

Nos VICINAUX

5^e ANNEE - N° 24

PÉRIODIQUE DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA S.N.C.V.
Comité de rédaction: rue de la Science 14, Bruxelles.

M A R S 1 9 5 0



Le Moniteur du 23 février dernier annonce que le mandat de M. le Comte L. de Lichtervelde, président du Conseil d'Administration de la Société Nationale, a été prorogé pour un nouveau terme de six ans.

M. le Comte de Lichtervelde, par ses contacts journaliers avec les dirigeants de grandes entreprises industrielles du pays, est particulièrement au courant des problèmes posés par la modernisation des méthodes de travail. Notre président est non seulement à l'origine des récentes réformes d'organisation et de mécanisation apportées à l'Administration Centrale et dans nos Groupes d'exploitation, mais il fut un des parrains de notre journal d'information « Nos Vicinaux », qu'il a toujours encouragé par ses conseils et ses suggestions.

◆ Le contrôle dans le service roulant ◆

CERTAINS agents, à la lecture de ce titre, auront un mouvement significatif des lèvres pour exprimer un sentiment latent de méfiance !

C'est cependant à leur intention que cet article a été écrit, pour essayer de leur faire comprendre que cette attitude, parfois involontaire, est totalement erronée, parce que le **contrôle est nécessaire dans tous les domaines.**

Dans toute entreprise bien gérée, un contrôle est exercé : contrôle des bâtiments, des finances, des matières premières etc... et dans une entreprise de transport, aussi étendue que la nôtre, les contrôles comptables, de matériel, des fournitures ou de la sécurité existent comme partout ailleurs.



Chez nous également chacun est guidé, voire surveillé, dans l'exercice de ses fonctions : le brigadier est toujours près de son équipe, le chef de bureau près de ses employés. Pourquoi le personnel roulant serait-il soustrait à toute surveillance ?

Certains agents en conviennent et disent : « le contrôle est un mal nécessaire ». Eh bien non ! C'est une **nécessité**, mais pas un mal.

Bien sûr, si tous les gens étaient parfaits (!) moins de contrôle serait nécessaire, mais encore en faudrait-il.

D'abord, parce qu'il y a des prescriptions du règlement d'exploitation qui doivent être appliquées à la lettre afin que tout le trafic se déroule sans perturbations ni interruptions.

Dans ce domaine, le groupe de Bruxelles est arrivé à d'excellents résultats en faisant faire journallement des recommandations par ses contrôleurs, à **chaque agent contrôlé**, concernant le Règlement de Police ou le Règlement d'Exploitation (départ intempestif, matériel abandonné, marche à rebroussement, etc...) Cette pratique a amené les contrôleurs à **compulser journallement leur R. P.** et de ce fait, lorsqu'il leur arrive de devoir témoigner au Tribunal, l'**assurance** et l'**exactitude** avec lesquelles ils répondent aux questions posées, ne peuvent manquer d'influencer favorablement le juge.

Le contrôle est encore nécessaire parce qu'il est d'une **importance primordiale** de contrôler si tous les voyageurs sont pourvus d'un titre de transport et si, **dans chaque cas**, le tarif exact a été appliqué ; ceci répond non seulement à l'intérêt de la Société Nationale mais aussi à celui des agents, la situation de la première ayant inévitablement des répercussions sur le sort des seconds.

D'ailleurs, pour un receveur consciencieux, le contrôle dans la voiture devient uniquement le contrôle des voyageurs. Et qui oserait dire que ce contrôle est inutile ?

Il est donc absolument logique qu'un contrôle soit exercé sur toutes les activités et il ne faut pas se représenter ce contrôle comme une preuve de méfiance.

Naturellement, le contrôle doit être effectué avec tact. Pas des airs de « je suis le patron ». Un bon contrôleur ne court pas avec des « justifications » dans la poche pour les sortir à tout propos.

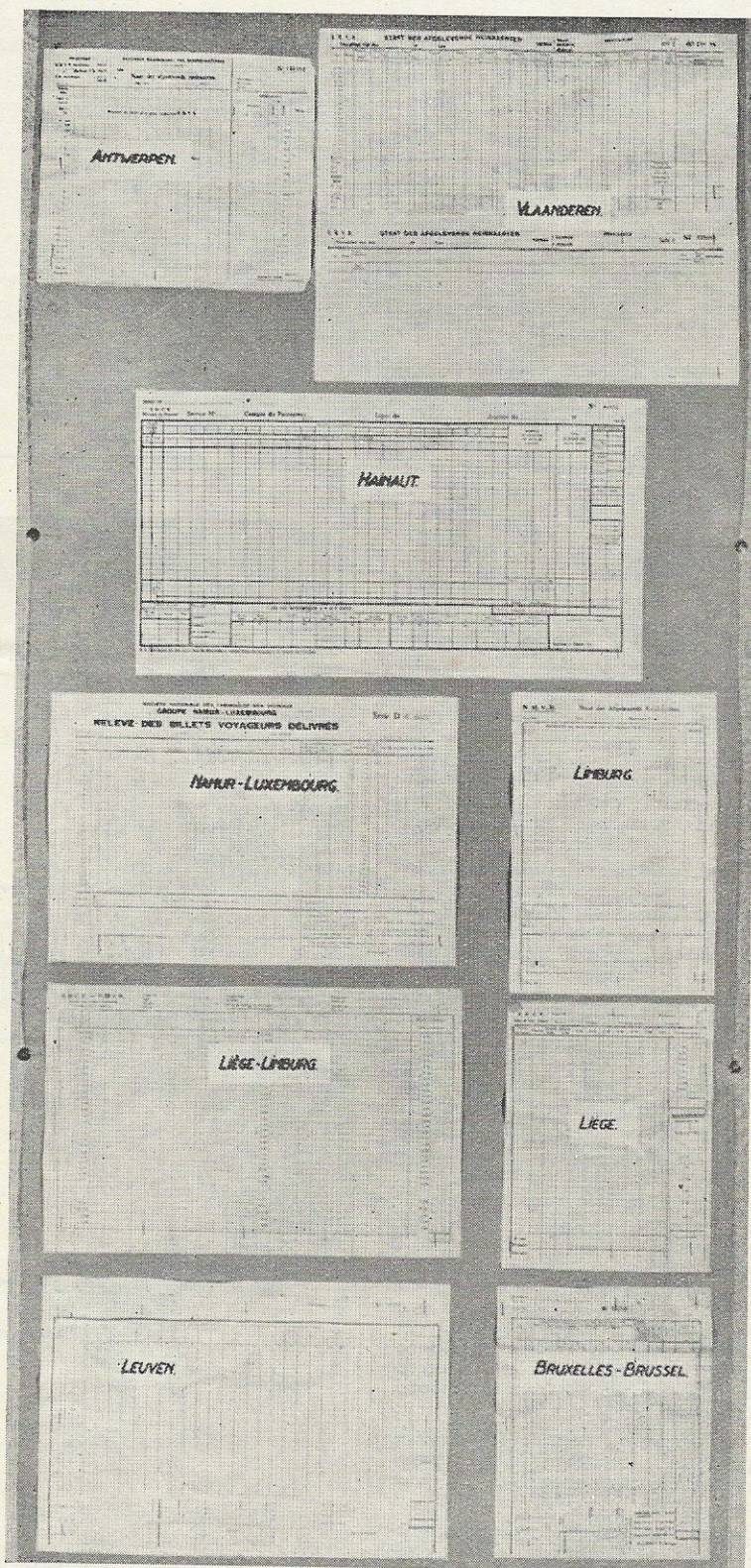
Il doit d'abord se considérer comme un **instructeur permanent**, il ne suffit pas de constater une infraction au règlement, mais il faut indiquer **pourquoi** il y a faute et **comment** il aurait fallu opérer. Lorsqu'il y a récidive et évidente mauvaise volonté, alors la justification s'impose. Le contrôleur ayant la juste conception de sa tâche, qui n'est pas facile, gagnera à la longue la confiance du personnel.

Et ainsi s'établira une heureuse collaboration issue d'une meilleure compréhension des devoirs et des tâches réciproques, qui profitera non seulement à notre entreprise, mais également à chaque agent en particulier.

La feuille de recette "voyageur",

ORGANISER C'EST SIMPLIFIER

Quelques modèles de feuille de perception utilisés auparavant dans nos groupes.



DANS le cadre de l'unification des imprimés, les feuilles de recettes « voyageurs », c'est-à-dire les documents de mise en compte des billets vendus par les receveurs, ont fait l'objet d'une étude par une Commission composée de délégués des divers groupes.

Ce document est sans doute l'un des plus utilisés à la S. N. C. V. vu que chaque receveur en service doit établir, au moins, une feuille de recettes « voyageurs » par jour.

Comme l'illustre la photo ci-contre, chaque Groupe faisait usage jusqu'ici d'un modèle de feuille de recettes « voyageurs » qui lui était propre. Ces documents variaient ainsi de Groupe à Groupe à tous points de vue (format, conception, papier, coût, etc.).

La nouvelle feuille de recettes « voyageurs » est d'un format uniforme.

Toutefois elle prévoit deux dispositions différentes, l'une s'appliquant aux lignes empruntant de long parcours avec beaucoup de valeurs et peu de voyages, et l'autre l'inverse, c'est-à-dire peu de valeurs et un grand nombre de voyages. L'impression du texte est réalisé en conséquence.

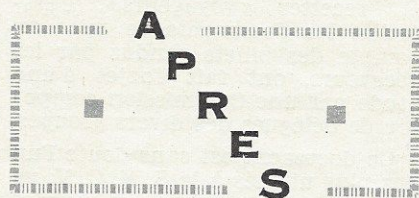
A remarquer en outre que le verso de la nouvelle feuille de recettes « voyageurs » est utilisé pour l'enregistrement des transports de sacs et de colis postaux et de colis journaux.

Auparavant, dans la plupart des Groupes, ces renseignements étaient inscrits dans un carnet spécial, qui a pu être supprimé depuis la mise en route des nouvelles feuilles (voir tableau ci-contre).

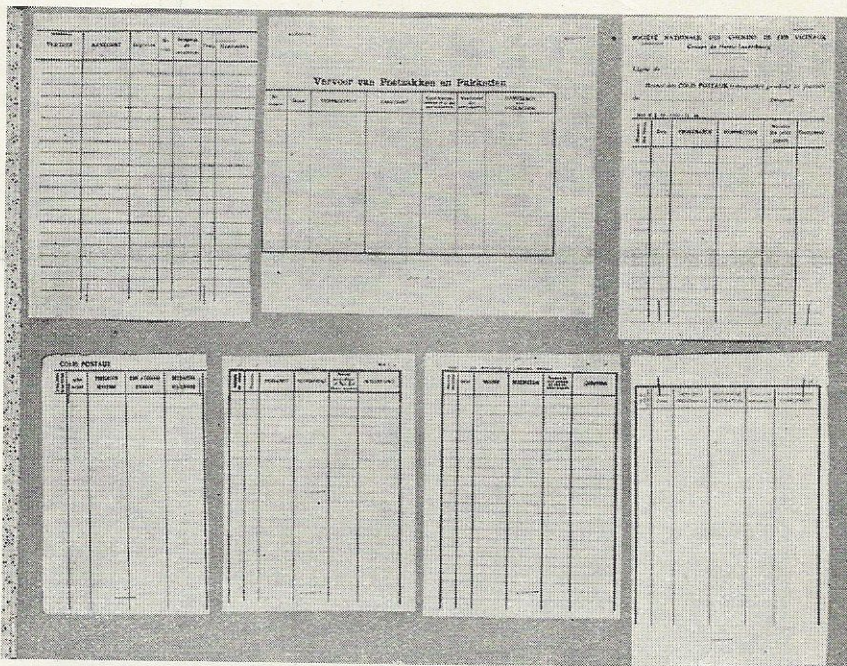
Enfin les receveurs sont tenus d'inscrire dans une case ad hoc les tickets de réserve qu'ils emportent avec eux pour assurer leur service. Cette inscription a l'avantage d'attirer constamment l'attention du receveur sur ses réserves de billets et d'éviter ainsi qu'à un moment donné une valeur ne vienne à lui manquer.

Ce modèle de feuille de recettes pourra être utilisé indifféremment sur le tramway, l'autorail ou l'autobus. Signalons une petite simplification qui a été cependant appréciée : au lieu de devoir réinscrire à chaque voyage le numéro du billet dans son entier, il suffit maintenant de reporter les trois derniers chiffres; une nouvelle souche commencée doit, néanmoins, être inscrite complètement.

Ces formulaires sont imprimés et fournis par l'Administration Centrale, ceci comporte le grand avantage de diminuer le prix de revient en centralisant les commandes au lieu de faire appel à dix imprimeurs différents.



L'inscription des sacs postaux se faisait auparavant dans un carnet spécial dont voici quelques modèles.



Feuille de perception actuelle
Recto et Verso
Modèle pour long trajet.

POUR NOS MODELLISTES

HUMOUR

A deux reprises déjà, nous avons donné des indications et des renseignements aux « aspirants modélistes ». Ils ont ainsi pu se faire une idée des possibilités offertes actuellement par les magasins spécialisés dans le modèle réduit, dont la plupart se trouvent dans la capitale.

Aujourd'hui, la rédaction de « Nos Vicinaux » a le plaisir de signaler à ses lecteurs qu'elle a fait l'acquisition du copieux catalogue d'un magasin bruxellois spécialisé dans les modèles réduits d'avions et de bateaux.

Le plus souvent, il s'agit de pièces préfabriquées qui peuvent facilement être assemblées.

Les appareils à moteurs à caoutchouc valent de 25 à 150 fr., les prix des moteurs de 3 à 5 cm³ vont de 180 à 450 fr.

La construction de maquettes est aussi facile et agréable et les prix sont abordables (70 fr. la boîte complète).

Cette maison peut fournir de nombreux plans d'avions à moteurs à caoutchouc et de planeurs, à des prix allant de 12 à 60 fr. Il ne reste plus alors, qu'à acheter des planchettes de 1 m x 10 cm et de 1-2 ou 3 mm d'épaisseur au prix moyen de 10 fr. le mètre et grâce à une scie métallique (coût 100 fr.), vous pourrez passer d'agréables soirées ou accorder à votre fils un délassement manuel qui le passionnera.

« Nos Vicinaux » peut fournir la liste des plans ou, à la rigueur, peut envoyer gratuitement le catalogue EN PRET pour quelques jours.

Adresser toute demande de renseignements à la rédaction de « Nos Vicinaux ».



— Mais assieds-toi voyons. Tu n'es pas dans l'autobus!

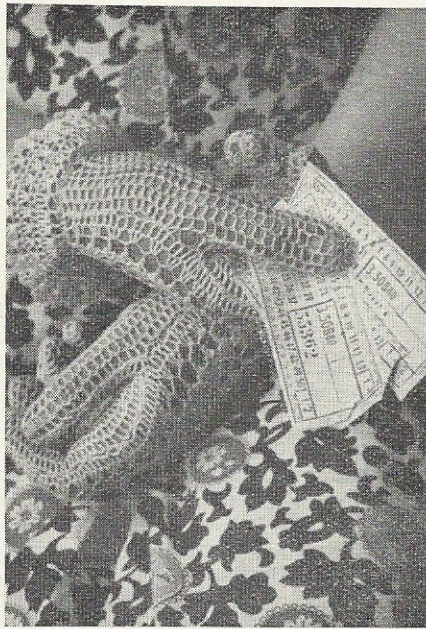
(Stockholm Spawäger).

NON !

Lors de la dernière augmentation des tarifs, nos services locaux reçurent quelques plaintes de voyageurs, et les journaux se firent l'écho de ces doléances.

Bien que cet accès de mauvaise humeur se soit calmé, nous avons pensé qu'il serait utile de donner aux agents qui sont en contact avec le public, quelques éléments leur permettant de répondre d'une façon précise à ceux qui estiment que nos tarifs ont subi une hausse excessive.

Il serait oiseux de chercher à comparer les prix de 1914 et ceux d'aujourd'hui, les conditions d'existence ayant été profondément modifiées.



Par contre, une comparaison des prix de 1939 avec ceux de 1949-1950, peut donner une idée plus exacte de la situation.

Le tableau ci-dessous est particulièrement suggestif.

Les prix des années de référence ont été demandés à des maisons sérieuses, et nous avons évité de choisir des produits sujets à des hausses saisonnières ou de spéculation, tels les œufs et le café. Il en ressort d'une façon péremptoire que nos tarifs sont loin d'avoir atteint le coefficient moyen d'augmentation des prix de produits de première nécessité et d'usage courant.

Lisez-les avec attention et essayez de les retenir.

Ils pourront, un jour, vous servir !

Les Vicinaux

ne sont pas chers

	Prix en 1939	Prix en 1949	Coefficient en %
Pain	1,90 fr.	6,90 fr.	3,63
Huile arachide (litre)	6,90 fr.	23,— fr.	3,33
Viande (rosbif)	25,— fr.	90,— fr.	3,60
Sucre en morceaux	3,70 fr.	13,90 fr.	3,75
Gouda 45 %	17,50 fr.	60,— fr.	3,40
Lait	1,60 fr.	6,75 fr.	4,21
Journaux	0,30 fr.	1,25 fr.	4,16
Paquet de 25 cigarettes	2,25 fr.	8,70 fr.	3,86
Coefficient moyen			3,74
AUX VICINAUX			
3 sections (agglom. urbaine)	1,10 fr.	2,50 fr.	2,27
3 sections (hors ville)	1,10 fr.	2,75 fr.	2,50
5 km. en autorail	2,— fr.	4,50 fr.	2,25
Transport 1 tonne charbon classé à 100 km. par vicinal (par. tr. 20 T.)	38,20 fr.	103,— fr.	2,69
Coefficient moyen			2,43

L'ESPRIT DE SECURITE

Parmi les nombreux moyens de prévention utilisés pour combattre les accidents et aviver chez les travailleurs l'esprit de sécurité, il en est un qui mérite une mention toute spéciale.

L'idée maîtresse consiste à comparer divers groupes de travailleurs réunis en services, en équipes, voir même en brigades, en prenant comme base de comparaison, le nombre de jours révolus depuis le dernier accident imputable au groupement considéré et ce dans le but de créer une émulation salubre. De cette manière chaque homme peut suivre au jour le jour, sur un tableau, le résultat de son équipe et participer ainsi à un véritable match de sécurité avec les autres équipes concurrentes.

Le tableau affichant les résultats et de dimensions suffisantes pour être bien visible, est placé généralement à proximité du bureau de pointage.

Il est divisé en deux parties. Dans celle de gauche figurent, par exemple, les noms des chefs

d'équipe, celle de droite est divisée en 100 graduations figurant une période de 100 jours.

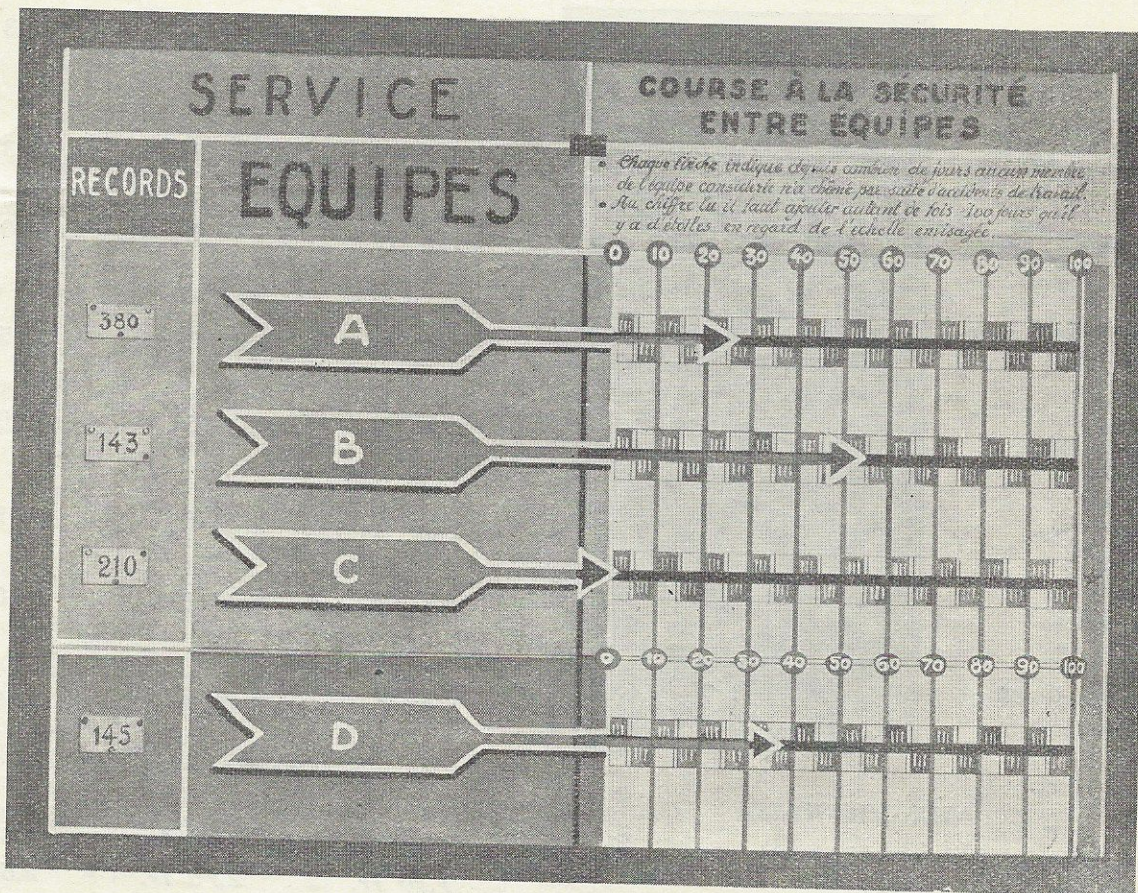
A chaque équipe correspond une flèche dont la pointe indique le nombre de jours écoulés depuis le dernier accident survenu à l'équipe considérée.

Chaque jour les flèches sont avancées d'une graduation.

En cas d'accident survenu au membre d'une équipe la flèche correspondante à cette dernière est ramenée à zéro. Dans le cas où une équipe atteint le centième jour de travail sans accident, la flèche est remise à zéro mais il est placé une étoile à côté du nom du chef d'équipe.

Une colonne spéciale indique le chiffre record de chaque équipe.

Nous apprenons qu'une expérience similaire sera tentée dans un de nos groupes. Nous ne pouvons que lui souhaiter bonne réussite.



D'après ce tableau il apparaît clairement que, l'équipe C a déjà eu un record de 210 jours sans accidents.

Pour la période en cours l'étoile et la flèche montrent que les hommes du groupe C en sont déjà à 104 jours de travail sans accident.

Si l'emplacement réservé à l'équipe D se distingue des autres par une teinte de fond plus sombre, c'est pour faire ressortir qu'il s'agit d'un groupe ayant une activité différente de celles des équipes A, B, C et qui ne peut valablement être mis en comparaison.

STATISTIQUES DE NOS ACCIDENTS DE TRAVAIL

TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE FREQUENCE

(nombre d'accidents ayant entraîné plus d'un jour de chômage, par millions d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
ANNEE 1948.	27,9	30	56,9	42,3	39,5	24,2	42,6	—	38,8
ANNEE 1949.	25,1	25	54,5	45,2	22,4	20,7	28,2	29,3	33,3

TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE GRAVITE

(nombre de jours de chômage, par millier d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
ANNEE 1948.	2,83	4,48	1,97	5,55	3,80	2,71	2,12	—	3,14
ANNEE 1949.	4,70	0,45	3,53	1,14	1,30	0,63	3	4,63	2,61

Commentaires

Relevons d'abord avec satisfaction une diminution du taux de fréquence moyen du réseau qui passe de 38,8 pour 1948 à 33,3 pour 1949.

Ce chiffre est cependant encore trop élevé. Il se trouve être très défavorablement influencé par les résultats des groupes de Namur-Luxembourg et du Hainaut où il est indispensable que tous les agents fassent l'effort voulu pour parvenir à ramener le taux de fréquence à un niveau plus normal.

Bravo Bruxelles où la diminution est considérable !

Le but, cette année, est d'atteindre le coefficient moyen 25, chiffre d'Anvers et des Flandres !

Le taux de gravité du réseau est également en diminution.

Continuons la lutte, car nous vous rappelons qu'en 1949, il y eut trois cas mortels et deux cas d'invalidité permanente à 100 %.

Ce qui explique les taux élevés du Hainaut d'Anvers et du Limbourg.

Redoublons de vigilance !

Quelques cas typiques d'accidents

On se demande parfois comment les accidents se produisent sur notre réseau. C'est bien simple. Donnons-nous la peine de méditer les quelques cas suivants survenus dans le courant du 3^e trimestre 1949.

1^{er} CAS.

Le conducteur d'un autobus en détresse fit appel au personnel d'un autorail pour le dépanner. A cette fin, un bout de traverse fut calé entre les deux véhicules. Au moment où le signal fut donné au conducteur de l'autorail de faire marche arrière, pour pousser l'autobus, le bois glissa de ses appuis et l'agent qui le maintenait fut coincé entre les deux véhicules.

Résultat : 30 jours d'incapacité de travail.

2^e CAS.

Un manœuvre chargé de l'accrochage de wagons a été atteint par l'un des buttoirs, ayant commis l'imprudence d'opérer pendant le mouvement des wagons.

Faut-il rappeler que l'accrochage doit s'accomplir « véhicules arrêtés ? »

Résultat : 25 jours d'incapacité de travail.

3^e CAS.

Au cours d'un transport de rails sur trucks, un piocheur eut la main coincée entre deux de ces rails, ayant commis l'imprudence de tenir les mains sur les rails.

Piocheurs, retenez bien les causes de cet accident qui a provoqué 22 jours d'incapacité de travail.

4^e CAS.

En décapant un rail en vue de la soudure, le soudeur, qui avait négligé de porter des lunettes, fut atteint par des bavures.

Toujours cette fatale négligence !

Résultat : 21 jours d'incapacité de travail.

5^e CAS.

Un agent chargé du réglage des appareils de manœuvre des aiguillages, plaça un contre-poids en position verticale sans le caler. Au moment où il retirait le pivot de l'équerre de manœuvre, le contre-poids bascula et lui tomba sur la main.

Préposés aux manœuvres : relisez attentivement les circonstances de cet accident.

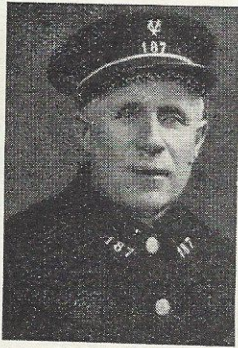
Résultat : 40 jours d'incapacité de travail.

6^e CAS.

Un chauffeur de locomotive nettoyait la boîte à fumée et jetait les cendrées par la fenêtre de la HL. Le machiniste qui passait à ce moment en reçut une quantité dans la nuque.

Cela ressemble à une mauvaise plaisanterie, mais elle s'est soldée par 15 jours d'incapacité de travail.

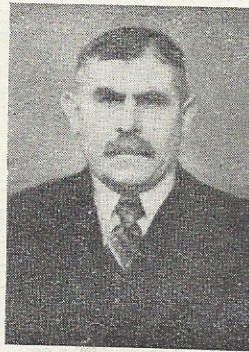
La prévention n'est pas un mot vide de sens, c'est la lutte contre tous les accidents et leur sombre cortège de soucis, de souffrances et de peines, qui est entreprise et à laquelle personne ne doit rester indifférent.



Vermeire, B.
chef-receveur — Assebroeck
42 ans de service.



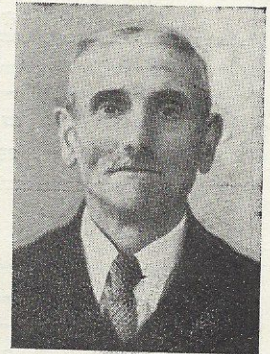
Geys, K.
piocheur — Westmalle
45 ans de service.



Van Cauwenberghs Th.
chauffeur — Haacht
43 ans de service.



Robert, Arthur
chef-piocheur — Mons
47 ans de service.



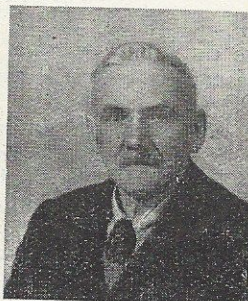
Servranx
conducteur — Brabant
88 ans de service.



Dekeyser Théo
chef-receveur — Haacht
42 ans de service.



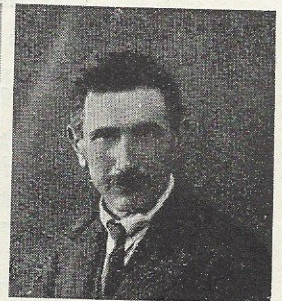
Bonaventure, Zénon
chef-receveur — Lasne
45 ans de service.



Pécheur, V.
chef-recev. — St-Hubert
42 ans de service.



Malevé, A.
menuisier d'élite
42 ans de service.



Kuttén, Joseph
machiniste — Arlon
30 ans de service

La Saint-Eloi à Andenne-Seilles

Le premier numéro de l'année de « Nos Vicinaux » ne paraissant qu'en février-mars, c'est chaque fois avec un certain retard que nous pouvons évoquer les cérémonies ou les réunions organisées par le personnel à l'occasion des fêtes de la St-Eloi ou de la St-Nicolas.

A Andenne-Seilles, la solennité de la St-Eloi a revêtu un éclat inaccoutumé grâce à l'initiative du personnel des Vicinaux.

La veille à l'atelier, la statue du saint avait été illuminée et discrètement fleurie par un vieux pensionné M. Goffart.

Le matin du 1^{er} décembre, un cortège, où avait pris place la fanfare des Vicinaux, se mit en branle pour se rendre à l'église paroissiale.

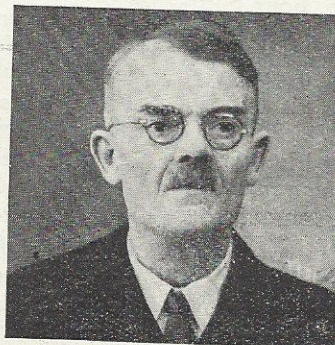
Après l'office, tous les assistants, au nombre de 250, se rendirent en cortège au monument aux Morts de la place Wauters, où M. Gosseye, au nom de ses compagnons de travail, déposa une belle gerbe de dalhias.

Ensuite, le cortège gagna le « Cercle militaire » pour l'audition du concert apéritif, donné avec maîtrise par la Fanfare sous la direction de M. Maris. Après le concert, un banquet réunit dans la joie et la bonne humeur tout le personnel de l'atelier, ainsi que ses vieux pensionnés.

UN DEMI-SIÈCLE AU TRAM !

Comme nous l'avons souligné l'an dernier, la prolongation de l'âge de scolarité, va rendre de plus en plus rare et même supprimer complètement des cas de jubilaires comme celui que le groupe du Hainaut a l'apanage et la fierté de fêter aujourd'hui.

Il s'agit de M. Georges Poivre qui vient d'atteindre l'âge de la pension



après 50 années de service aux Chemins de Fer Vicinaux !

M. Poivre débuta à l'âge de 15 ans à Saint-Ghislain; il passa à l'atelier de menuiserie d'Eugies en qualité de brigadier lors de la reprise des lignes par la Société Nationale en 1924.

Notre jubilaire est malheureusement malade depuis plusieurs mois. « Nos

Vicinaux », en lui souhaitant de recouvrer bientôt la santé, est certain d'exprimer les vœux de tous ses amis et de la grande famille vicinale.



NAMUR - LUXEMBOURG

Nous avons fait paraître, dans le numéro précédent, la photographie de M. Baré en signalant, sans autre commentaire, que le 23 décembre, il quitterait les bureaux de Namur après 44 années de service. C'est que nous nous doutions bien que les manifestations de sympathie en son honneur n'allaient pas manquer !

En effet, M. Baré a toujours appartenu au cadre de l'Administration Centrale, mais, après avoir débuté dans le Limbourg en 1905, à Hasselt, comme opérateur au service provincial, il passa en 1907 au groupe Namur-Luxembourg et y resta de longues années, c'est dire si ce Wallon simple et cordial y a laissé des amis !

C'est ce que M. Braibant, conducteur des Voies et Travaux, rappela au personnel de M. Baré, réuni autour de lui, dans les bureaux qu'il allait quitter.

Il dit notamment : « Au cours de vos inspections le long des voies des provinces de Namur et du Luxembourg, les agents trouvaient dans vos encouragements la récompense de leur travail bien effectué. Ils vous étaient fidèles

Vicinale

parce que vous saviez leur faire confiance ».

Puis ce fut le tour du chef-piocheur, Hussin Georges, qui lut une lettre signée par tous les agents piocheurs, où sans grands mots, à cœur ouvert, ils lui exprimaient leurs regrets que suscitaient sa mise à la pension.

Par après, M. Wangneur, président de l'Amicale des Appointés Namur-Luxembourg, prit la parole. Il donna en exemple cette « carrière administrative consacrée toute entière aux tracés et constructions de voies ferrées vicinales ».

Il évoqua l'étude de la ligne Marbehan-Florenville-Sainte-Cécile, entreprise le 1^{er} mai 1907, et toutes les étapes successives de cette vie d'un labeur incessant.

M. Wangneur remercia Madame Baré de sa présence et lui offrit une corbeille de fleurs.

Disons encore que quelques jours auparavant M. Baré, vice-président d'honneur de la fanfare vicinale de Seilles, avait été l'objet d'une chaleureuse manifestation de sympathie de la part des membres, à l'initiative de leur président M. Gosseye. La réunion se déroula dans l'atelier de peinture garni de jolies plantes vertes, en présence de M. Kennes, ingénieur en chef, M. Barbier, ingénieur, et M. Brandt, chef de service. C'est M. Maniquet, secrétaire de la fanfare, qui prononça l'allocution de circonstance.

M. Baré prend sa retraite au milieu de la considération générale.

A l'Administration Centrale

La place réduite dont nous disposons nous oblige à citer les départs, les arrivées et les naissances en style télégraphique ! Depuis le début de l'année ont pris successivement leur retraite Hubert Scoreaux qui fut longtemps chauffeur à la D. G. où il entra en service en 1909; puis Henri Rose (Traction et Matériel) entré en 1910 et M. De Vogelaere (Voies et Travaux) qui nous quitte après près de 46 années de service. Nos meilleurs vœux les accompagnent.

MM. Moreau, Erauw, Doudelet et Bernier sont toujours retenus chez eux par la maladie.

Des nouveaux agents sont entrés : M. Vander Hulst à la Direction des Exploitations, venant du groupe de Louvain, M. Saey (Direction des Finances) venant du groupe d'Anvers et M. Van Hecke (Imprimerie) venant du groupe des Flandres.

Saluons la venue au monde de 5 futurs voyageurs avec carte de famille ! MM. Chèvremont, Neyens et Ch. Remy (2^{me} édition), R. Grégoire et G. Van Vlaenderen, ont eu chacun un fils. Profiat.

Félicitons également l'huissier Loux, non pas pour une semblable prestation, mais pour sa décoration après 35 années de service !

M. Spirlet (T. M.) nous a quitté pour entrer dans l'enseignement. Cela fait le deuxième agent de T.M. qui préfère cette carrière, quel est le troisième qui va se laisser tenter par la chaire ? Les paris sont ouverts !

Un pensionné fête ses noces d'or

L'événement en lui-même n'est probablement pas rare parmi nos pensionnés ! Cependant, nous sommes persuadés que tout le personnel roulant du réseau de Bruxelles apprendra avec plaisir que le chef-conducteur Pierre Hirsoux, pensionné depuis 11 ans, après 39 ans de service, a fêté ses noces d'or, le 5 février dernier.

M. Hirsoux a eu la tristesse de perdre son fils, en 1941, soudeur à l'atelier de la rue Eloy; mais son petit-fils a hérité de sa passion du tramway ! Il est membre de l'A.B.A.C. et s'occupe de reproduction de voiture vicinale à l'échelle.

Bon sang ne peut mentir !

Groupe d'Anvers

Nous avons relaté que notre agent Snoeys, commis au dépôt de Merksem, était champion de Belgique de billard au cadre 38/2. Il a réédité son exploit en 1949. Au cours de la partie qui l'opposait au champion de la province de Liège, Boulanger junior. La plus grande série de Snoeys fut 167 et sa moyenne 36. Nos vives félicitations à notre champion !

Une publicité qui portera ses fruits

Le Commissariat du Tourisme, en collaboration avec la S.N.C.B. et la S.N.C.V. a fait éditer un très beau calendrier 1950 avec vues touristiques en couleur.

Sous chacune des reproductions, la S.N.C.V. fit imprimer des « slogans » invitant le public à utiliser ses lignes touristiques, par exemple :

A la porte de chaque ville, un « vicinal » vous attend !

Le vicinal, révélateur des beautés de l'Ardenne.

Ces calendriers furent envoyés à tous les établissements d'enseignement moyen du pays. Nous avons reçu plus de 300 lettres de remerciements, qui nous ont prouvé le vif intérêt manifesté par les élèves et par le corps enseignant pour ce calendrier artistique et éducatif.

La S.N.C.B. a envoyé d'identiques calendriers à ses agences à l'étranger; nous sommes donc les seuls à avoir prospecté les écoles.

Que nos chefs de station qui sont nos meilleurs représentants commerciaux, songent à continuer cet utile travail de prospection.

Les écoliers d'aujourd'hui sont nos voyageurs de demain.

■ ■

En février, le Cercle dramatique de Liège St-Gilles sous la direction de M. Dutilleul a interprété le vaudeville « Ribouldingue et Cie », au profit du « Home de Wenduine ». Un bénéfice de 4.000 fr. a pu être réalisé avec le gracieux concours de la dramatique et de la musique des tramwaymen.

Un grand merci à nos amis liégeois souhaitons que ce beau geste soit imité ailleurs !

LES PROPOS DU



CONTROLEUR BOUDARD

Boudard. — Très bien, receveur ! je vois que vous aérez la voiture.

Le Receveur. — Il y faisait irrispable !

B. — Et puis, profitons de l'oxygène avant que l'on nous serve de l'hydrogène à dose massive !

R. — Ce qui est réconfortant dans cette question de la bombe « H » c'est que les Américains ont une quinzaine de jours d'avance sur les Russes !

B. — Mais il paraît que les Russes auraient trouvé le secret du Coca-Cola !

R. — Si c'est vrai, c'est un sale coup pour les Américains !

B. — Conquête des marchés occidentaux avec des affiches de pineupes au charme slave ! Ça serait moins dangereux que la fusion ou la fission qui nous fait serrer les fesses !

R. — Que tous ces savants qui nous cassent les pieds viennent plutôt étudier l'augmentation de la surdité en Belgique.

B. — Vous trouvez que nos voyageurs deviennent sourds ?

R. — Je vous crois, quand je crie « tout le monde servi ? » il y en a de plus en plus qui ne répondent pas tout de suite !

B. — J'ai pour ma part déjà constaté que certains jeunes receveurs se contentent de murmurer la phrase traditionnelle et ne regardent pas leurs clients. Ils interrogent d'une voix molle et devant ce manque de conviction, le voyageur est vite tenté de ne pas répondre !

R. — Oh moi, je parle toujours d'une voix claire et je regarde mes clients dans les yeux.

B. — Et quand ils vous tournent le dos ?

R. — Alors, à tout hasard, je crie : « Vous êtes servi, Monsieur ? », il y en a toujours un qui se retourne... avec l'argent en main !

B. — C'est pourquoi je pratique souvent le contrôle en bout de ligne, un ou deux arrêts avant le terminus.

R. — Je vois que vous appliquez la tactique du gendarme.

B. — ?

R. — C'est une chanson qu'on chante à la radio : « La taque, taque, taque, tique du gendarme, c'est d'être toujours là quand on ne l'attend pas » !

Chronique sociale

Allocations compensatoires pour les mères et enfants

A partir du 1^{er} janvier 1950, les allocations compensatoires qui étaient accordées précédemment aux enfants bénéficiaires d'allocations familiales légales, et à la personne qui les élevait, sont supprimées et remplacées par le régime exposé ci-après :

1°) Pour les enfants :

Les allocations compensatoires sont incorporées aux allocations familiales et les taux de ces derniers majorés en conséquence :

	Taux des allocations com- pensatoires	Taux des allocations familiales	
	avant le 1-1-50	avant le 1-1-50	à partir du 1-1-50
1 ^{er} et 2 ^{me} enfants . . .	75	200	275
3 ^{me} » . . .	100	270	370
4 ^{me} » . . .	100	350	450
5 ^{me} et suivants . . .	100	500	600

2°) Pour la mère des enfants :

L'allocation compensatoire est remplacée par une « allocation de la mère au foyer ».

Cette allocation est octroyée à la mère *élevant* un ou plusieurs enfants bénéficiaires d'allocations familiales légales, pour autant qu'elle *reste au foyer* et n'exerce aucune *activité professionnelle lucrative*.

La définition ci-dessus appelle les précisions suivantes :

a) Le mot « mère » vise la mère légitime et la mère naturelle de l'enfant, de même que la belle-mère (la nouvelle épouse du père des enfants) et l'adoptante au sens de la législation sur l'adoption.

b) Les mots « élève un ou plusieurs enfants » ne requièrent pas que la mère supporte en fait la charge des enfants. Il n'est pas nécessaire que la mère s'occupe personnellement des soins à donner aux enfants, ou de leur éducation ou de leur instruction; la présence constante de l'enfant au foyer n'est pas requise, en ce sens que le fait qu'il soit placé comme interne dans une institution d'enseignement n'est pas un obstacle à l'octroi de cette allocation.

c) Par les mots « *reste au foyer* », il faut entendre que la mère doit habiter sous le même toit que les enfants.

En pratique, cette condition peut être considérée comme suffisamment réalisée si les enfants sont inscrits au registre de la population comme ayant la même résidence que la mère.

d) Lorsque le texte stipule que la mère ne peut exercer aucune *activité professionnelle lucrative*, c'est la situation normale qui doit être prise en considération.

Une activité lucrative exercée à titre exceptionnel ou accidentel n'est pas un obstacle à l'octroi de l'allocation de la mère au foyer.

L'activité professionnelle prend un caractère normal lorsqu'elle s'étend sur au moins 18 jours par an à raison de deux heures au moins par jour.

Par contre, si la mère exerce habituellement une activité professionnelle lucrative et vient à suspendre temporairement l'exercice de cette activité, l'allocation de la mère au foyer ne peut être octroyée, même pendant cette période de suspension.

L'allocation est également refusée à la mère bénéficiaire de l'indemnité de chômage ou de l'indemnité de la mutualité; dans ce dernier cas, l'allocation n'est toutefois refusée que pendant la période d'incapacité primaire (150 premiers jours ouvrables de maladie).

Aux fins de s'assurer si les conditions d'octroi sont remplies, chaque agent bénéficiaire d'allocations familiales légales recevra un formulaire de déclaration, à faire remplir par son épouse et à retourner, dans le plus bref délai, à son bureau d'attache.

L'allocation de la mère au foyer sera payée en même temps que les allocations familiales.

Libération du service militaire

Des libérations de service actif sont accordées aux catégories de miliciens de la levée de 1950 reprises ci-après :

1°) premiers appelés désignés pour le service qui appartiennent à une famille comptant plus de cinq enfants en vie ;

2°) miliciens dont la famille a fourni :

a) au moins trois fils à l'armée, ou

b) deux fils à l'armée dont un est décédé en service.

Est assimilé à un service militaire de frère, le fait que les père, mère, frère ou sœur du milicien :

1) en qualité de militaires ou de résistants, ont été tués au cours des opérations de guerre ou sont morts à la suite, soit de blessures reçues à l'ennemi, soit de maladies contractées ou aggravées du fait du service militaire pendant la guerre ou dans la résistance ;

2) en qualité de prisonniers de guerre, prisonniers politiques et déportés, sont morts au cours ou à la suite de leur internement ou de leur déportation ;

3) en raison de leur attitude patriotique, ont été assassinés par des partisans ou des agents de l'ennemi ;

4) ont été exécutés par l'ennemi ;

5) ont subi comme prisonniers politiques une détention de six mois au moins.

Du neuf pour les nouveaux-nés

Il nous est très agréable de pouvoir annoncer que la composition du colis-layette vient d'être considérablement améliorée.

D'autre part, étant donné que la naissance d'un premier bébé nécessite un trousseau plus important et plus complet, il a paru utile d'établir des colis de deux types selon qu'il s'agit d'une première naissance ou d'une naissance ultérieure.

Colis deuxième naissance et suivantes.

- 1 couverture lit d'enfant,
- 6 langes flanelle,
- 6 langes « Centra ».
- 3 bandes ombilicales,
- 4 chemises nanzouck,
- 4 chemises croisé molletonné.
- 3 bavoirs éponge jacquard,
- 1 garniture lit d'enfant coton extra d'Amérique comprenant :
 - 2 taies à bourdon brodé,
 - 2 draps à bourdon brodé.
- 1 alèze caoutchouc,
- 2 alèzes coton.

Colis première naissance.

Même composition que la layette ci-dessus, et en surplus :

- 6 langes flanelle,
- 6 langes « Centra »,
- 1 essuie, tissu éponge lourd,
- 1 drap bain rose ou bleu en tissu éponge lourd.

N'oubliez pas de demander à temps le colis-layette (au 8^e mois).

Vu l'abondance des matières, l'article consacré à la PENSION LEGALE est reporté au prochain numéro.

NOS SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS

On sait que le trafic « voyageurs » s'est très fortement développé à la S. N. C. V. par rapport aux années précédant la dernière guerre.

Si les services ferrés continuent à transporter la plus grande partie des voyageurs, les autobus voient leur clientèle augmenter d'année en année.

Nous assisterons même cette année, dans une ville du pays, à un essai de remplacement des tramways électriques, par des autobus. Evolution normale dans le cas d'une ville de 52.000 habitants (80.000 avec les faubourgs), où les frais d'exploitation des transports urbains devaient absolument être réduits.

Avant de dresser une statistique du nombre et du kilométrage des services publics d'autobus pour lesquels une autorisation a été accordée à la S. N. C. V., rappelons brièvement à nos lecteurs sur quelle base légale ces autorisations nous sont accordées.

LEGISLATION

Les services en exploitation sont couverts par des autorisations accordées en vertu de deux législations différentes.

La première comporte la loi du 29 août 1931 permettant à la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux et aux concessionnaires de lignes de tramways d'établir des services d'autobus destinés à améliorer les conditions d'exploitation de leurs lignes ferrées.

La seconde comprend l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui a remplacé et abrogé d'autres textes légaux en vigueur précédemment.

Nombre et kilométrage total des services publics d'autobus en exploitation au 31 décembre 1949.

Provinces	En régie		Par fermiers		Total	
	km.	nombr.	km.	nombr.	km.	nombr.
Anvers	52,990	2	305,720	11	358,710	13
Flandre Or.	75,000	3	143,900	5	218,900	8
Flandre Occ.	110,940	3	328,500	14	439,440	19
Hainaut	133,800	5	193,100	8	326,900	13
Namur	186,400	7	181,900	7	368,300	14
Luxembourg	442,100	12	55,100	4	497,200	16
Liège	380,120	9	361,950	16	742,070	25
Limbourg	469,331	11	45,120	4	514,451	15
Brabant	90,710	5	283,970	12	374,680	17
TOTAL	1.941,390	59	1.899,260	81	3.840,650	140

Aux autobus exploités en vertu de la loi de 1931, est appliqué intégralement le tarif des lignes vicinales ferrées avec le tarif des réductions, ainsi que le système et le prix des abonnements prévus pour les lignes ferrées. En effet, ces services remplacent une ligne ferrée vicinale « électrique » ou « autorail » ou « vapeur » ou en améliorent les conditions d'exploitation. Le minimum de perception s'élève à 2,75 fr. Exceptionnellement toutefois, certains services de remplacement ou d'amélioration de lignes vicinales sont soumis à l'application du tarif de base « autobus ».

Les autobus autorisés sur la base de l'arrêté-loi de 1946 sont soumis au tarif de base « autobus » variant de 0,70 fr. à 1 fr. au kilomètre, avec minimum de 2 fr. 50.

Par rapport à l'an dernier, on peut relever une augmentation du kilométrage total, de l'ordre de 540 km.

Pour permettre d'établir une comparaison avec l'avant-guerre rappelons que la S. N. C. V. exploitait au 31 décembre 1939, 161 lignes d'un développement de 3.279 km. Nous avons donc dépassé le kilométrage d'avant-guerre avec un nombre inférieur de lignes exploitées.

Il est hors de doute que ce chiffre augmentera encore sensiblement, car un des points du programme de redressement de la S. N. C. V. requiert la modification de la structure de l'exploitation par l'utilisation de la route chaque fois que le revêtement de celle-ci le permet et que le volume du trafic n'exige pas le maintien de la voie ferrée.

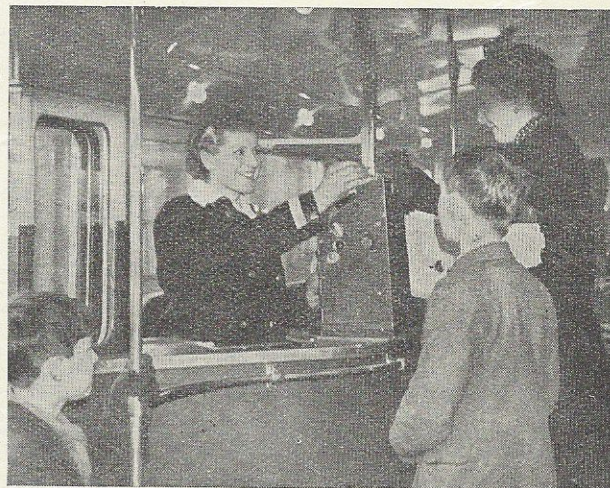
Concluons en citant la fin d'un article récent de M. le Directeur Général De Vos :

« Soyons persuadés que l'adaptation constante des lignes vicinales aux contingences nouvelles sera de nature à conserver à cet instrument économique le degré d'utilité qui a justifié l'épanouissement acquis par le réseau au terme de 65 années d'existence ».

Notre photo en première page

Depuis leur création, les Vicinaux ont collaboré avec l'Administration des Postes et ça fait belle lurette que dans tout le pays, des milliers de facteurs, du premier janvier à la Saint Sylvestre, attendent par tous les temps, le passage de « leur » tram !

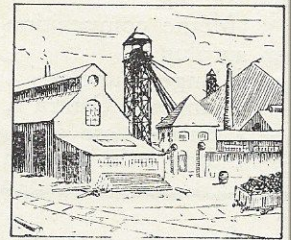
Le véhicule peut changer, mais les gestes du métier demeurent les mêmes.



Il ne s'agit pas d'un bus vicinal !
Il y a 4 ans déjà les Anglais ont fait l'essai de caisses enregistreuse sur les autobus de Londres.



Nos services " spéciaux ", d'autobus



En l'espace de deux ans, les services spéciaux d'autobus ont pris à la S. N. C. V. une ampleur considérable ; ils totalisent à ce jour plus de 11.000 km., longueur réelle des itinéraires en territoire belge.

Les services spéciaux sont subdivisés en 3 catégories distinctes, suivant le but et le mode d'exploitation.

1° Les services spéciaux dits « de marché ».

Il s'agit, en l'occurrence, des services spéciaux accessibles à toutes les catégories de voyageurs, mais organisés un jour ou deux par semaine, uniquement pour la desserte des marchés.

En principe, lorsqu'un particulier désire exploiter un service de marché entre deux localités, il adresse une demande au Ministère des Communications lequel nous transmet le dossier pour avis.

Si la Société Nationale peut faire valoir des droits de priorité à l'organisation du service projeté, elle demande au Ministère des Communications l'autorisation d'exploiter la ligne. Celle-ci obtenue, nous faisons savoir à l'intéressé que nous sommes disposés à lui confier temporairement l'exploitation de ce service et à l'agréer comme fermier sous certaines conditions.

2° Les services réservés à une catégorie déterminée de voyageurs qui ne sont ni ouvriers, ni des voyageurs ordinaires.

Seuls les voyageurs appartenant à la catégorie mentionnée à l'autorisation ministérielle sont admis à emprunter ces services.

Il s'agit entr'autres des services journaliers destinés à permettre aux écoliers de certaines régions rurales de fréquenter les établissements d'instruction d'une ville proche.

3° Les services réservés exclusivement au transport d'ouvriers.

Aucun autre voyageur que ceux appartenant aux catégories d'ouvriers mentionnées à l'autorisation ministérielle ne peut être admis sur ces services.

A la suite d'un arrangement conclu entre le Ministère des Communications, la S. N. C. V. et la Société Nationale des Chemins de fer Belges, tous les transports ouvriers par autobus dans les provinces de Hainaut, Liège, Limbourg, Namur et Anvers (secteur de Turnhout) ont été réservés aux Vicinaux.

Rappelons que tous les services spéciaux d'autobus sont autorisés en vertu des dispositions de l'arrêté-loi du 30-12-46, soit pour une durée de 9 mois, soit jusqu'au 30 décembre 1950.

commun accord entre le transporteur et le patron de l'entreprise desservie. Dans ce cas, aucun tarif n'est prévu.

Dans d'autres cas, la rémunération a lieu par déduction d'abonnement à un prix calculé sur la base d'un tarif au kilomètre.

Dans certains cas, enfin, la tarification prévoit l'application d'un prix forfaitaire par voyage.

Un coup d'œil au tableau ci-dessus permet de constater que le groupe Liège-Limbourg, à lui seul, totalise près de 10.000 km. de services spéciaux, soit de 85 p. c. de l'ensemble.

Il s'agit en grande partie de transports de mineurs et d'ouvriers de la métallurgie.

Dans le numéro 4 de « Nos Vicinaux », août 1946 (que c'est loin déjà) nous avons décrit la participation effective de la S. N. C. V. à la « bataille du charbon ». Nous disions : « L'embauchage de main-d'œuvre éloignée constitue un problème social ». Ce problème nous l'avons résolu. En 1946, la S. N. C. V. assurait depuis un an, l'exploitation de 4.000 km. de lignes. Depuis trois ans, notre effort ne s'est jamais ralenti, au contraire.

Jusqu'au moment de la mise de l'armée sur pied de paix, la plupart de ces services étaient organisés sous l'égide de l'Office National des Transports Automobiles (O. N. T. A.), dont la gestion avait été confiée à la S. N. C. V. par le Ministère des Communications.



Autobus attendant la sortie des mineurs aux Charbonnages de Zwartberg.

Services spéciaux d'autobus. Nombre et kilométrage total des services spéciaux.

Provinces	En régie		Par fermiers		Total	
	km.	nombr.	km.	nombr.	km.	nombr.
Anvers	—	—	576,790	20	576,790	20
Flandre Or	—	—	...	—	—	—
Flandre Occ.	—	—	19,690	2	19,690	2
Hainaut	—	—	918,100	24	918,100	24
Namur	—	—	19,200	1	19,200	1
Luxembourg	—	—	55,500	1	55,500	1
Liège	52,000	1	3.491,350	49	3.543,350	50
Limbourg	474,500	17	5.961,780	118	6.436,280	135
Brabant	3,000	1	69,900	3	72,900	4
Total	529,500	19	11.112,310	218	11.641,810	237

TARIFS

Dans de nombreux cas et notamment lorsqu'il s'agit de services spéciaux d'autobus exclusivement réservés aux transports d'ouvriers, la rémunération est fixée de

Dès la dissolution de l'O. N. T. A., des autorisations provisoires collectives ont été accordées à notre Société lui permettant de maintenir en exploitation les services spéciaux d'autobus destinés au transport des ouvriers de la métallurgie liégeoise et des bassins miniers de la Campine et de Liège.

L'organisation et le contrôle de ces services spéciaux ont été assumés par la direction du groupe de Liège-Limbourg auquel une grande latitude a été laissée dans le choix des exploitants, la rémunération de ces derniers et le tarif résultant généralement d'un accord de gré à gré avec les charbonnages ou les usines.

Par une organisation rationnelle nous avons réussi à diminuer le prix de transport par ouvrier ; ce prix oscille entre 15 et 17 francs par homme et par jour.

C'est pourquoi, le Charbonnage de Eisden, par exemple, a confié tous ses transports d'ouvriers à la S. N. C. V.

Les plus longs transports de mineurs que nous assurons toute la semaine, à l'exception du dimanche, avec 3 départs par jour vont notamment de :

Brasschaat à Zwartberg.
Vilvorde et Wolveterm à Zwartberg.
Rijckevorsel à Houthalen
et même de Eindhoven (en Hollande) à Beringen.

Tous les jours, dans les charbonnages du Limbourg et de Liège nous amenons et emmenons les mineurs de trois « postes » :

de 6 h. du matin à 2 h. de l'après-midi ;
de 2 h. à 10 h. du soir ;
de 10 h. du soir à 6 h. du matin.

Après le départ du samedi soir, personne n'entre plus à la mine jusqu'au lundi matin.

Le contrôle de cet immense réseau est assuré par quelques agents qui se trouvent en contact permanent avec les délégués ouvriers responsables ; toutes les doléances concernant les horaires reçoivent ainsi un examen immédiat et attentif ; de plus, la présence

dans chaque autobus d'un délégué ouvrier responsable, assure une discipline et le respect du matériel.

Comme nos lecteurs peuvent s'en rendre compte par la photo ci-contre prise au charbonnage de Zwartberg, nous utilisons un bon nombre de confortable « cars de tourisme » dont les vitres s'ornent d'étiquettes multicolores émanant d'hôtels de la Côte d'Azur et de Suisse ! Et le mineur, ramené chez lui après son dur labeur, reposant sur des coussins caoutchoutés, sommeille en rêvant peut-être de palmiers et de mimosas odoriférants !

Comme on le voit, nous avons réalisé dans ces centres miniers une forme d'association par l'utilisation d'entreprises sous-traitantes de bonne volonté qui exploitent sous la responsabilité de la S. N. C. V. Cette organisation est très libérale et se soucie de l'intérêt de la collectivité, tout en permettant à l'initiative privée de trouver avantage à maintenir en activité un matériel coûteux.

Depuis quatre ans, ce système fonctionne à la satisfaction de tous et a permis de gagner la « bataille du charbon ».

« Never change a winning team ! », ne changez pas une équipe gagnante !

BENELUX EN ACTION

DEPUIS le début de 1949 fut conçu le projet de relier par un service d'autobus Maestricht à Genk (d'où part la boucle du tram électrique qui dessert les trois grands charbonnages de Waterschei-Winterslag et de Zwartberg). Dès octobre 1949, un service Genk-Smeermaas, avec départ toutes les deux heures, fut mis en route.

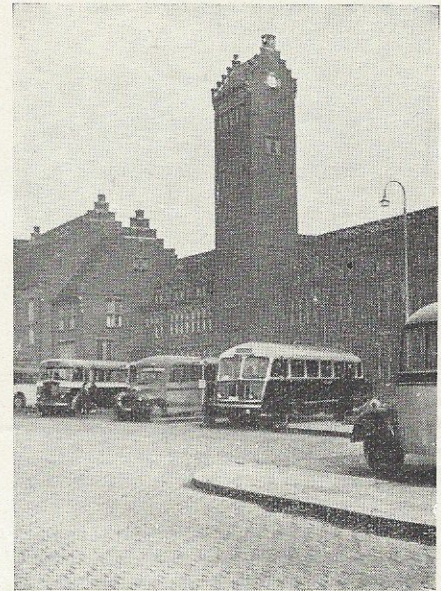
Ce service avec transbordement de la frontière à Smeermaas permettait de gagner Maestricht par un service d'autobus néerlandais.

Afin de parfaire et de faciliter le trafic entre Genk et Maestricht, la

ville de Maestricht vient d'autoriser l'acheminement de nos services sur son territoire et sur une longueur totale de 7,1 km.

En compensation, la S. N. C. V. a obtenu pour les services communaux d'autobus de Maestricht (G. A. M.) l'autorisation de pousser nos services de Tourne-Bride à Smeermaas et de Vroenhoven frontrière à Vroenhoven Station vicinale.

Ces services d'autobus donnent à Tourne-Bride la correspondance vers Maaseik et à Vroenhoven celle vers Tongres. Ils reprennent d'ailleurs une tradition très ancienne, puisque dès 1893 la ville de Maestricht



L'autobus vicinal (un Chausson, le 3^e à droite) devant la gare de Maestricht.



A l'avant plan l'autobus hollandais en territoire belge à Vroenhoven. A droite l'autorail de la ligne Tongres-Maaseik, le bas du châssis est peint en rouge, sa silhouette est celle d'une motrice électrique.

construisit les lignes de Smeermaas-Maastricht, Vroenhoven-Maastricht et Canne-Maastricht dont elle confia l'exploitation à la S. N. C. V.

Ainsi, venant de Maestricht (Hollande), le voyageur pourra changer à Vroenhoven pour se rendre à Tongres où l'attendra le tram électrique qui le conduira à Liège. Le voyage Maestricht-Liège se fera en une heure et demie.

En améliorant la liaison entre les deux Limbourg, la S. N. C. V. étend son action sur le plan international ; les économies des deux pays ne peuvent qu'en bénéficier. Ces trois modes de transports, l'autobus, l'autorail et le tram électrique sont conjugués et coordonnés pour améliorer les voies d'accès et les échanges entre deux pays qui les premiers en Europe, ont compris qu'ils devaient unir leurs destinées dans de nombreux domaines.

Jan Breydel et Pieter de Coninck verront passer des autobus vicinaux !



Le samedi 4 février, le Conseil Communal de Bruges approuvait les propositions de la S. N. C. V. et entérinait ainsi une décision qui avait fait déjà couler beaucoup d'encre.

Trois jours après, une conférence de presse réservée aux journalistes de la région se tenait à l'Hôtel de Ville ;

« Nos Vicinaux » étant un organe d'information du personnel, nous n'exposerons ci-dessous que les côtés commerciaux et techniques de la modification du mode des transports urbains brugeois, tels qu'ils furent présentés à cette occasion par M. Hoens, Chef de Groupe.

M. Hoens expliqua d'abord que le matériel actuel datait du début de l'électrification, c'est-à-dire de 1911 et qu'aucune transformation du gabarit des véhicules, tendant principalement à augmenter la capacité, n'était possible vu l'étroitesse de certaines rues. Etant donné que la plupart des lignes sont à simple voie, et que sur certaines il est même impossible de croiser, on ne pouvait augmenter la fréquence. Mais le véritable problème était, continua-t-il, un problème financier. Les pertes accumulées depuis quelques années se chiffrent à plusieurs millions, à charge de la Société Nationale ; en effet, l'Etat, la province, la ville de Bruges et les communes avoisinantes ne sont astreints qu'à payer les annuités qu'ils ont souscrites en apurement de leur quote-part dans le capital de premier établissement.

Puis, le Directeur expliqua les raisons du déficit d'exploitation et annonça qu'à partir du 15 mars,

une douzaine d'autobus seraient mis en service.

Le tram « O » qui va de la nouvelle gare au Marché et le tram « 4 » resteront provisoirement en service, leurs parcours ne comportent pas de passage de pont et peuvent donc être réglés d'une manière satisfaisante.

On sait que les ponts qui enjambent les fameux canaux de Bruges sont cause de retards journaliers, d'irrégularités et d'attente dans les croisements, qui mécontentent le public et lui font abandonner l'usage du tram.

Les autres lignes seront progressivement exploitées par des autobus, desservis par deux hommes aux heures de pointe et en « one-man-car » aux heures creuses.

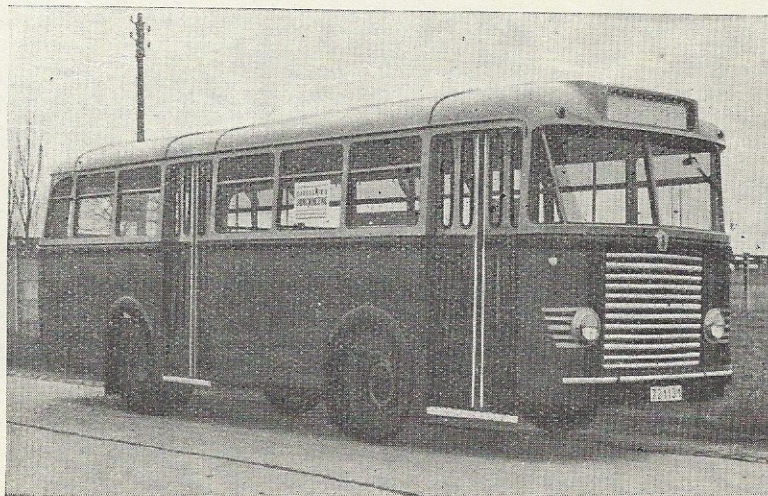
Il est projeté de détourner par Saint Michel l'actuelle ligne du « 2 » desservant Oostkamp, en suivant une route macadamisée le long du chemin de fer et de prolonger son parcours jusqu'à la station en évitant un pont et un passage à niveau — causes constantes de retards — de la station, le trajet sera continué jusqu'au Marché. Les tarifs seront adaptés de façon à limiter l'utilisation de billets à trois valeurs et une propagande sera faite pour stimuler l'utilisation de cartes de voyage à prix réduit.

Le véhicule choisi est pourvu d'un moteur à essence permettant des « reprises » et des démarrages rapides.

Après une période d'essai qui durera 6 mois, il sera statué sur l'opportunité de maintenir et peut-être de développer le nouveau service urbain.

Il s'agit, comme on le voit, d'une

AUJOURD'HUI :



expérience intéressante, dont les résultats peuvent être d'un intérêt décisif pour d'autres régions. D'ailleurs, en Hollande, de nombreuses villes, qui ont un chiffre de population similaire, ont depuis longtemps, et avec succès, adopté l'autobus.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Véhicule : châssis Chevrolet E. T. 30, carrossé par la firme Jonckheere de Beveren-Roulers.

Poids total : 7.528 kg.

Capacité de charge : essieu avant : 3.402 kg. — pont arrière : 5.897 kg.

Empattement : 3,850 m.

Longueur hors tout : 7,35 m.

Largeur hors tout : 2,25 m.

Suspension : ressorts à lames.

Freins : 1. - hydraulique à servomoteur.

2. - frein à main de secours sur arbre de transmission.

Moteur :

Alésage : 90,49.

Course : 100.

Cylindrée : 3,86 litres.

Puissance : 93 C. V. à 3.100 t. min.

Carrosserie : portes métalliques pliantes. Nous avons déplacé l'emplacement habituel des portes arrière. La sortie s'effectue à peu près du milieu de la voiture.

Fenêtres : la partie inférieure est fixe, partie supérieure pivotante avec glace Acalor.

Nombre de sièges : 27 — Places debout prévues : 13.

Équipement électrique : des boutons poussoirs permettent aux voyageurs de demander l'arrêt, un coup de gong retentit, à ce moment le conducteur ferme un interrupteur commandant 2 lampes rouges répétitives visibles pour les voyageurs.

Une lampe s'allume devant le conducteur lorsque les deux portes sont fermées et le soir, une lampe éclaire les marches d'accès.

Rappelons les mesures à prendre en service autobus exploité en « one-man » en cas d'abandon momentané de la voiture :

- 1) arrêter le moteur et enlever la clef de contact ;
- 2) fermer le frein à main ;
- 3) placer une vitesse.

NOUVELLES REMORQUES A BOGIES

Depuis le début de cette année, les premières nouvelles remorques à bogies construites aux usines de Braine-le-Comte, viennent d'être mises en service sur le réseau de Charleroi. Il s'agit d'une commande de 24 remorques destinées à être accouplées aux 21 motrices de la série 10.380, que nous avons décrites dans le n° 22 de novembre 1949.

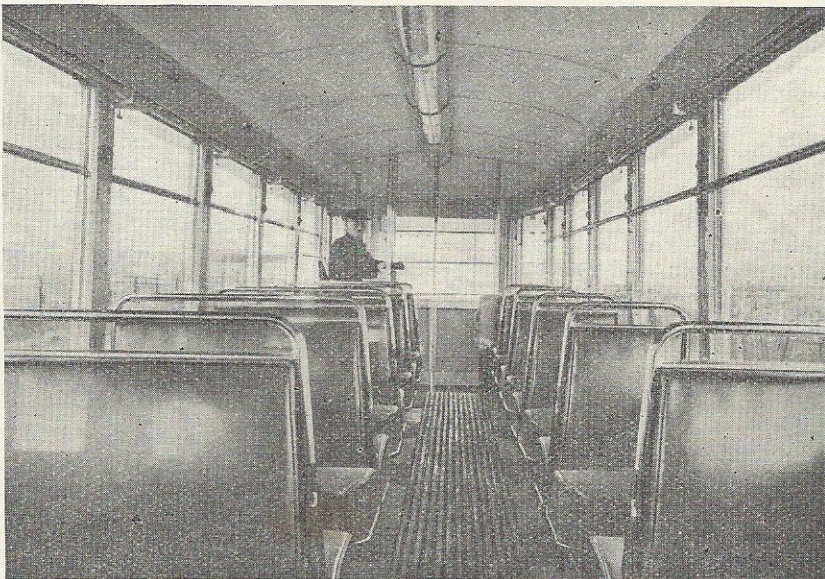
La caisse a été construite entièrement en aluminium; le poids a pu ainsi être ramené à 8.700 kg. réalisant un gain de près de 2.000 kg. sur des constructions antérieures de véhicules similaires.

Cette remorque offre 34 places assises et la capacité totale de la voiture atteint aisément la centaine de voyageurs. Le receveur est assis et la fermeture et l'ouverture des portes sont automatiques.

Le train ainsi formé a bel aspect, sa ligne est plaisante à l'œil. Charleroi possède assurément la plus belle et la plus moderne exploitation de tramways du pays. Il suffit pour s'en convaincre de rester un quart d'heure au « Viaduc » à n'importe quel moment de la journée.

Ces rames, de près de 28 m. de long, emportent plus de deux cents voyageurs; elles démontrent pertinemment que

lorsqu'il s'agit de transports massifs (au delà de 4.000 voyageurs à l'heure) le tramway est imbattable.



Histoire du pneumatique

ALORS que la découverte du caoutchouc remonte à plus de 200 ans, la naissance du pneumatique à air remonte à 60 ans seulement. Nous précisons bien « la naissance », car entre la date d'invention et la date de réalisation du premier pneu, il s'est écoulé une période de temps presque aussi longue qu'entre celle de la naissance du pneu et nos jours.

Au moment de l'invention du bicycle, vers 1885, apparurent les premiers boudins de caoutchouc destinés à remplacer les roues cerclées de fer. Cette invention fut mise en application aussitôt que sortirent en 1885 les véhicules à traction mécanique à vapeur, puis à essence.

La naissance du pneu.

Comment le pneumatique à air est-il né ?

C'est un vétérinaire de Belfast (Irlande) qui eut l'idée un jour de garnir d'un tube souple gonflé avec de l'air les roues du tricycle de son fils. Il enroula une feuille de caoutchouc sur un bâton pour en faire un tube, colla les bords de cette feuille avec de la dissolution, souda les deux extrémités du tube en ayant soin, au préalable, de placer sur celle-ci une petite tétine de caoutchouc. Une fois ce tube confectionné, il l'appliqua sur la roue et le fixa au moyen d'une bande de toile puis, avec une pompe à ballon de football, il gonfla ce tube. Le premier pneu étant inventé.

Ce vétérinaire s'appelait J.-B. Dunlop. Il déposa son brevet le 23 juillet 1888. L'année suivante, une première usine de pneumatiques s'ouvrit à Dublin et en février 1890 fut exhibé le premier pneu à l'Exposition de Stanley. Alors seulement on s'aperçut qu'un brevet pour pneumatique à air avait déjà été déposé en 1845, c'est-à-dire 45 ans plus tôt par un nommé Thomson. Mais ce brevet n'avait jamais vu le jour au point de vue de la réalisation.

Cette antériorité, rendant nul le brevet Dunlop, permit immédiatement à des firmes françaises et américaines d'exploiter et de développer cette nouvelle invention, qui devait prendre ensuite très rapidement une forte extension.

Les premiers perfectionnements : « Les Ferrés ».

Le pneu, tel qu'il était réalisé à cette époque, n'était pas démontable de sur sa jante. Aussi la réparation d'un tel pneu était-elle une véritable opération de chirurgie. — Le 24 juillet 1890, Bartlett fit breveter un système appelé « Clincher » et, en septembre de la même année, Welch breveta le pneu à tringles métalliques ainsi que la jante concave connue sous le nom de jante à base creuse.

En 1893, l'américain Palmer, fit breveter un pneu dont la carcasse fut constituée par des cordes qui remplacèrent les toiles primitives. Le premier pneu Cord apparut à

l'Exposition du Cycle de Philadelphie, la même année. Lorsque l'automobile naquit, vers 1895, une nouvelle mise au point des pneumatiques s'imposa car on s'aperçut très rapidement que ceux qui étaient prévus pour les véhicules à chevaux présentaient de gros inconvénients lorsqu'ils étaient employés sur les véhicules mécaniques, du fait de l'augmentation de poids et de la vitesse croissante.

Les premiers perfectionnements eurent pour objectif d'éviter les dérapages. C'est alors qu'apparurent les premières bandes de roulement avec cannelures. Puis, les idées se concentrèrent sur le problème des crevaisons. Vers 1905 naquirent les premières bandes de roulement avec clous d'acier ainsi que les bandes de cuir cloutées, autrement dit les pneus « ferrés ».

On fit tant et si bien pour éviter les crevaisons que l'on rendit le pneu de plus en plus rigide. Aussi, au lieu de périr par l'usure extérieure, les pneus mouraient par la dislocation rapide de la carcasse, causée par un échauffement interne exagéré.

L'invention du tissu « Corde ».

Depuis 1903 une compagnie anglaise, dont l'usine était à Silvertown, travaillait ce problème et elle parvenait à mettre au point la fabrication du pneu avec des nappes de fils appelées « tissu Corde ». En 1910, la Compagnie Diamond d'Akron (U. S. A.) prenait posses-

sion du brevet pour pneu Corde, brevet qui avait pris pour nom le lieu de fabrication en Angleterre.

Puis, une nouvelle invention vint révolutionner l'industrie du pneumatique : il s'agit d'un brevet pris en novembre 1912 par une firme allemande au sujet des accélérateurs de vulcanisation. C'est grâce à cette invention que l'on a pu augmenter d'une façon très importante les qualités physiques du caoutchouc. Puis vint la première guerre mondiale. Aucun perfectionnement n'eut lieu dans les pneumatiques durant toute cette période.

Depuis cette époque, les progrès réalisés dans le pneu ont principalement visé les trois buts suivants :

Augmenter la sécurité, augmenter le confort, augmenter la durée

de service, tout en suivant les conditions d'utilisation qui, de jour en jour, deviennent plus dures.

L'USURE DES PNEUMATIQUES

Les pneumatiques s'usent plus ou moins vite.

Parmi les différents facteurs qui jouent sur la rapidité de cette usure, la plupart des usagers pensent surtout à la qualité de la bande de roulement. C'est là un point important, certes, mais beaucoup moins important que ne le croient communément les automobilistes : les écarts de 20 p. c. sont exceptionnels.

Par contre, d'autres facteurs sont beaucoup plus importants :

— avec une surcharge de 30 p. c., l'usure est deux fois plus rapide qu'à la charge normale ;

— l'usure, à une température de 25°, est double de ce qu'elle est à 10° ; elle est quadruple à 40° de ce qu'elle est à 10° ;

— les pneus s'usent 2 fois plus vite à 80 km./h. qu'à 50 km./h. ; ils s'usent 4 fois plus vite à 100 km./h. qu'à 50 km./h.

A ces facteurs principaux se joignent l'influence de la nature des routes, de l'état mécanique de la voiture et de la façon de conduire.

On voit donc que les pneus s'usent 8 fois plus vite sur une voiture roulant 100 km./h. ; à une température de 25° que sur la même voiture roulant à 50 km./h. à 10°.

Le même pneu peut donc faire, avant usure 5.000 km. ou 40.000 km.

— Extrait de la revue du personnel des usines « Kléber Colombes ».

Loisirs et tourisme

Le progrès général de la profession et l'élévation culturelle de ceux qui s'y consacrent, constituent la raison d'être d'un journal d'entreprise. Ce dernier point n'a jamais été perdu de vue par notre Comité de Rédaction ; néanmoins, la dispersion des centres de travail rend difficile la mise sur pied de manifestations culturelles réservées au personnel des Vicinaux.

C'est pourquoi deux associations touristiques groupant des agents de la S. N. C. B. nous ont offert d'accueillir à leurs réunions les agents des Vicinaux et leur famille, nous avons répondu avec plaisir à leur suggestion.

Les « Amis du Rail » est une association touristique dont les dirigeants et une grande partie des membres font partie de la S. N. C. B. Outre l'organisation de voyages en Belgique et à l'étranger, ils mettent sur pied chaque année, sur le plan régional, des conférences, des visites d'usines et des promenades dominicales. Toutes ces activités sont annoncées dans un bulletin illustré, d'une belle tenue littéraire « Partir ». Les distributeurs de « Nos Vicinaux » en recevront désormais régulièrement un certain nombre d'exemplaires.

Nos agents qui s'intéressent à ces questions et qui habitent à Bruxelles ou en Wallonie, peuvent donc obtenir cette revue auprès de leur distributeur habituel.

Voici au surplus la liste des « Présidents régionaux » des « Amis du Rail » qui sont à la disposition du personnel, pour tout renseignement :

Liège	M. Deprez, G., 22, r. E. Remouchamps.
Tournai	Boucart, L., 18, place Crombez.
Mons	Rassart, A., 1, rue de la Poterie.
Charleroi	Toussaint, A., 607, route de Gosée.
Namur	Gendebien, 10, r. Baron de Pieter (Bouges).
Andenne	Deroisy, 35, place des Tilleuls.
Haine-St-Pierre	Gilson, F., 51, rue Vandervelde.
Nivelles	Pourrier,
Bruxelles	Briade, R., 27, r. Greyson, Ixelles.
Arlon	Maus, H., 48, rue Scheuer.

Les agents de la S. N. C. V. seront admis gratuitement aux cycles de conférences et aux visites organisés dans les différents centres et ce, sur présentation de leur carte d'agent de la S. N. C. V.

Une autre association, de création plus récente, l'Association touristique des Cheminots Belges (A.T.C.) a une activité identique. La cotisation est de 10 francs par an, mais en principe les voyages sont réservés aux agents de la S. N. C. B. Cet organisme possède des délégués régionaux très actifs, surtout en pays flamand.

De nombreuses visites et excursions sont organisées dans chaque région. Nos agents, que la chose intéresse, pourront utilement prendre contact avec les délégués dont les noms et adresses suivent :

MM. Wilmar, J., rue Louis Jamme, 12, Liège.
Froment, J., rue de la Fonderie, 17, Mons.
Tirlocq, E., rue de l'Industrie, 46, St-Ghislain.
Vilain, H., rue du Château, Hornu.
Nandrain, J., rue Masy, 116, Namur.
Bruxelles : M. de Kimpe, av. de Jette, 396 ;
M. Jacques, F., r. de Birmingham, 298.

Les adresses des délégués flamands paraîtront dans « Onze Buurtspoorwegen ».

S. A. GLACERIES REUNIES

JEMEPPE s/SAMBRE

Glaces trempées SECURIT, de haute résistance au choc, à la flexion et à la torsion. — Glaces collées GLACETEX. Verre à vitres collé VERACETEX.



Ces produits suppriment le danger des blessures causées par les éclats de vitres. — Ils sont agréés notamment par : la Société Nationale des Chemins de Fer



Belge : la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux ; le Ministère des Transports ; les plus importants constructeurs d'automobiles.

Ces produits répondent entièrement aux conditions de réception de l'American Standards Associations (A.S.A.).

AGENCE GENERALE DE VENTE :

UNION COMMERCIALE

DES GLACERIES BELGES, S. A.

81, chaussée de Charleroi, à BRUXELLES