
CORNET E., piocheur	29	»
DELMAL G., receveur	27	»
PEETERMANS J., machiniste	12	Limbourg
TOISON C., brigadier	45	Brabant
WILLEMS N., chef-receveur	43	»
JACQUEMIN Th., piocheur	43	»
VAN DEN EYNDE F., ouv. qualifié	42	»
DE JONGHE F., piocheur	37	»
LEMERCIER L., commis 2 ^o cl.	36	»
PASHUYZEN Th., chef-piocheur	32	»

LES BELLES CARRIERES



Debelle F.,
ouv. qual.
41 ans de service
HAINAUT

Bertrand J.,
brigadier
46 ans de service
NAMUR-LUX.

Storms G.,
piocheur
40 ans de service
BRABANT

Cauberghs E.
piocheur
40 ans de service
BRABANT

Jacqmot A.,
manœuvre
43 ans de service
BRABANT

A l'Administration Centrale

Nous avons vu partir, le 8 avril, M. Charles Paten, qui fut le chauffeur attiré de quatre directeurs généraux successifs. Au cours de sa carrière, toujours souriant et affable, il a conduit d'une main sûre les hauts dirigeants de la S.N.C.V. dans tous les coins du réseau. Malheureusement, quelques mois avant son départ, il a été atteint par la maladie. Nous lui souhaitons un rétablissement rapide et complet.

Le 6 mai, c'était le tour de M. Louis Van de Putte, huissier principal. Depuis de nombreuses années, il avait la charge du service du Directeur général et il s'acquittait excellemment de cette tâche

délicate.

Enfin, le 24 mai, ce fut le tour de M. Fernand Decroës, Inspecteur principal trésorier. Entré en service en 1910, M. Decroës a fait toute sa carrière à la Direction des Finances où il a gravi tous les échelons classiques; il succéda, en décembre 1944, à M. Vlamynck comme trésorier. Il fut un ami de M. Camille Poupeye, trésorier pensionné, ce dramaturge et critique d'art dont nous avons parlé lors de son 80^{ème} anniversaire et qui a toujours bon pied et bon œil; M. Decroës, suivez cet exemple!

Nous souhaitons à tous trois une longue et paisible retraite.

Les
PROPOS
du
Contrôleur BOUDARD



RECEVEUR: Alors, chef, vous avez déjà feuilleté le nouvel indicateur des Vicinaux? Y a-t-il quelque chose de nouveau?

BOUDARD: C'est difficile à résumer en deux phrases, mais un fait m'est apparu: c'est qu'une ville de plus vient de perdre ses derniers tramways. Il s'agit de Malines.

R.: Et que reste-t-il en exploitation « autorail » dans le Luxembourg?

B.: Comme la desserte de la ligne Paliseul-Bouillon s'effectuera désormais également par autobus, il ne reste plus que Bastogne - Martelange, Poix - Saint-Hubert, Melreux - Laroche, Lierneux - Vielsalm et la ligne Han-village - Entrée des Grottes.

R.: Ainsi, nous employons des trams électriques...

B.: Sur environ 1.170 km., ce qui représente encore un réseau important...

R.: ... des autobus au gazoil, des autorails, et, à propos, ces fameux gyrobuses?

B.: Eh bien, ils roulent et la mise au point se poursuit; mais je crois savoir que la Direction Générale attendra la fin de 1957 avant de rédiger un rapport. La S.N.C.V. est aussi la seule sans doute, en Europe, à posséder depuis plusieurs années une exploitation urbaine par autobus marchant au gaz propane.

R.: Lors d'un congé, j'ai pu vérifier que ces véhicules roulaient presque sans bruit.

B.: Ce n'est pas le cas de ce client de l'autre voyage qui « rouspétait » parce qu'il était debout depuis longtemps. A propos, que faites-vous quand, dans votre voiture, il y a des voyageurs prioritaires debouts?

R.: Je prie d'abord les voyageurs qui occupent la place réservée aux Invalides de Guerre, de céder leur place; j'adresse ensuite la même demande aux autres voyageurs.

B.: Très bien. Est-il nécessaire de vous rappeler que les voyageurs prioritaires sont les invalides de guerre pour lesquels la station debout est difficile et que ce droit de préférence a été étendu aux vieillards, aux malades et infirmes et aux femmes enceintes ou portant des enfants.

R.: Oui, mais quand je fais ce rappel à haute voix, il y a des gens qui, comme dans « Carmen », me regardent d'un « œil noir »!

B.: Cela me rappelle l'histoire de ce directeur de théâtre qui, désespéré par le manque total d'expression du baryton jouant le rôle du toréador dans « Carmen, lui dit: « Mais enfin, mettez plus de passion et de désir dans votre chant: cet « œil noir qui vous regarde » vous savez bien de qui il s'agit? » « Evidemment », répondit le chanteur, « c'est du taureau, pardi! ».

Nouvelles des Exploitations

GRUPE NAMUR-LUXEMBOURG

Depuis le 27 avril, une extension Nadrin-Grande Mormont du service public d'autobus Houffalize-La Roche, a été mise en exploitation.

Nous avons été autorisés à exploiter du 21 avril au 29 septembre un service spécial d'autobus touristique Arlon-Guirsch (La Gaichel).

Depuis le 2 juin, nous exploitons une extension Manhay-Trois Ponts du service public d'autobus Manhay-Melreux.

GRUPE DU HAINAUT

Nous avons été autorisés à exploiter un service public d'autobus Frameries (cité Piérard), à Pâturages (place Saint-Pierre).

Depuis le 2 juin, la S.N.C.V. exploite un service public d'autobus Binche-Frameries avec modifications d'itinéraires à Frameries-Haulchin et Estinnes au Val.

Le 2 juin, un service public d'autobus Ath-Ostiches (6,5 km) a été mis en activité en extension du service Ath-Flobecq.

GRUPE DU BRABANT

Depuis le 21 avril nous avons mis en exploitation, en remplacement du service « voyageurs » de la Section Hamme Mille-Vossem, un service public d'autobus sur le parcours Hamme Mille-Vossem avec extension vers Bruxelles (Porte de Schaerbeek) et extension vers Neerijse-Huldenberg-Overijse-Etterbeek-Ixelles (Quartier Léopold).

Le service public d'autobus Eghezée-Auderghem a été prolongé jusqu'à Ixelles (Quartier Léopold).

GRUPE D'ANVERS

Le 1^{er} mai nous avons mis en exploitation un service public d'autobus Malines-Heist en remplacement de la ligne électrique qui a été supprimée.

Depuis le 2 juin, nous exploitons par autobus la relation Malines-Keerbergen en remplacement du service « voyageurs » sur cette section de la ligne électrique Malines-Rymenam-Keerbergen-Bruxelles; la traction électrique reste assurée sur la section Keerbergen (station) Haacht-Bruxelles.

L'EXPOSITION

et nos services des Voies et Travaux

Au cours du mois de mai dernier, le service de la ligne aérienne a réalisé un beau travail le long du boulevard Léopold II, sur la ligne Bruxelles - Alost: tous les poteaux ont été enlevés et remplacés, en commun avec les Tramways Bruxellois, par une suspension souple accrochée à un fil transversal d'une portée de 46 m allant d'une rangée de façades à l'autre. Seuls quelques poteaux portant une boîte d'alimentation ou d'aiguillage ont été maintenus ou déplacés.

Par ailleurs depuis 1935, la S.N.C.V. disposait Place de l'Yser d'une voie en boucle qui contournait le square précédant le terrain de l'Héliport. Cette boucle vient d'être démontée et remplacée par une voie similaire située sur l'ancien emplacement de la gare de l'Allée Verte, qui fut la première gare de chemin de fer en Belgique. Nous donnerons prochainement trois photos des abords de l'Allée Verte, prises en 1890, en 1930, et en 1957.

UNE AMICALE

DES TRAMWAYMEN DU CENTRE

On nous signale qu'une « Amicale des Tramwaymen du Centre » vient d'être créée dans un but philanthropique.

L'initiative de réunir un comité d'entraide revient à Jean Bran qui s'est toujours dévoué pour les camarades admis à la pension.

Afin de réunir les fonds nécessaires pour l'achat d'un cadeau de circonstance, le comité a organisé au mois d'avril dernier, à Houdeng, un premier bal qui fut très réussi. Des centaines de personnes avaient répondu à l'appel du comité qui comprend: MM. Henri Dewit et Léon Dubuisson, présidents d'honneur; Henri Baelis, président, Jean Bran, vice-président, promoteur de la fête; Léon Fer, secrétaire; Marcel Van Neulen et Marcel Hautier, trésoriers, et les commissaires MM. Albert Delouvien, Henri Bran, Alfred Hennixdael, Charles Scohy.

Devant le succès remporté par cette première fête, un second bal sera organisé, vers la mi-juin, à La Louvière.

Les curiosités de HUY

Ville d'art, d'histoire et d'agrément.



Huy est située dans la province de Liège et est une des plus anciennes villes du pays.

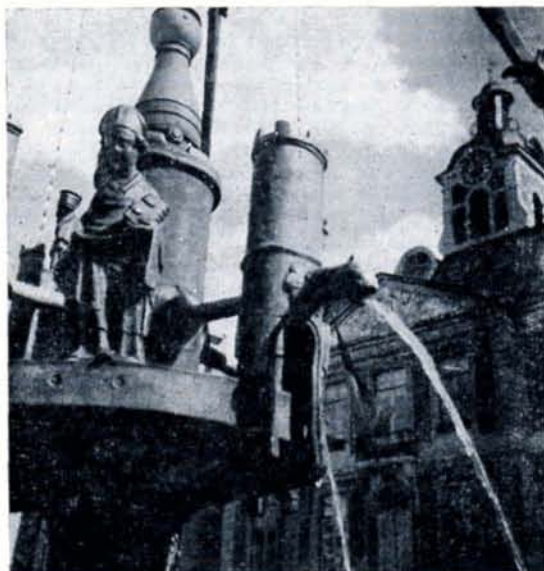
La collégiale, construite au XIV^{ème} siècle, est considérée comme le chef-d'œuvre, en Belgique, du style gothique secondaire. La rosace de la tour — appelée en patois local « li Rondia » — est une rose de pierre, sertie de vitraux lumineux et qui mesure 9 m de diamètre. Le portail de la Vierge qui se trouve à l'entrée Est de la collégiale, mérite également de retenir l'attention.

La crypte contient le tombeau de Pierre l'Ermitte, qui prêcha la première Croisade et mourut en 1115. L'église possède aussi un trésor comprenant les châsses aux reliques de saint Mengold, patron de la cité, et que la tradition a fait naître vers le IX^{ème} siècle en Angleterre, et celles de saint Domitien, sainte Adèle et saint Marc.

L'Hôtel de Ville est une jolie construction du XVIII^{ème} siècle, en style Louis XV. Derrière ce bâtiment se trouve l'église Saint-Mengold, qui remonte au XIV^{ème} siècle. Près de là, s'élève l'ancien couvent des Frères Mineurs, qui a été transformé en Musée archéo-



La Collégiale et le Hoyoux.



Li Bassinia.

logique. Huy possède également quelques beaux hôtels de maître, tels que l'hôtel de la Cloche et la maison Batta, qui datent respectivement du XV^{ème} et du XVI^{ème} siècle.

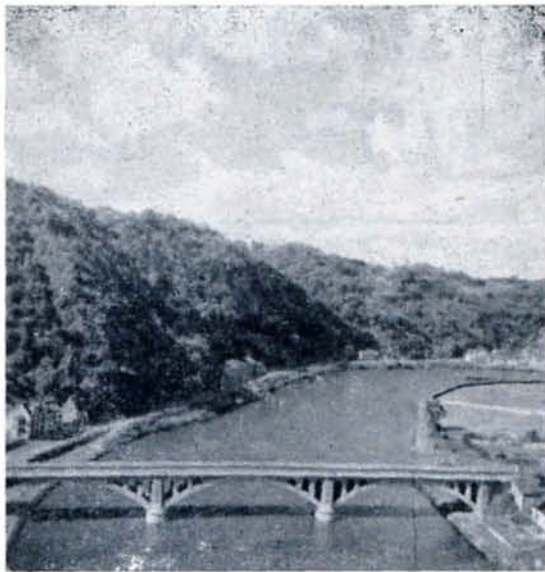
Mais nous n'avons encore cité que l'une des quatre merveilles que Huy peut se targuer de posséder. Il y a encore « Li Pontia », un pont de pierre, qui eut lui-même un devancier en amont, construit en 1294 et rétabli en 1714 dans son état primitif. Il est actuellement remplacé par le pont Baudouin, inauguré en juin 1956. Ensuite citons dans l'ordre : « li Chestia » — le château de Huy — devenu aujourd'hui citadelle, où furent enfermés de nombreux prisonniers politiques en 1940-45 ; jusqu'au XVIII^{ème} siècle, cet antique château fort dressa son imposante silhouette, qui dominait la ville.

En 1715, le traité de la Barrière décréta la démolition du vieux château. La première pierre du château actuel fut posée le 6 avril 1818 par le gouvernement des Pays-Bas ; il ne fut achevé qu'en 1823. A peine sept ans plus tard, en 1830, il était occupé en une journée par les révolutionnaires. En 1914, le château ne joua plus aucun rôle militaire.

Ce que les Hutois de l'autre siècle appelaient la quatrième merveille, c'est « Li Bassinia », une fontaine en cuivre battu qui se trouve sur la Grand-Place et qui date du début du XV^{ème} siècle. La statuette qui couronne la fontaine est un sonneur de cor, le guetteur du beffroi. La garniture en fer forgé supportant l'aigle bicéphale autrichienne date de 1733 et rappelle que la principauté de Liège dépendait du Saint Empire romain, dont le souverain appartenait à la maison autrichienne.

Mais, ce qu'il y a de plus remarquable à Huy, c'est assurément le site, coupé en deux parties égales par la Meuse, et entouré de collines élevées. Cette situation exceptionnelle a donné l'idée aux autorités communales d'installer un « téléphérique des vallées » en construction

LA VILLE DES PANORAMAS



Ce que l'on verra en téléphérique.

actuellement. Le pylône de départ est installé sur la rive gauche près de la maison Batta ; le premier pylône de relais sera construit sur le fort à 82 m au-dessus du point de départ. Ce téléphérique aura 3.000 m de développement ; il sera du type va-et-vient avec ses deux cabines pouvant contenir chacune 22 personnes.

LE TELEPERIQUE DES VALLEES.

Le téléphérique de Huy sera le seul de l'Europe occidentale offrant un parcours discontinu (sans le secours du pylône) sur 900 m de distance. La construction a été confiée à une firme italienne spécialisée.

Le point d'arrivée est situé sur le plateau du mont du Sart, où se dresse l'église de notre Dame de la Sarte. On espère fermement pouvoir procéder à l'inauguration au début de la saison touristique.

Mais le syndicat d'initiative s'est déjà distingué par la récente mise en route d'un petit train touristique (d'allure « Western » et d'époque 1900). Sa locomotive et ses deux wagons se faufilant dans et autour de Huy, fait découvrir le visage de la cité mosane et une « car-hostess » bilingue a été initiée aux particularités des itinéraires. L'an dernier, un ravissant golf miniature et une piscine furent inaugurés ; ainsi à côté de tant d'attraits, Huy ne cesse d'ajouter des attractions nouvelles et plus que jamais la jolie cité mosane devient une étape obligée des circuits touristiques.

UN PEU D'HISTOIRE.

L'ancienne ville de Huy fut d'abord une forteresse des Aduatiques, puis une villégiature des empereurs romains et, plus tard, un comté créé par Clovis. Sa situation géographique stratégique en a fait, depuis des siècles, une position stratégique sur la route des invasions.

Ses châteaux et ses maisons furent détruits maintes fois. La ville fut saccagée et brûlée et dut soutenir pas moins de trente sièges au cours de son histoire.

Huy a, d'autre part, lié son nom aux débuts de la chrétienté dans nos régions ; d'après la tradition, saint Materne, qui convertit les habitants des vallées de la Meuse et du Houyoux, y construisit une chapelle au III^m siècle.

Saint Mengold, né en Angleterre, construisit également des chapelles, mais aucune n'a subsisté. Depuis le X^m siècle, Huy a été rattaché à la principauté de Liège jusqu'à la Révolution française.



HUY, CENTRE TOURISTIQUE, EST DESSERVI PAR UNE DOUZAINNE DE LIGNES D'AUTOBUS VICINALES.

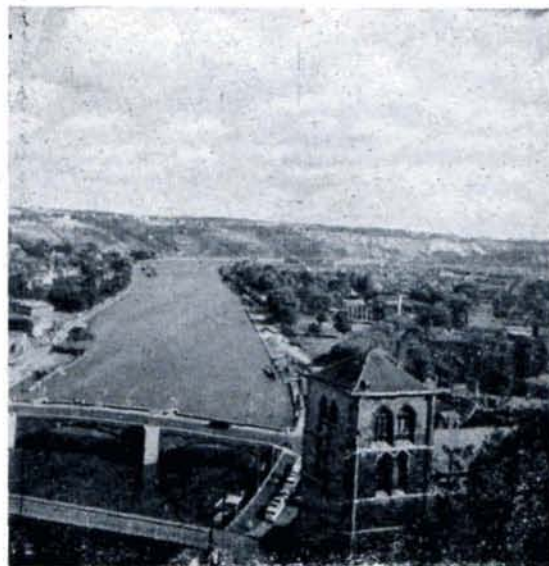
C'est le Groupe de Liège qui assure l'exploitation du plus grand nombre de lignes d'autobus aboutissant à Huy. Citons :

- Huy-Waremme et extensions Huy-Warzée-Ouffet ;
- Huy-Amay-Stockay ;
- Huy-Statte-Wanze-Antheit ;
- Huy-Burdinne-Hanneche ;
- Huy-Couthuin-Andenne ;
- Huy-(Nord)-Engis ;
- Huy-Tinlot-Ferrières.

Le Groupe de Namur exploite par autobus la ligne Namur-Andenne-Huy d'une longueur de 35 km et dont le tracé longe constamment la Meuse. Signalons à nos agents qu'ils peuvent emprunter cette ligne d'autobus avec leur carte familiale.

Le Groupe de Namur exploite encore :

- Huy-Marchin-Ohey ;
- Forville-Statte-Huy.



Vue sur la Meuse et le nouveau Pont Bauduin.

(Ces clichés nous ont aimablement été prêtés par la Chronique Philips.)

LE GROUPE DE WELLIN TEL QU'IL FUT

En 1955, les lignes exploitées sous la dénomination de « Groupe de Wellin » par la Société Anonyme pour l'Exploitation du chemin de fer vicinal du groupe de Wellin - Grotte de Han, furent reprises par la S.N.C.V. à l'exception de la section Han-sur-Lesse aux Grottes de Han.

« NOS VICINAUX » n'en avait pas parlé, car nous avons dû respecter la succession des articles prévus.

M. Carlier, un jeune abonné, habitant cette région des Ardennes, s'est offert à rédiger un article sur l'exploitation des lignes ferrées disparues : notre collaborateur a complété et vérifié ses notes à l'aide de renseignements obtenus auprès de notre Direction des Exploitations.

Nous tenons à remercier un autre abonné, M. Dath, de Beyne-Heusay, pour les nombreuses photos de vieux matériel de ce réseau qu'il nous a transmises, et pour l'exactitude de sa documentation sur la numérotation du matériel roulant du Groupe de Wellin.

L'année 1955 semble bien avoir sonné le glas des principales lignes encore affermées.

En effet, le 1^{er} mai de cette année, la S.N.C.V. assurait elle-même l'exploitation de la ligne Gand - Merelbeke et le 31 décembre, la S.E.L.V.O.P. cessait toute activité.

C'est entre ces deux dates, le premier septembre exactement, que se situe la reprise des lignes du Groupe de Wellin, à l'exception toutefois de la ligne Han-sur-Lesse - Grottes de Han.

Le Groupe de Wellin réunissait à lui seul presque tout ce que l'amateur pouvait exiger : un matériel particulièrement riche, peut-être, mais aussi un personnel toujours aimable, une exploitation d'où se dégageait un petit air patriarcal et surtout, plaisir sans égal, d'admirables parcours en site propre. Mais, hélas, les meilleures choses ont une existence toujours trop brève, aussi, après avoir mené une vie paisible dans un beau coin

de notre Luxembourg, le Groupe de Wellin, maintenant quinquagénaire, s'est retiré à Han-sur-Lesse.

Il assurait l'exploitation de quatre lignes d'une longueur totale d'environ 56 km.

GRUPONT - WELLIN.

Longue de 13,800 km., cette ligne a été concédée par l'A.R. du 21 juin 1891 et inaugurée le 1^{er} février 1894. Elle passait par les villages de Halma, Neupont, Chanly, Resteigne, Tellin et Buré.

La section Grupont - Chanly a été démontée en 1942 par les Allemands et reconstruite en 1947-1948. Après la libération, et en attendant cette reconstruction, un autobus assurait le service. Les plans de démontage en ont été approuvés en 1956.

ROCHFORT - WELLIN.

Cette ligne de 14,400 km. a été concédée par un A.R. daté du 5 juillet 1901 et ouverte à l'exploitation le 14 février 1904. La voie traversait les villages de Avé, Auffe et Han-sur-Lesse.

Démontée en juillet 1916 par l'occupant, elle reprit son activité le 23 mai 1920. Les plans de démontage en ont été également approuvés en 1956.

HAN-SUR-LESSE - GROTTES DE HAN.

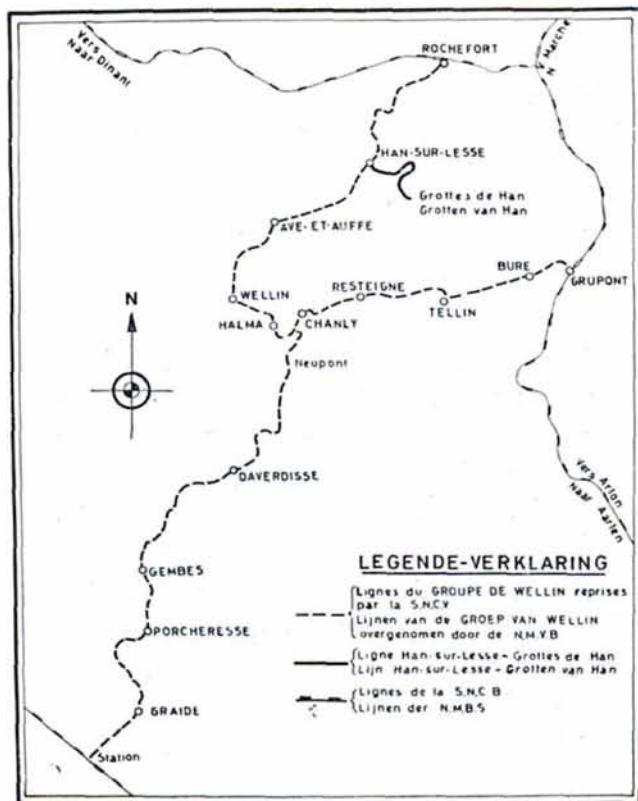
Cette troisième ligne bien connue des touristes qui visitent nos Ardennes, a été concédée par l'A.R. du 8 juillet 1905 pour être ouverte à l'exploitation le 1^{er} juin 1906. Elle a une longueur de 3,800 km. et n'est exploitée que pendant la bonne saison. Les Allemands la démontèrent aussi en 1916 et elle fut remise en service le 13 juin 1920 (voir aussi « Nos Vicinaux », n° 44).

WELLIN - GRAIDE.

Concédée par l'A.R. du 17 septembre 1904, cette dernière ligne a été mise en service par tronçons : Neupont - Daverdisse, le 25 juin 1908, et Daverdisse - Graide, le 14 août de la même année. Elle était la plus longue du groupe : 25,700 km., dont 2 km. en commun avec Grupont - Wellin. Elle desservait les villages de Halma, Neupont, Daverdisse, Gembes et Porcheresse.

Souvent plein de dédain pour la route et parfois aussi... pour les agglomérations d'habitants, le vicinal traversait ou longeait la Lesse en plusieurs endroits et suivait le cours de l'Halmache sur presque toute sa longueur.

La voie a été démontée en juillet 1916 et reconstruite en 1921. Cette ligne a été la première du groupe à connaître l'autobus de substitution, puisque c'est le 1^{er} janvier 1948 que fut abandonné le service des voyageurs



entre Daverdisse et Graide pour être remplacé par la liaison Wellin - Graide par Haut-Fays, et ce par les soins d'un particulier jusqu'au 31 décembre 1954.

A la fin de l'année 1951, les plans de démontage de la section Daverdisse - Graide étaient approuvés et en juin 1952, il était procédé à l'enlèvement de la voie. Pour l'autre section, les plans de démontage étaient approuvés en mai 1955 et en décembre 1956, on commençait à enlever la voie.

*
**

Signalons que les liaisons suivantes avaient été projetées, mais ne furent jamais réalisées :

Graide - Alle — qui fut abandonnée par suite de la construction de Gedinne - Vresse - Alle ;

Poix - Smuid - Ry de Gland ou Redu-Station (entre Daverdisse et Neupont) ;

Gembes - Gedinne en remplacement de Graide - Alle.

La ligne Wellin - Grupont fut confiée par la convention du 17 juin 1893 à la « S.A. pour l'Exploitation des Chemins de Fer Régionaux de Belgique ». Les autres lignes furent affermées à la « S.A. pour l'Exploitation du Chemin de Fer Vicinal Rochefort - Grotte de Han - Wellin et Extensions », société qui à partir du 1^{er} janvier 1909 assura aussi l'exploitation de la ligne Grupont - Wellin.

Depuis le 1^{er} septembre 1955, les lignes du Groupe de Wellin ont été reprises par la S.N.C.V. et l'exploitation par rail a été abandonnée au profit de l'exploitation par route. Seul le contrat d'affermage de la ligne Han-sur-Lesse - Grottes de Han a été renouvelé pour une durée de dix ans. Ce service continuera bien entendu à être assuré par autorail.

Une remise pour autorails, avec petit atelier d'entretien, devra être construite à Han-sur-Lesse, à la sortie des Grottes, afin de remiser les 3 A.R., cela permettra également le démontage de la ligne Rochefort - Han-sur-Lesse - Wellin.

Le dépôt de Wellin a connu seize locomotives et en a abrité jusqu'à treize simultanément. Signalons à l'intention des amateurs qu'il s'agit des H.L. 96 — 165 — 174 — 247 — 312 — 344 — 345 — 379 — 491 — 501 — 512 — 572 — 676 — 976 — 1047.

Les premiers autorails apparurent en 1935 : ce furent les 139 — 140 — 141 et 145. Le parc s'enrichit encore en 1950 de l'A.R. 282 et en 1952, eut lieu un dernier arrivage : ce furent les 159 et 168. Il ne subsiste plus que les A.R. lestés 145 — 159 et 168.

Le parc des remorques s'élevait à 31 unités, auxquelles il faut ajouter neuf balladeuses arrivées en 1936-1937, dont quatre du type 8950, toutes démolies actuellement. Le dépôt était particulièrement riche en remorques à plate-forme centrale, remorques qui furent par la suite transformées en voitures-camping et réparties entre plusieurs dépôts. Il s'agit des voitures immatriculées 1253 — 1254 — 1346 — 1347 — 1348 — 11.594 et la très curieuse « voiture royale » : la 165. Il existait encore une autre voiture à plate-forme centrale, mais montée sur bogies cette fois, et immatriculée 1853. Tout ce matériel a disparu.

Il ne nous reste plus qu'à souhaiter à la liane des Grottes, dernière survivante d'un groupe qui fut l'un des plus importants de notre Luxembourg, une vie encore longue et prospère.

P. CARLIER.

*
**

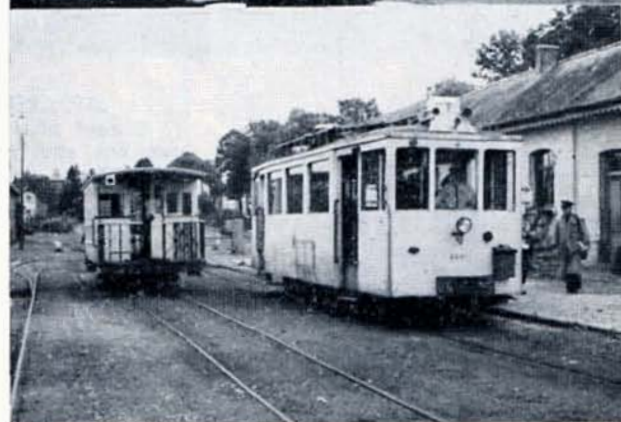
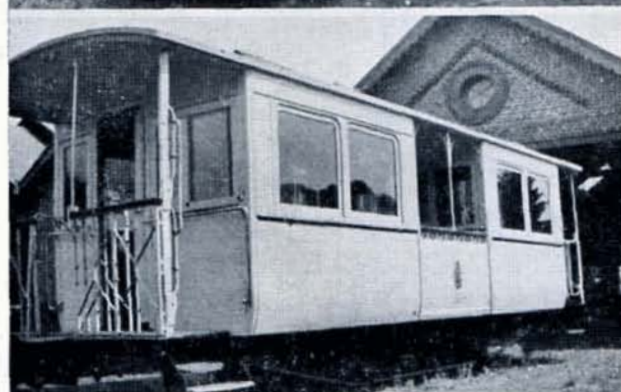
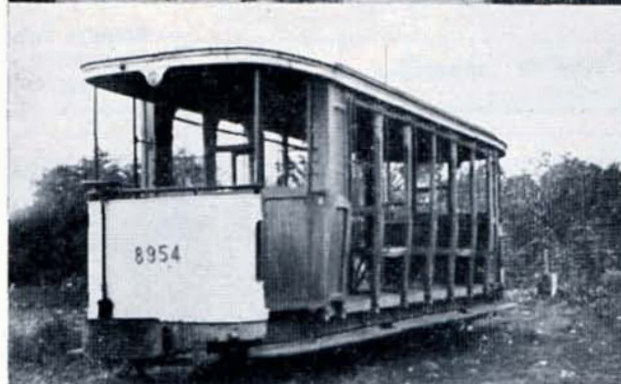
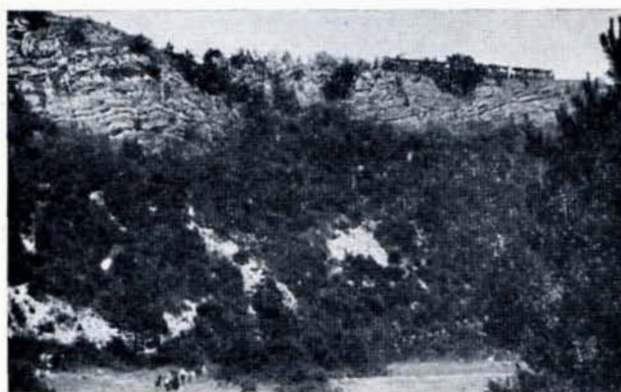
EXPLOITATION DE LA LIGNE FERREE HAN-SUR-LESSE - GROTTES

Les chiffres ci-dessous que nous avons extraits des statistiques de comptabilité de cette ligne permettent de se rendre compte qu'en période de vacances nous transportons entre 43.000 et 49.000 voyageurs par mois.

Nombre de billets délivrés.

	Juillet	Août
1955	49.615	43.691
1956	49.822	43.376

Comme il n'y a pas de voyage de retour, chaque billet représente un voyageur transporté à prix plein ou à prix demi-tarif.



1. Le train vapeur touristique venant de Rochefort, s'est arrêté tout en haut des Rochers de Faule. Dans la vallée, on distingue des excursionnistes qui marchent en file indienne et semblent s'apprêter à rejoindre le convoi par un sentier. Bien entendu, cette photo fut prise il y a une trentaine d'années.
2. Une des balladeuses de la série 8950. (Photo Dath.)
3. Il y a quelques années, la voiture dite « Royale » était encore en excellent état. (Photo Dath.)
4. La petite gare de Wellin à l'époque, pas si lointaine, des services autorails. (Photo Bazin.)

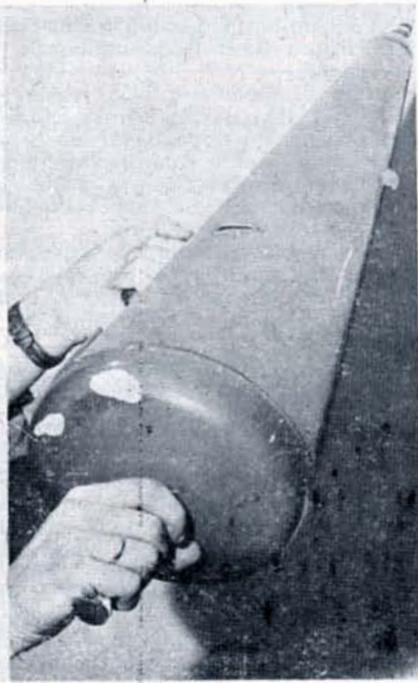
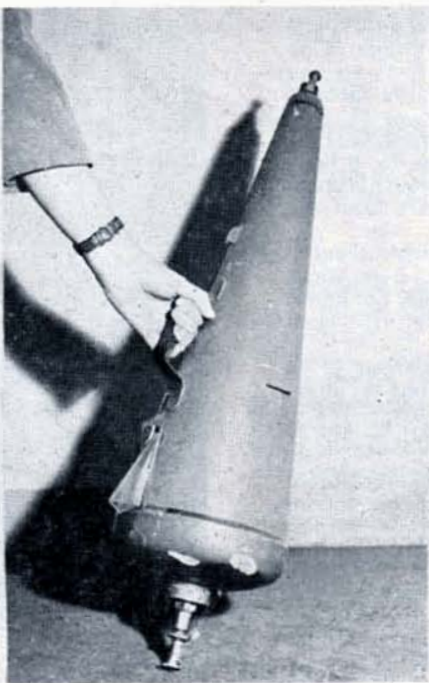


APPAREILS A LIQUIDE CARBONIQUE

— Type de l'appareil

- Prendre l'appareil par la poignée ;
- Frapper le bouton inférieur sur le sol pour enfoncer le percuteur ;

— Voici la manière de tenir l'appareil, mais il faut diriger l'orifice à la partie supérieure vers la base des flammes.



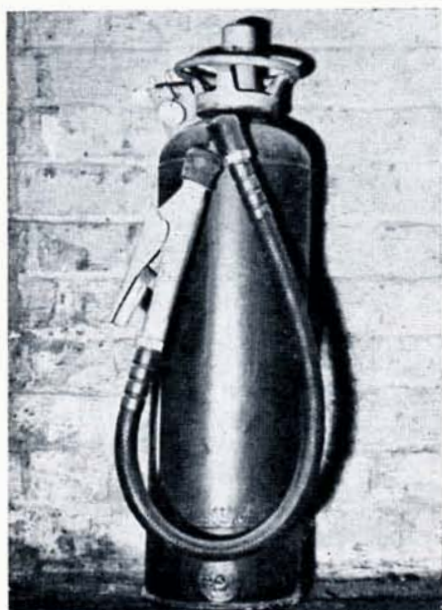
APPAREILS A POUVRE

Il peut être utilisé dans n'importe quel cas, soit feu d'origine électrique, soit autre.

- Saisir la lance avec la main droite et défaire le tuyau de son attache-griffe.
- Actionner l'appareil et enfoncer le bouton placé à la partie supérieure, en dirigeant la lance vers la base des flammes.
- Prendre l'appareil par la poignée du fond avec la main gauche pour le déplacer.

QUELQUES CONSEILS COMPLEMENTAIRES

- Regardez de temps en temps les appareils extincteurs mis à votre disposition pour vous rappeler le fonctionnement. S'il y a doute à ce sujet, n'hésitez pas de demander des explications supplémentaires à vos chefs immédiats.
- Quand on exécute un travail présentant un danger d'incendie il est utile de placer un appareil extincteur à proximité.



Concours-record de Sécurité

Situation des équipes au 30 avril 1957

La lutte s'anime. 48 équipes sur les 74 ont travaillé au moins 50 jours sans accident. Citons tout d'abord nos deux grands groupes du Brabant et du Hainaut qui, sans encore avoir réussi à se faire représenter dans le peloton de tête, sont parvenus à maintenir la moitié de leurs équipes sur la piste. L'équipe 11 (L.A. et S.S. Bruxelles) a échoué après

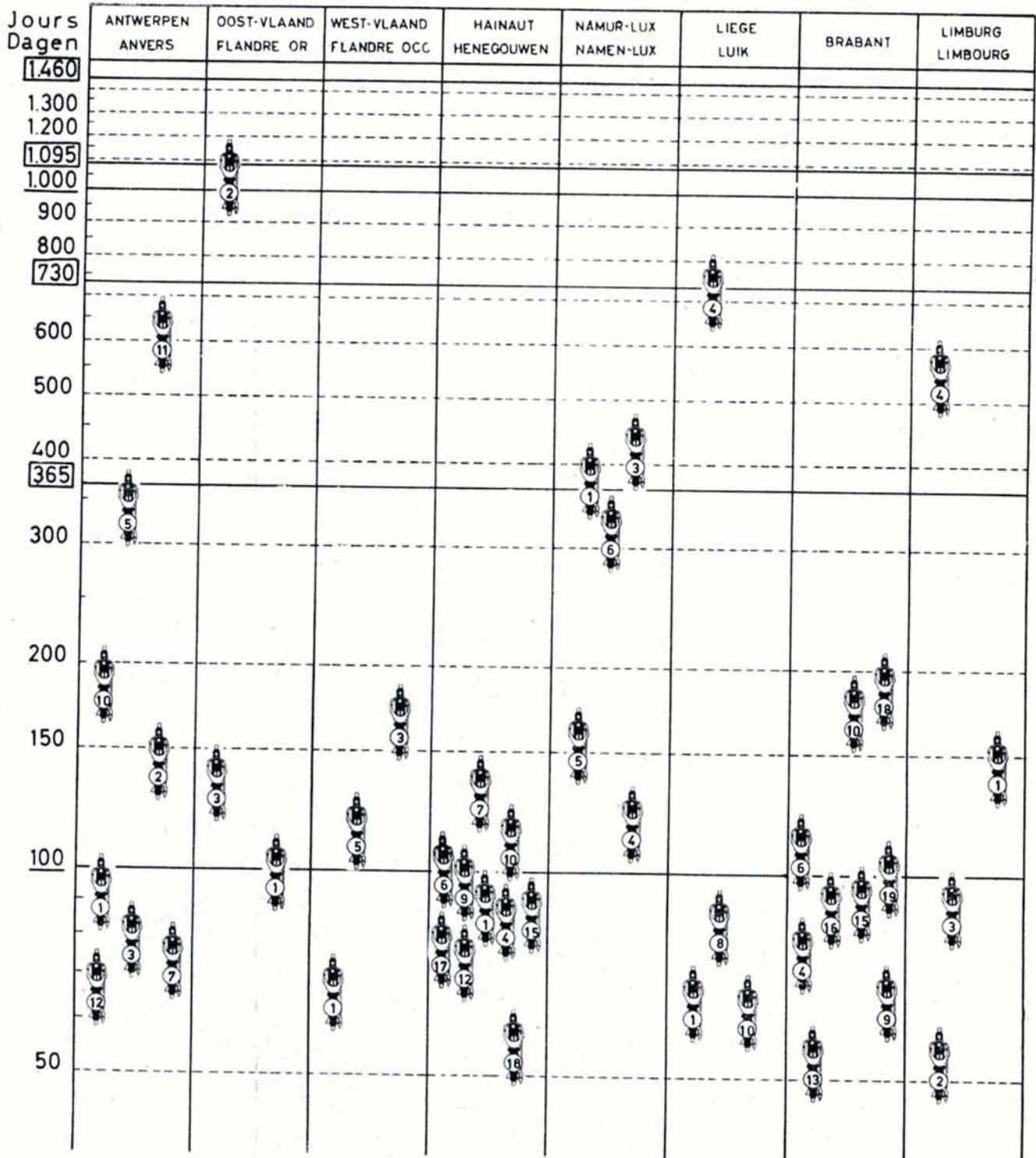
un bel effort. Espérons la voir poindre bientôt à nouveau.

Après avoir mené ses hommes pendant deux ans sans un seul accident, le « Mouvement région de Namur » (n° 2) a dû se replacer à la ligne de départ. Félicitations pour la belle prestation et bon courage pour l'avenir. Trois équipes soignent pour la relève. Magnifique situation donc dans ce groupe.

A Liège, l'équipe de Hannut-Verlaine toujours 2^{me} au classement général, et très belle performance générale aux groupes d'Anvers et du Limbourg.

Remarquons que parmi les « plus de 100 jours », les 7 équipes qui ont dû abandonner leur position, ont été remplacées par SEIZE autres.

Concluons que tous les espoirs sont permis.



Fabrication de pièces de rechange dans un atelier central

L'évolution des modes de transport utilisés par la S.N.C.V. a entraîné une modification profonde de l'organisation de nos ateliers ainsi que de la conduite des opérations d'entretien et de réparation du matériel roulant.

D'une façon générale, le matériel moderne actuellement en service, et particulièrement les engins moteurs, exigent un montage beaucoup plus précis que celui dont la locomotive, par exemple, pouvait se contenter.

Autrefois, les pièces de rechange étaient pratiquement toutes fabriquées dans nos ateliers alors que, de nos jours, nous sommes tributaires de fournisseurs spécialistes étrangers. L'usinage de ces pièces, parfois d'une précision remarquable, ne peut se faire que sur des machines-outils absolument spéciales et le prix en est dès lors fort élevé.

Il est évident que la S.N.C.V. ne pourrait acquérir toute la gamme des machines-outils nécessaires et en doter tous ses ateliers et ce, d'autant moins, que certaines de ces pièces de rechange ne sont utilisées qu'en nombre très réduit.

Toutefois, pour les pièces qui sont de production relativement facile et dont l'emploi est fréquent, la fabrication en série moyenne peut être envisagée.

C'est la raison pour laquelle il a été décidé d'installer aux ateliers de Destelbergen un centre de fabrication qui groupe trois machines automatiques ou semi-automatiques que nous vous présentons ci-dessous.

TOUR AUTOMATIQUE TAREX

C'est la plus importante des machines de ce groupe. De fabrication suisse, elle est en principe un tour revolver fonctionnant suivant un cycle entièrement automatique, les différents mouvements étant commandés par une série de cames, dont la forme est fonction de la quantité de matière à enlever de la barre brute.

Il est composé d'une poupée fixe portant la broche à mandrin de serrage et l'avance-barres automatiques.

Une poupée à tête revolver du type vertical porte six outils, qui viennent se présenter tour à tour, sous l'impulsion de la came de la tourelle.

Un chariot longitudinal porte plusieurs outils à mouvement relatif indépendant, servant aux travaux de chariotage.

Contrairement à ce qui se fait dans les tours normaux, ces outils reçoivent leur mouvement à partir de cames et non de vis ou de crémaillères.

Sur les porte-outils de ce chariot il est possible de monter :

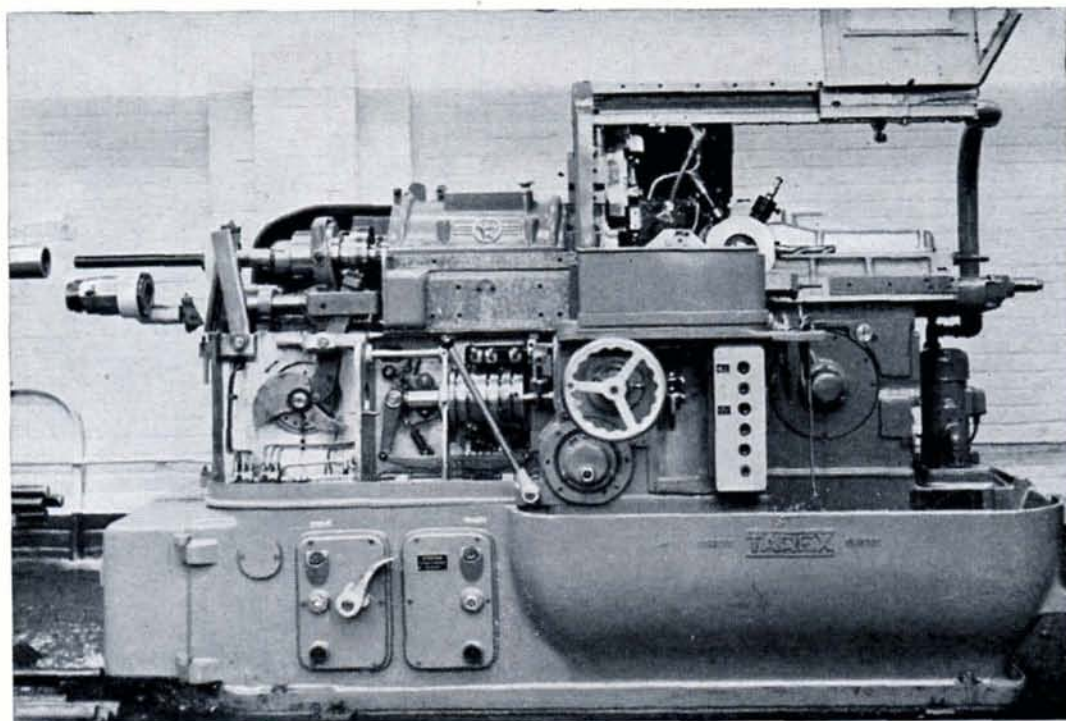
a) A l'avant, un ou plusieurs outils, placés à des endroits judicieusement déterminés et qui sont commandés par une seule came, c'est-à-dire que leurs mouvements sont similaires ;

b) A l'arrière, un ou plusieurs outils qui travaillent d'une manière identique.

Ce tour est également équipé d'un ou plusieurs chariots verticaux permettant de faire travailler un ou plusieurs outils « en plongée », par exemple pour le tronçonnage ou le chanfreinage arrière d'une pièce terminée.

Ces outils se dirigent donc perpendiculairement sur l'axe de la pièce et se retirent une fois leur travail terminé.

Les porte-outils de la tourelle revolver peuvent être équipés d'outillages les plus divers, exactement comme



Destelbergen — Tour à revolver Tarex.

ceux d'un tour revolver ordinaire, allant de la mèche à forer à la tête à tarauder, en passant par les outils de chariotage spéciaux et ceux destinés à l'alésage.

La vitesse de coupe étant fonction de l'opération que l'outil doit effectuer, elle doit pouvoir varier sans l'intervention de l'opérateur.

Par exemple, le premier outil a fait une passe de dégrossissage à une vitesse de rotation de la pièce de 400 t/min. ; la passe suivante étant une passe de finition, elle doit être effectuée à une vitesse de 900 t/min.

A cet effet, un tambour muni de taquets de commande est placé à l'avant du tour et commande ces divers changements de vitesses.

La vitesse de 400 étant enclenchée, au moment où le premier outil qui a terminé sa tâche se retire et que le suivant se met en position de travail, un taquet placé à un endroit déterminé du tambour se présente devant un levier, le tambour continuant son mouvement de rotation, le taquet bute contre le levier placé sur le chemin qu'il doit parcourir, le soulève et par un mécanisme de renvois, déclenche la vitesse en prise et enclenche la vitesse désirée.

Il est aussi évident que les outils ne peuvent être placés de telle sorte qu'ils attaquent la pièce dès qu'ils se présentent. Il faut laisser entre la pièce et l'outil, un espace plus ou moins considérable, suivant l'opération ou l'outil. Mais si le mouvement d'approche de l'outil se fait à la vitesse du chariotage de travail, qui est généralement très faible, ce déplacement constituera un temps improductif considérable.

Afin d'éviter cette perte de temps qui se répèterait à chaque opération, le même tambour enclenchant les vitesses, porte une série de taquets qui déterminent l'intervention de ce qu'on appelle « l'accélérateur ».

Une opération étant terminée et la suivante amorcée, à ce moment précis l'accélérateur fait avancer rapidement l'outil vers la pièce, enclenche ensuite le mouvement normal et l'outil est prêt à commencer son opération de travail proprement dite.

Le recul de l'outil, l'opération de travail terminée, s'opère dans les mêmes conditions à une vitesse accélérée.

Pour la facilité de l'explication du fonctionnement de principe du tour automatique, nous choisirons un exemple simple : la fabrication d'une buselure.

Les outils et les comes sont mis en place par un régleur, ouvrier spécialiste, les vitesses et les accélérations réglées sur le tambour, le tout suivant le schéma établi par le bureau d'études, le tour est prêt à fonctionner.

L'agent chargé de la manœuvre, introduit, tout comme dans un tour revolver ordinaire, une barre dans le mandrin.

Le tour est mis en marche, automatiquement le mécanisme avance-barre enclenche, ouvre les mors du mandrin, pousse la barre contre la butée placée sur un des bras de la tourelle-revolver. A ce moment le mandrin serre vigoureusement la barre, la broche se met à tourner, entraînant la barre. Pendant ce temps, le chariot porte-tourelle a reculé, la butée s'efface en effectuant 1/6 de tour, et à la fin de ce mouvement elle présente l'outil suivant, en l'occurrence ici une mèche à forer. La tourelle s'approche à grande vitesse ; arrivée près de l'extrémité de la barre elle prend sa vitesse d'avance normale et entame le forage de la barre.

Durant cette opération, l'outil avant s'approche de la pièce et commence le chariotage extérieur pour amener le diamètre extérieur de la barre à la cote définitive de tournage ; lorsqu'elle a terminé il retourne à sa position de départ.

L'outil arrière vient chanfreiner l'arête vive de la bague ainsi tournée.

Le temps de forage étant de loin le plus long, c'est durant celui-ci qu'ont lieu les autres opérations, sans aucune intervention, les temps improductifs sont ainsi réduits au minimum.

Le trou étant foré, le porte-tourelle revient à sa position de départ en retenant la mèche et tourne sa tourelle de telle sorte que c'est à nouveau la butée qui se présente en vue du cycle suivant.

Pendant ce recul le chariot vertical pousse son outil vers la pièce, l'y plonge jusqu'à ce que la bague soit tronçonnée, puis il remonte.

A ce moment tous les outils sont à leur point de

départ comme au début du cycle et prêts à répéter leur mouvement pour l'usinage de la bague suivante :

A cet effet, le mandrin a desserré ses mors, libérant ainsi la barre, l'avance-barre pousse celle-ci contre la butée, le mandrin se referme et le cycle recommence.

Lorsque la barre est complètement transformée en bagues, le tour s'arrête automatiquement et l'opérateur doit en placer une nouvelle.

Ce fonctionnement semble fort simple. En réalité il est relativement compliqué et exige du bureau d'études, du bureau de préparation et du régleur, une connaissance étendue des machines-outils et des problèmes de coupe des métaux ; un esprit très vif et apte à saisir et, en quelque sorte, voir dans l'espace se mouvoir tous ces outils sans qu'ils ne s'enchevêtrent, dans un ordre parfait et surtout le meilleur.

Il doit traduire ces mouvements en formes à donner à une ou plusieurs comes et à la position d'une série de taquets sur un tambour.

Il existe, évidemment, pour l'aider dans sa tâche, des tableaux et des abaques, mais suffit-il d'un dictionnaire pour traduire parfaitement sa pensée ?

✱

Les buselures ainsi terminées doivent subir maintenant un traitement thermique, afin de les rendre résistantes à l'usure.

Cette opération déforme légèrement les pièces, c'est pour cette raison que le tournage a laissé un léger excédent de matière afin de permettre, par une opération ultérieure, d'amener la pièce à ses cotes définitives.

Le traitement thermique, qui est ici une cémentation, rend le métal extrêmement dur, de sorte qu'un outil de coupe ne peut plus l'entamer. C'est à la meule qu'on a recours pour la mise à la cote, cette opération s'appelle rectification.

Il faut rectifier la bague à l'intérieur et à l'extérieur, et pour l'intérieur il faut disposer de petites meules tournant à grande vitesse et pouvant être introduites dans le trou foré.

Pour rectifier l'extérieur on peut au contraire utiliser une grande meule, mais la pièce doit être présentée à celle-ci d'une autre manière.

Il est donc indispensable de disposer de deux machines bien distinctes, étudiées spécialement pour chacune de ces deux opérations, si bien entendu on désire obtenir un grand rendement.

LA MACHINE A RECTIFIER « CENTERLESS ».

C'est une machine qui rectifie extérieurement des pièces cylindriques et comme son nom l'indique sans l'emploi de « centres ».

La machine à rectifier classique nécessite au moins à l'une des extrémités de la pièce, une sorte de petite cavité soigneusement usinée qui est destinée à recevoir la pointe à centrer pour sa mise en place sur la rectifieuse.

La cylindricité finale de la pièce dépend du soin qu'on a mis à l'usinage de cette petite cavité tronconique.

La machine « centerless » supprime donc une opération délicate, sous réserve de tous ses autres avantages.

La machine « centerless » se compose essentiellement d'un bâti portant deux meules placées vis-à-vis dans un même plan et tournant en sens inverse, chacune sur un axe commandé séparément.

Une des meules est appelée « meule de travail », constituée de matières abrasives, c'est elle qui « meulera », c'est-à-dire enlèvera la matière de la pièce pour l'amener à sa cote définitive.

L'autre est appelée « meule d'entraînement », constituée de matières agglomérées à base de caoutchouc, la pièce poussée contre elle est entraînée, par frottement, dans un mouvement de rotation autour de son propre axe.

Entre les deux meules se trouve un « V » en métal très dur qui reçoit la pièce à rectifier, la maintient en place et lui permet néanmoins de tourner.

Il est possible d'incliner la meule d'entraînement par rapport à la meule de travail. Cette inclinaison a pour résultat de déplacer la pièce entre les deux meules, de sorte qu'en la plaçant contre leurs bords dans le « V », elle se met à tourner tout en se déplaçant entre les meules vers l'autre côté et la machine ; la pièce est comme sucée par les meules jusqu'à son expulsion.

Les pièces sont placées dans un magasin, sorte de

glissière inclinée, dans laquelle elles sont empilées et y glissent par leur propre poids vers les meules, qui les happent dès qu'elles se présentent.

La distance entre la meule de travail et la meule d'entraînement correspond exactement au diamètre qu'on désire obtenir à la pièce après rectification.

La meule d'entraînement est inclinée, de manière à obtenir une vitesse de passage qui correspond à la quantité de métal à enlever et le fini que l'on désire obtenir.

La machine étant mise en marche, une première pièce est saisie entre les meules, avance et laisse place à une suivante et ainsi de suite. Les pièces rectifiées sont recueillies de l'autre côté de la machine dans des récipients prévus à cet effet.

L'intervention de l'opérateur se résume à garnir le magasin.

Si la quantité de matière à enlever est trop considérable pour être rectifiée en une passe, on les repasse une, deux ou même plusieurs fois entre les meules, en ayant soin bien entendu, avant chaque nouvelle passe, de rapprocher les meules de la quantité de métal à enlever.

Pour la dernière passe, la distance entre les meules doit correspondre exactement au diamètre final de la pièce finie.

Cette manière de rectifier les pièces l'une après l'autre s'appelle la rectification « en enfilade ».

Ce procédé n'est applicable que pour des pièces cylindriques ayant le même diamètre sur toute leur longueur, ce qui va de soi, des pivots munis d'un collet à l'une de leurs extrémités ne trouveraient évidemment pas passage entre les deux meules.

On procède dans ce cas à ce que l'on appelle la rectification « en plongée », ce qui veut dire que la meule est en quelque sorte plongée dans la matière qui lui fait place.

Pour cette opération les deux meules doivent se trouver rigoureusement dans le même plan, la moindre inclinaison aurait tendance à entraîner la pièce entre les deux meules au risque de les détériorer.

La machine est réglée de telle manière que la meule de travail peut s'approcher de la meule d'entraînement jusqu'à une distance qui correspond exactement au diamètre final de la pièce.

Une pièce est posée dans le « V » et la machine est mise en marche.

Étant automatique et les deux meules tournant, la meule de travail avance vers la pièce et la pousse contre la meule d'entraînement.

La meule de travail enlève toute la matière qu'elle rencontre sur sa course et qui s'oppose à son avance, jusqu'au moment où la distance entre les deux correspond au diamètre final.

La meule de travail recule automatiquement et revient se placer dans sa position de départ, pendant qu'un éjecteur également à commande automatique expulse la pièce pour faire place à la suivante et le cycle recommence sans arrêt.

Le temps (quelques secondes) entre le recul de la meule et le début de son mouvement d'approche suivant est réglable et dépend du volume de la pièce, de son encombrement et de l'habileté de l'opérateur.

Il doit évidemment être aussi court que possible, afin d'augmenter le rendement.

Il est aussi possible de présenter les pièces sur le « V » au moyen d'un magasin, mais ici le magasin doit prendre une forme toute spéciale et son emploi ne se justifie que pour un nombre considérable de pièces de même forme.

Le fonctionnement de cette machine est tellement rapide que de tels magasins ne se justifient pas, dans l'état actuel de notre fabrication.

La machine comporte en outre une série d'appareils auxiliaires, comme une pompe qui lance un jet de liquide spécial entre les meules dans le double but de maintenir les meules propres et la pièce à la température ambiante.

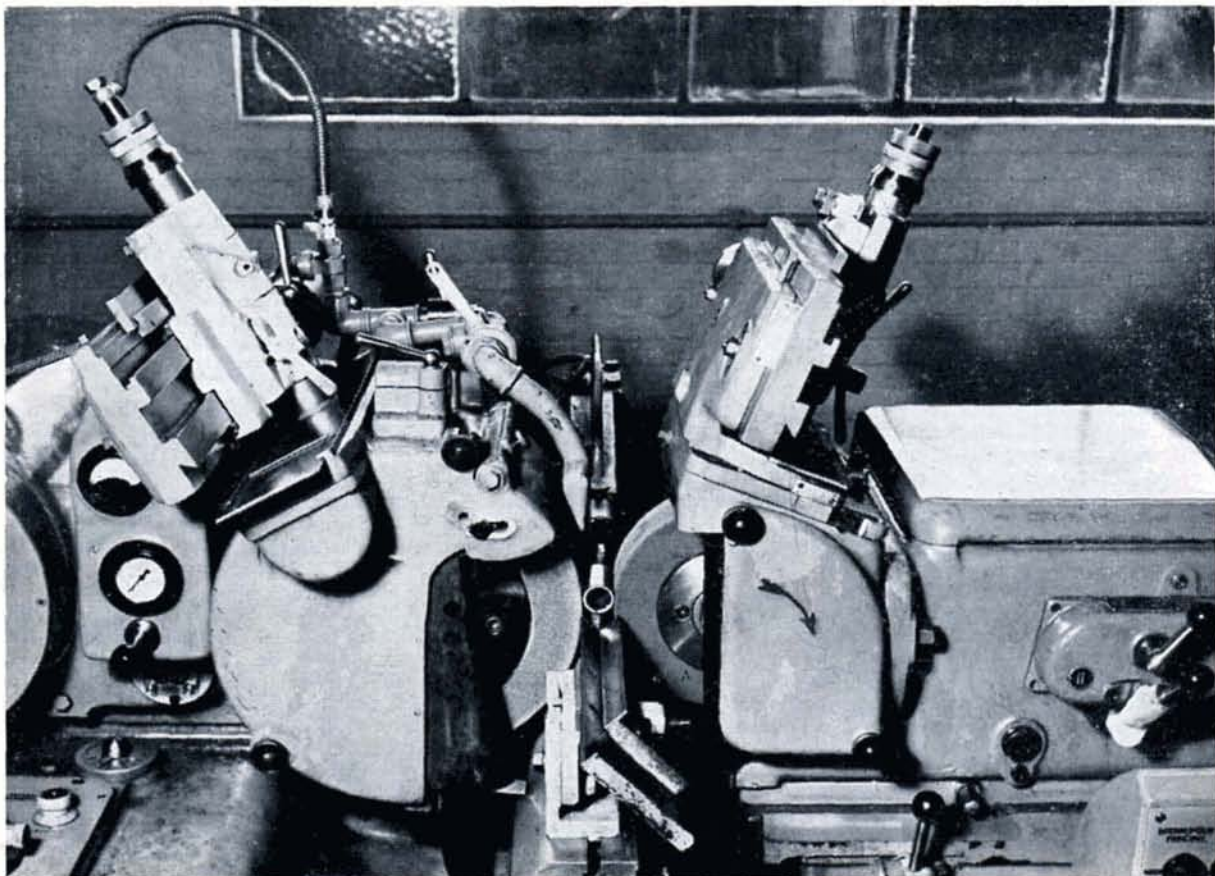
D'autre part, un dispositif très précis, permet au moyen d'un diamant, de dresser soigneusement les meules. Si pour des raisons spéciales il est nécessaire d'obtenir un poli particulier à la pièce, la meule de travail peut être animée d'un mouvement supplémentaire « oscillant ».

Voici notre buselure rectifiée intérieurement ; il nous reste à amener son alésage à la cote exacte, également par rectification.

C'est la troisième machine qui exécutera ce travail.

R. DE MOOR,
Inspecteur en chef.

(Suite au prochain numéro.)



Destelbergen — Machine Centerless Hartex.