

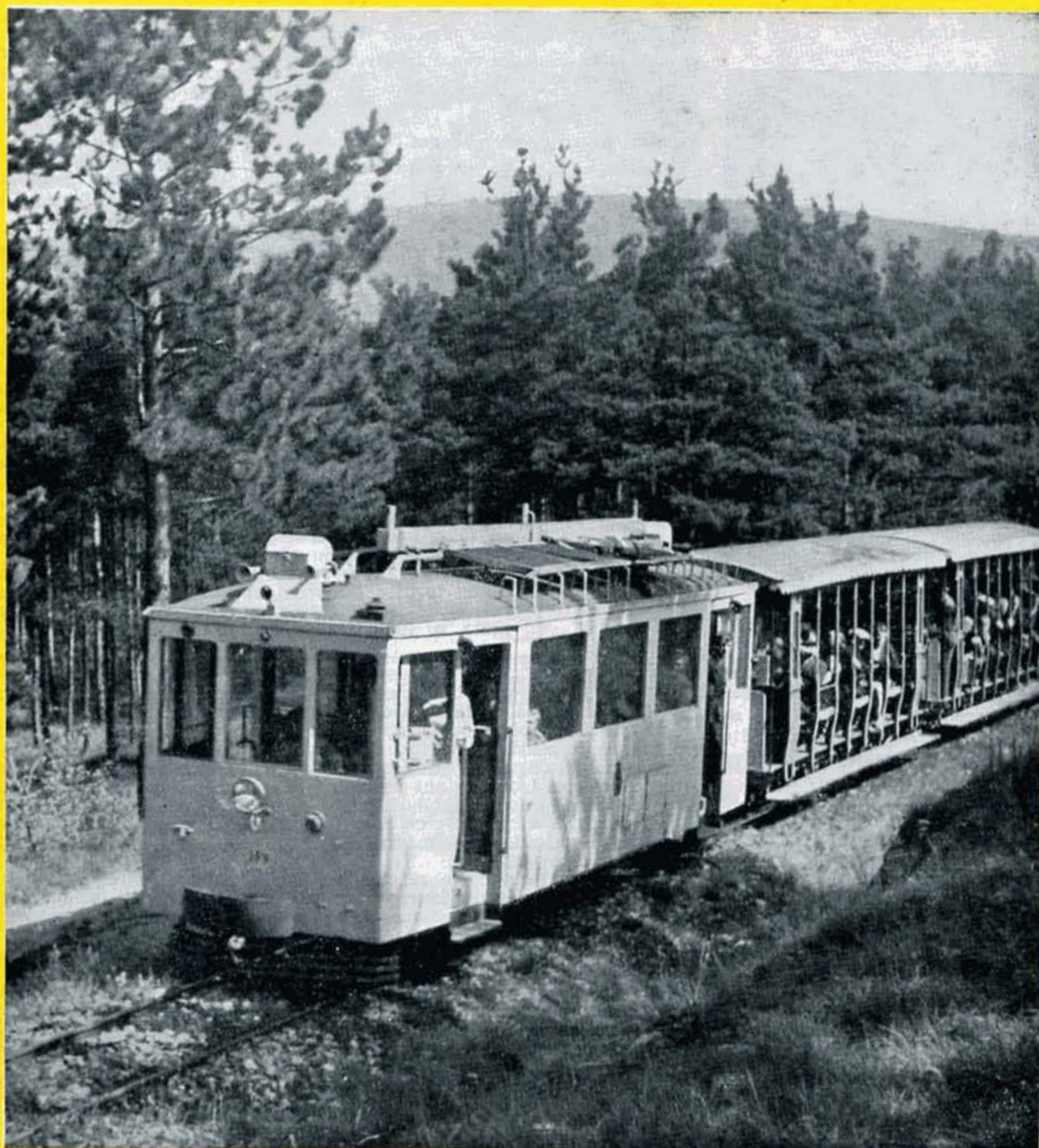
Nos VICINAUX

7^e ANNEE - N° 37

PERIODIQUE DESTINE AU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.
AFFILIE A L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE BELGIQUE
Comité de rédaction : rue de la Science, 14, Bruxelles

MARS
AVRIL

1952



L'époque des belles excursions approche ! L'autorail de Rochefort-Han s./Lesse aux rochers de Faule
(Photo G. Desbarax)

DE TOUT UN PEU!...

Un conte de fée

★

Il y a quelque 24 ans, naquit au foyer de l'agent Brunninx Joseph, receveur au dépôt de Rocour, une petite fille prénommée Ogérine qui, dès son arrivée en ce monde, se mit à pleurer de façon si harmonieuse, qu'on eut pu croire qu'elle chantait.

L'enfant grandit et continua à chanter de mieux en mieux. Avait-elle pour marraine invisible, mais présente, la fée « Musica »?... Sans nul doute, car dès l'âge de 18 ans, elle suivit avec le plus grand succès, les cours de chant et d'art lyrique au Conservatoire de Liège.

En 1951, elle se vit décerner la médaille du Gouvernement, juste récompense de ses efforts.



OGÉRINE BRUNNINX
soprano dramatique

Tel est le talent d'Ogérine Brunninx, qu'avant même d'avoir terminé ses études au Conservatoire, elle avait été remarquée par des directeurs de théâtre et engagée au Théâtre Royal de Liège, pour y interpréter « La Juive ».

Tâche ardue pour une débutante ! Cependant, la jeune artiste, quoique fortement handicapée par un rhume, vainquit tous les obstacles et se tailla un vif succès personnel.

Immédiatement engagée pour la saison 1950-51, elle se vit confier d'emblée les premiers rôles dans « Faust », « Aïda » et « Le Trouvère ».

Depuis le début de la saison 1951-52, elle a chanté « Othello », « Cavalleria Rusticana » et elle est appelée à défendre prochainement « Hérodiade », « La Tosca » et « Lohengrin ».

En deux ans, M^{lle} Brunninx s'est donc constitué un répertoire comptant déjà neuf opéras parmi les plus difficiles. Brillant début ! Brillante perspective d'avenir !

« Nos Vicinaux » sont heureux de présenter à la jeune artiste leurs meilleurs vœux de prospérité et lui souhaitent un très vif succès, pour ses prochains débuts à l'étranger.

Ils sont fiers de féliciter l'agent Brunninx qui, par son travail acharné et consciencieux a favorisé l'éclosion d'un jeune talent pour qui, grâce à lui, tous les espoirs semblent permis.

L. BAUGNEE, Aux. Sociale.

• Ne manquez pas de lire page 12, la biographie de Karel Van de Poele, inventeur de la perche à trolley.

• • •

• Une nouvelle rubrique : « Trucs du métier », page 15, spécialement destinée aux chauffeurs et au personnel d'entretien des autobus.

Nous avons reçu en lecture la revue « Aseag », journal d'entreprise de la Aachen Strassenbahn und Energieversorgungs A. G. (Aix-la-Chapelle).

Elle se présente sous forme de journal mensuel édité sur 12 pages, avec les rubriques habituelles que nous connaissons.

★

D'Allemagne encore, nous est parvenu une revue splendidement illustrée et visiblement mise en page par un professionnel. Il s'agit de « Fahr mit », édité par l'Union des Transports en Commun de la ville d'Essen. Cette revue s'intitule « Die erste deutsche Strassenbahnzeitung », (le premier journal allemand de tramways).

L'édition en héliogravure (16 pages) suppose un tirage de 30.000 à 40.000 exemplaires !

L'éditorial du premier numéro dit clairement qu'il ne s'agit pas d'une revue s'adressant aux transporteurs professionnels ni d'un journal d'entreprise d'une société de tramways, mais bien d'un magazine illustré, rédigé à l'intention de l'usager et destiné à assurer un meilleur contact entre les voyageurs et les dirigeants des transports publics de la ville.

Nous aimerions savoir ce qu'en pensent les directions des sociétés de tramways de Belgique !

Depuis le début de l'année, nous échangeons notre revue avec le bulletin stéréotypé des « Tramways de Lille » intitulé « Voir et Traduire ».

Ne pas confondre cette société avec celle exploitant les lignes « Lille - Roubaix - Tourcoing » dont nous avons décrit le réseau dans le n° 13, mai 1948, de « Nos Vicinaux ».

Le Tram Vicinal

Nous venons de retrouver un des charmants billets que Puck donnait autrefois, chaque jour, au journal « Le Soir ».

Derrière le pseudonyme malicieux de Puck (Puck est un personnage d'une pièce féerique de Shakespeare) se dissimulait le fin poète, Isi Collin.

Dans le billet que nous reproduisons ci-dessous, Puck exprimait ce que pas mal de gens, qui ont eu vingt ans en 1920, nous confient parfois aujourd'hui : leur mélancolie de ne plus pouvoir prendre place, de temps à autre, dans un tram à vapeur du bon vieux temps, avec ses plates-formes ouvertes et ses portelles, et de ne plus retrouver les coups de sifflet réglementaires du machiniste, ni la bruyante trompette du receveur !

Le vrai tram vicinal est le tram à vapeur, les autres, électriques et autobus, n'ont, à notre avis, de vicinal que le nom.

Il faut, pour qu'il réponde à notre conception, que le vicinal soit composé de plusieurs voitures vertes ou brunes, couvertes de poussière, aux bancs bas et rugueux, que les vitres sales ne laissent passer qu'une lumière terne ; que se trouve, dans un coin, l'hiver, un petit poêle, un « diable », qui fume autant que la locomotive elle-même. Et puis voilà justement ce que l'on veut, au vicinal : c'est une locomotive carrée, fumeuse et bruyante ; bruyante surtout, avec de terribles meuglements qui effrayent tout le monde dans les campagnes.

Il faut encore le receveur qui soit en même temps l'employé aux bagages à l'entrée du fourgon où l'on entasse paniers de légumes, cruches à lait, ballots de marchandises, tonneaux de bière, et combien d'autres objets encore.

Oui, le receveur du tram vicinal à vapeur est un type tout à fait à part ; il connaît tous les voyageurs habituels de son tram, parle le patois de tous et ne manque jamais de mettre un « client » nouveau au fait de ses multiples connaissances.

Puisque l'on voit bien difficilement le paysage au travers des vitres mal lavées, et qu'au surplus on n'est pas sûr que ce paysage vaille la peine d'être regardé, la conversation du receveur du vicinal est pleine d'intérêt.

PUCK.

CLASSEMENT aux CONCOURS INTER-GROUPES

à la date du 31 DECEMBRE 1951

Au Mouvement

Premier :
Le Groupe de Liège

★

Voies et Travaux

Premier :
Le Groupe Namur-Luxembourg



Grands Ateliers

Premier :
Le Groupe du Limbourg

★

Petits Ateliers

Premier :
Le Groupe du Hainaut

La première réunion de l'année, du Service Général de la Sécurité, a eu lieu le 20 février dernier.

Au cours de cette séance, honorée de la présence de M. le Comte de Lichtervelde, Président du Conseil d'Administration, et de M. De Vos, Directeur Général, les prix du concours inter-Groupes ont été remis aux lauréats.

Une salle de l'ancien hôtel de Meeûs avait été décorée et aménagée pour recevoir les délégués de l'Administration et du personnel.

En ouvrant la séance, M. Van Lul, Inspecteur Général, s'adressant à M. le Président et à M. le Directeur Général, déclara : « Comme chef du Service Général de la Sécurité m'échoit l'honneur de vous exprimer au nom des délégués ici présents, notre profonde reconnaissance d'avoir bien voulu honorer de votre présence cette réunion et de vous dire combien nous apprécions l'intérêt que vous nous témoignez en mettant au sommet de vos préoccupations l'action préventive contre les accidents sous tous ses aspects. »

L'Inspecteur Général présenta ensuite à l'assemblée, M. Freddy Saint-Hubert, lauréat du travail titre de la Prévention des Accidents, qui avait été invité comme conférencier.

Avant de lui céder la parole, M. Van Lul procéda à la procla-

mation des résultats du concours inter-Groupes.

A cette occasion, M. le Comte L. de Lichtervelde souligna la solidarité existant entre la Direction et le personnel dans la lutte entreprise contre l'accident, car dit-il : « combattre l'accident, c'est combattre le malheur ». Il conclut en félicitant tous ceux qui s'étaient classés premiers dans ces importantes compétitions et remit personnellement les prix aux lauréats.

Le Groupe de Liège s'étant classé premier dans la catégorie « Mouvement » c'est à MM. LEBRUN et WINANDY que M. le Président remit un chèque de 12.500 fr.; MM. D'HOOP et BEAUFAYS reçurent un chèque de 7.500 fr. pour la première place remportée par le Groupe de Namur en catégorie « Voies et Travaux » et MM. HUBEAU et DEFOSSEZ un chèque de 5.000 fr. destiné à récompenser les petits ateliers du Groupe du Hainaut. MM. HAENEN ET BREELS, qui représentaient l'atelier de Hasselt, classé premier dans sa catégorie, prirent possession d'une somme de 7.000 fr.; enfin les délégués du Groupe de Namur revinrent chercher un prix substantiel pour l'atelier d'Andenne, brillant second de cette catégorie.



(Photo Van Belleghem)

Le sourire aux lèvres, MM. Haenen et Breels prennent possession de la coupe.

Le groupe du Limbourg a le taux de fréquence LE PLUS BAS.

Tableau comparatif du taux de fréquence total des accidents de travail durant les années 1950 et 1951.

	Anvers	Flandres	Hainaut	Namur Luxemb.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
Taux de fréquence 1950	24,2	24,8	53,2	26,5	21,9	27,9	32,8	37	33,3
Taux de fréquence 1951	20,2	20,6	42,8	22,6	29,4	29,5	40,4	15,2	30,6
Formule :	$\frac{\text{Nombre d'accidents} \times 1.000.000}{\text{Nombre de jours prestés} \times 8}$								

M. Van Lul annonça alors que M. le Président et M. le Directeur Général avaient décidé d'accorder une coupe au Groupe ayant eu, en 1951, le taux de fréquence le plus bas. C'est le Groupe du Limbourg qui l'emporta avec le taux de 15,2 (le taux général étant 30,6 !).

Au milieu des applaudissements, M. Haenen reçut une belle coupe ouvragée, en métal bruni, reposant sur un socle de marbre et portant gravée l'inscription bilingue : « Tournoi de Sécurité — S.N.C.V. — Veiligheidstornooi — N.M.V.B. ».

Le Groupe du Limbourg peut être fier d'avoir remporté ce trophée. Le jour même, par les soins de « Nos Vicinaux », ces citations à l'ordre du jour de la Sécurité, furent communiquées à la presse et aux postes régionaux de radio.

M. Van Lul donna alors la parole à M. de Saint-Hubert qui, au cours de son préambule, se plut à évoquer ses débuts comme apprenti-ajusteur aux ateliers des Tramways Économiques à Bruxelles, surnommés à l'époque les trams « chocolat » ! « Aujourd'hui, dit-il, j'aime à me retrouver dans les grands complexes industriels où bat le pouls des gigantesques machines et le cœur des milliers d'ouvriers. De mes contacts avec les ouvriers, j'ai compris, dès mon plus jeune âge, l'obligation d'aider l'homme, tous les hommes ».

Puis, M. de Saint-Hubert annonça le sujet de sa causerie :

LA SECURITE EST L'ŒUVRE DE TOUS.

« En constatant, par la lecture de « Nos Vicinaux », ce que vous avez déjà réalisé dans le domaine de la prévention, j'aurais l'impression de prêcher des convertis, si je n'avais appris que toute œuvre est perfectible. Et puis, le sinistre bilan des méfaits, causés par les accidents de travail, dans notre pays, apparaît, toujours, comme tellement grave, la rançon qu'ils font peser sur nos masses ouvrières demeure si lourde et si implacable, que je n'hésite pas à vous en entretenir. »

L'orateur lut alors des coupures de journaux relatant une série d'accidents survenus dans la même semaine.

« Accident du travail ! Accident du travail ! » répéta M. de Saint-Hubert. « c'est une longue et lugubre succession, interminable, c'est une horrible obsession qui n'a pas de fin... »

Et tous les jours recommence l'hallucinante série, et ce sont chaque fois, les mêmes drames, entraînant les mêmes deuils, les mêmes souffrances, les mêmes misères...

Tous les jours, sans merci, ni sans trêve, l'usine cruelle, la mine sournoise, le chantier impitoyable broient, écrasent, ébouillangent, sectionnent, asphyxient, brûlent, décapitent, mutilent, tuent des hommes comme vous, vos frères de travail.

Plus de 200.000 accidents déclarés chaque année, soit 550 par jour, 24 par heure, 4 toutes les dix minutes. »

L'orateur s'attacha ensuite à définir le mot « accident » et constata que la notion du hasard est exceptionnellement seule en cause.

« Dans tout accident on peut déceler :

- 1) le facteur mécanique, dont les éléments sont à la portée de la prévention,
- 2) le hasard,
- 3) le facteur humain, groupant tous les éléments inhérents à l'individu.

Des études approfondies ont mis en évidence que certains individus sont plus fréquemment blessés que d'autres et présentent, par conséquent une sorte de prédisposition particulière aux accidents. »

Ces notions ont amené un médecin du travail, le Docteur Michel, membre de l'ancienne Fondation Française pour l'Étude des Problèmes Humains, à entreprendre une analyse profonde, dans un certain nombre d'accidents, d'après une méthode, que l'orateur a eu d'ailleurs l'occasion d'appliquer, avec le plus grand succès, dans une importante usine métallurgique de la région parisienne.

« Cette méthode comprend :

- 1° — l'interrogatoire de la victime, le plus rapidement possible après l'accident ;
- 2° — la reconstitution exacte de l'accident, si possible en présence de la victime, de son chef direct et des témoins ;
- 3° — une conversation particulière, séparément avec chacun d'eux ;
- 4° — en cas de besoin, l'examen médical général de la victime et, éventuellement, d'autres ouvriers directement en cause. »

Le conférencier cite alors deux cas d'accident du travail à la suite desquels un examen médical général de la victime fut effectué, de pair avec une analyse des facteurs secondaires, assurée avec la collaboration du contremaître et de l'assistante sociale. On découvrit ainsi que des ennuis familiaux (femme opérée quatre fois et présentant un état mental anormal, bud-

get familial déséquilibré, amaigrissement du père causé par les soucis) avaient créé un état psychologique particulier, cause profonde de l'accident que, seule une analyse complète avait pu faire découvrir.

La suite, dans ce cas, incombant à l'assistante sociale ; le résultat des mesures prises par celle-ci ne se fit pas attendre.

« Tels sont des exemples typiques d'accidents du travail, trouvant leur origine profonde dans le facteur humain, et qui, ont été vécus, et je ne puis m'empêcher de me demander, continua d'une voix vibrante M. de Saint-Hubert, combien d'autres accidents, se sont produits, qui ont eu les mêmes causes, demeurées insoupçonnées, parce que leurs victimes, ont été précipitées dans la mort, emportant, avec elles, le douloureux secret de leurs tourments et de leurs angoisses. »

Le conférencier exalta alors le rôle prépondérant des contremaîtres qui sont en contact permanent avec les ouvriers. « Soyez conscients » dit-il à ceux-ci, « de vos responsabilités, et n'oubliez pas l'impérieux devoir que vous assumez, de veiller à la sauvegarde de la vie et de la santé des hommes placés sous vos ordres. Estimez vos ouvriers, considérez-les comme des hommes, c'est-à-dire, comme des êtres sensibles, qui parfois souffrent et peinent en silence ; montrez-leur les dangers qu'ils courent, souvent sans s'en douter, notamment en négligeant de faire soigner des blessures légères, qui s'infectent ensuite. »

Surtout soyez patients, spécialement à l'égard des nouveaux venus, à l'égard de ceux dont la compréhension est lente, à l'égard des moins bien doués ; patients, parce que, comme je viens de le dire, les ordres, même les plus clairs, ne sont pas toujours compris ; parce qu'ils sont parfois consciemment ou inconsciemment dénaturés ;

patients, parce que les subordonnés sont parfois aussi, légèrement étourdis, sans mémoire ;

patients, parce que les exécutants peuvent être réfractaires à l'esprit d'équipe.

Un dernier conseil. Ne vous découragez jamais, car votre action ne sera jamais terminée. Il faudra reprendre sans cesse les mêmes consignes parce que vous avez affaire à des hommes et que l'homme a en lui la faculté d'oubli. Il vous faudra mener une action tenace, jamais relâchée contre le danger d'accoutumance. »

« Le courage, continua M. de Saint-Hubert, est la première vertu que j'ai trouvée chez les travailleurs » et il cite alors quelques définitions du courage dues à la plume du grand tribun Jean Jaurès.

L'orateur rappela ensuite la fatale journée du 13 décembre 1950 au cours de laquelle, en moins de quelques heures, la S. N. C. B. fut endeuillée par deux terribles accidents, l'un à Poix-Saint-Hubert, l'autre sur la ligne électrique Bruxelles-Anvers.

Il avait transmis ses condoléances à la Direction Générale. Le Dr. Huybrecchts, Directeur général adjoint, lui fit cette réponse :

Cher ami,

« J'ai pris connaissance de votre lettre. Je vous remercie d'exprimer si éloquemment, et avec tant de cœur aussi, les sentiments que vous inspire l'effroyable catastrophe qui nous met en deuil.



M. Freddy de Saint-Hubert prononçant son discours.

Oui, nos cheminots sont admirables. Savez-vous qu'après cette tuerie (et c'était un véritable carnage), les survivants de l'équipe ont repris le travail et que la vigie a repris son poste, isolée dans la nuit, à 150 mètres du groupe, en tête-à-tête avec 2 cadavres.

Malheureusement, le public connaît surtout les C. F. pour les critiquer ». Sans importance d'ailleurs, conclut le Dr. Huybrechts.

Le conférencier termina sa causerie en faisant un vif éloge des Comités de Sécurité qu'il a vu instaurer en France, il y a plusieurs années déjà.

C'est le point de départ d'une ère nouvelle dans la protection de la santé des travailleurs et, ajoute-t-il : « quand je vois ce que vous avez réalisé à la S. N. C. V., s'il fallait établir un classement, vous seriez certainement en division d'honneur ! ».

Après que des applaudissements eurent salué cette péroraison, M. De Vos, Directeur Général, remercia M. de Saint-Hubert pour la vivante causerie qui nous avait à la fois émus et intéressés : « Vous avez su, dit-il, définir le courage humain et vous l'avez illustré avec des exemples profondément émouvants. Je suis sûr d'être l'interprète de tous, pour vous féliciter chaleureusement. »

M. le Président, Comte L. de Lichtervelde, remercia à son tour le conférencier, puis, se tournant vers les délégués, évoqua les résultats tangibles de la campagne de Sécurité 1951 et conclut en disant : « nous nous efforcerons, tous ensemble, de les améliorer en 1952 ».

Nos dirigeants et le conférencier quittèrent alors la salle, et la séance ordinaire du Service Général de Sécurité s'ouvrit sous la présidence de M. Van Lul, Inspecteur Général.

À la demande des Groupes de Namur-Luxembourg et des dres, on examina le règlement du concours permanent.

Après discussion, l'assemblée décida de maintenir la réglementation telle qu'elle avait été conçue.

M. Van Lul signala que M. le Président du Conseil et M. le Directeur Général avaient demandé de consulter les membres du Service Général au sujet de l'opportunité d'instaurer une boîte à suggestions réservée aux questions de sécurité.

Les membres, après un premier examen de la proposition,



M. le Président remet à M. Lebrun, Ingénieur technicien, un chèque important pour le personnel du « Mouvement » du Groupe de Liège. À droite, M. Winandy. Sur la table on remarque la coupe ouvragée qui sera remise au Groupe du Limbourg.

se rangèrent unanimement à cette idée et demandèrent que le Service de Sécurité de l'I. G. élabore un règlement à soumettre à leur discussion.

Diverses questions firent encore l'objet d'échange de vues, puis M. Van Lul leva la séance après avoir invité tous les Groupes à suivre l'exemple du Groupe du Limbourg.

Classement aux concours inter-Groupes à la date du 29 Février 1952

CONCOURS		Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg			
Mouvement	Record absolu	28	20	8	31	83	24	33	92			
	Effectif	811	512	1166	340	565	506	837	256			
	Record pondéré	227,08	102,40	94	106,95	472,86	123,40	279,88	244,27			
	Classement	4	7	8	6	1	5	2	3			
Voies et vaux	Record absolu	44	39	18	23	36	24	29	42			
	Effectif	243	148	403	148	179	173	271	112			
	Record pondéré	107,46	57,82	79,33	33,81	67	39,84	79,89	46,39			
	Classement	1	5	3	8	4	7	2	6			
Petits Ateliers	Record absolu	244	116	27	193	71	68	31	92			
	Effectif	48	55	318	20	77	32	189	19			
	Record pondéré	107,13	63,52	85,02	34,75	50,95	21,14	58,07	13,39			
	Classement	1	3	2	6	5	7	4	8			
		Merksem	Turnhout	Destelbergen	Jumet	Eugies	An-den-ne	Marl. + Malon.	Liège St-Gilles	Kessel-Lo	Cureghem	Hasselt
Grands Ateliers	Record absolu	58	268	41	61	37	115	52	56	62	15	29
	Effectif	187	67	189	140	135	94	85	157	129	205	126
	Record pondéré	109,91	199,24	78,79	83,79	50,40	109,82	44,43	89,54	79,22	31,20	36,54
	Classement	2	1	7	5	8	3	9	4	6	11	10

Record absolu = le plus grand nombre de jours consécutifs sans accident chômant.

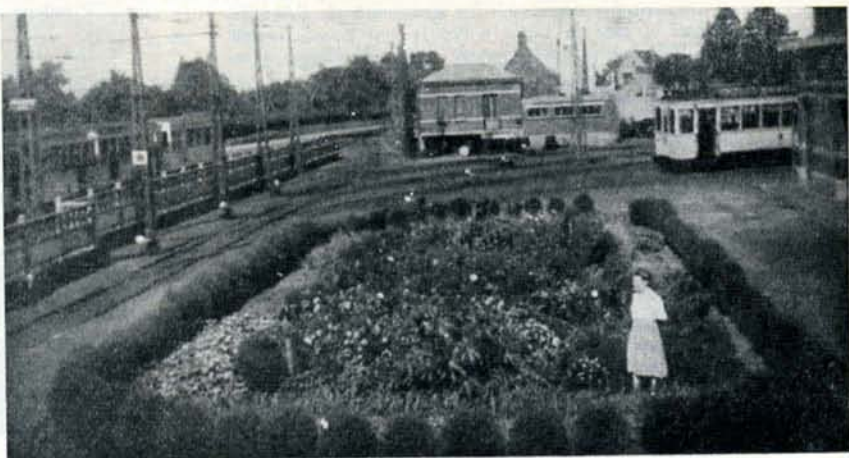
Record pondéré = $\frac{\text{Record absolu} \times \text{Effectif}}{\text{pendant la période du record}}$.

LES STATIONS FLEURIES

Beaucoup de stations vicinales ont été construites aux environs de 1900, époque où le matériau généralement employé pour les façades était la brique ordinaire. Au cours des ans, la fumée grasse de nos machines à vapeur a formé sur celles-ci une patine noirâtre qui n'a rien de spécialement esthétique !

Heureusement, de nombreux chefs de station ont à cœur, à la belle saison, d'égayer le décor en cachant les tristes façades sous une housse de rosiers grimpants ou en semant des reines-marguerites, ou des zinnias, le long des murs noircis de l'ancienne lampisterie !

La rigueur des consignes administratives ne permet pas toujours de défrayer ces chefs « artistes » des débours qu'ils supportent, mais le



Vue des plantations qui ornent la cour du dépôt d'Eugies.

(Photo Dehon).

plaisir qu'ils retirent de vivre dans un milieu fleuri et la satisfaction de voir la mine souriante des voyageurs, les dédommagent largement des frais minimes occasionnés par les achats de semences ; parfois un cultivateur voisin, un client obligeant ou des agents contribuent aussi à l'embellissement de la gare en fournissant plants, boutures ou bulbes en pot !

Dans certaines régions, le sol ne se prête guère à la culture florale :

une simple pelouse bien soignée jettera alors une note claire dans le décor sans grâce des remises et des rails d'acier.

Soyez convaincus aussi que vous pourrez transformer une banale station en un joli tableau, en tirant de votre palette une touche de blanc fixe par ci, un espace de verdure par là, le tout parsemé des fraîches couleurs de l'infinie variété des fleurs de saison.



Les Bruxellois, qui durant la belle saison se rendent en tram vicinal aux sapinières de Keerbergen, savent depuis longtemps que la station de Haacht possède de beaux jardins fleuris.

Cette photo montre le chef de dépôt, savourant sa pipe devant un joli parterre de fleurs !

héliogravure : « Les Circuits touristiques du Brabant » décrivant des voyages combinés tram électrique-autorail, et une brochure « Vacances », parurent ensuite.

D'autre part, avant 1940, la S.N.C.V. occupa des stands à plusieurs grandes expositions.

Depuis 1947-48, le tourisme belge a repris la place qu'il occupait avant-guerre dans l'économie du pays ; la S.N.C.V. apporte sa collaboration à la campagne officielle en faveur du tourisme en suivant les directives et les propositions du Commissariat au Tourisme. Nos moyens limités ne nous permettent heureusement pas de répondre aux nombreuses sollicitations émanant d'associations diverses, de groupements et de journaux. Depuis trois ans, la S.N.C.V. s'est assuré une publicité bien illustrée dans le Guide des hôtels, dans l'annuaire du Tourisme, édité en trois langues, et, régulièrement nous participons à une publicité collective belge dans une vingtaine de grands journaux étrangers.

Depuis trois ans également, nous distribuons dans les écoles de l'enseignement moyen quelque 500 calendriers, illustrés de photos de sites touristiques en couleur, sous lesquelles un texte spécial indique les moyens de transport offerts par les Vicinaux pour y accéder. Les multiples lettres de remerciements reçues chaque année, prouvent l'intérêt soulevé par ce calendrier parmi le corps professoral et les élèves. Or, ne l'oublions pas, ces jeunes élèves sont nos voyageurs de demain. **It pays to advertise !**

La S. N. C. V. et la publicité

Il est incontestable que la publicité prend, de jour en jour, une place plus importante dans notre vie. Nous nous en apercevons dès le matin en ouvrant notre poste de radio, en lisant notre journal ou dans le tramway ; le ciel même est utilisé à des fins publicitaires et, demain, la télévision commerciale envahira notre demeure.

De même, l'on connaît, ou l'on devine, les crédits importants consacrés à la publicité dans le budget des grandes firmes commerciales ; les entreprises de transport, en Belgique comme à l'étran-

ger, ne considèrent pas non plus comme de l'argent jeté, les sommes consacrées à la confection d'affiches et de dépliants.

A la S.N.C.V. la question « publicité » a toujours été traitée avec beaucoup de prudence et de discrétion !

Il y a 30 ans environ, une affiche en couleur fut éditée, reproduisant des sites touristiques peints par le peintre Courtens, nos « Archives » en possèdent encore une trentaine d'exemplaires ; en 1935, à l'occasion de l'Exposition Internationale de Bruxelles, le premier dépliant vit le jour ; une brochure en

Organisation des magasins dans nos ateliers

A la suite de l'article paru dans le dernier numéro de « Nos Vicinaux » au sujet de l'organisation des magasins dans nos ateliers, nous reproduisons ci-dessous 3 photos du magasin de Turnhout qui illustrent d'une façon péremptoire la belle réalisation obtenue par l'application des principes arrêtés par le Service d'Etudes et mis en pratique par le personnel du Groupe.



PHOTO 1. — Hauteur des rayons : maximum 2 mètres.
Rayons disposés perpendiculairement à une large allée centrale ;
A remarquer que les mesures préventives contre l'incendie n'ont pas été négligées.



PHOTO 3. — Placement horizontal de métaux en barres dans des rayons spécialement étudiés à cet effet permettant le placement et l'enlèvement latéral des barres par un seul homme.



PHOTO 2. — Classement rationnel des articles dans des casiers standardisés.
Identification des articles au moyen d'étiquettes de casier.

Qu'est-ce qui ne va pas ?

Une des questions les plus utiles qu'un homme efficient puisse se poser est : « Qu'est-ce qui ne va pas ? »

S'il prend l'habitude de s'interroger souvent ainsi, il échappera au travers de la complaisance.

Bien entendu, il doit la poser dans le but de réaliser des améliorations et non pas pour blâmer quelqu'un. Il se fera beaucoup de tort s'il est reconnu comme un chasseur de fautes.

Il est un fait étrange que nous ne voyons plus ce que nous voyons chaque jour. C'est pourquoi, nous devons nous forcer à étudier ce qui ne va pas dans nos propres usines, magasins et bureaux.

Prenez un contremaître compétent : il peut y avoir une douzaine de choses qui ne vont pas dans son département et il n'a pas accordé la moindre attention spéciale à aucune d'elles.

Mais s'il est déplacé dans une autre usine, il remarquera dès sa première semaine, une douzaine de choses qui ne vont pas et il s'attachera à les mettre en ordre.

Comme vous le voyez, cette question est nécessaire et utile à n'importe quel homme pratique : « QU'EST-CE QUI NE VA PAS ? »

Extrait de la Revue « l'Efficiency ».

LES BELLES CARRIERES



J. Dupont,
machiniste,
43 ans de service.
Gr. Anvers.

F. Lemaire,
ajusteur d'élite,
42 ans de service.
Gr. Nam.-Luxemb.

D. Huens,
machiniste 1^{re} cl.
46 ans de service.
Gr. Brabant.

J. Provoost,
chef de dépôt 2^e cl.
47 ans de service.
Gr. Flandres.

La carrière de M. Provoost mérite d'être citée en exemple. Entré en service comme receveur le 8 décembre 1904, il passe chef-train en 1908 et après un an seulement est nommé contrôleur. En 1916, il devient chef de dépôt de 2^{me} cl. et de 1^{re} cl. en 1928. Cinq ans après, en 1933, il devient chef de mouvement et termina comme chef de service.



J. Bulterijs,
visiteur qualifié,
40 ans de service.
Gr. Brabant.

A. Davoine,
conducteur,
42 ans de service.
Gr. Hainaut.

G. Allaert,
piocheur,
42 ans de service.
Gr. Flandres.

E. Hennon,
chef de dépôt 1^{re} cl.
44 ans de service.
Gr. Nam.-Luxemb.

A. Van Assche,
rédacteur,
Administrat. Centr.

Les reconnaissez-vous ?

Voici l'identité des agents qui figuraient dans le montage photographique que nous avons consacré aux « agents au travail » dans notre dernier numéro :

1. — **RAES René** est paveur au Groupe de Bruxelles. Entré en service en mars 1935, il est ouvrier qualifié de 1^{re} cl. depuis 1947.
2. — **EURLINGS P.** est entré en service en octobre 1940, comme freineur et est receveur depuis 1942 ; il est photographié sur un des grands autorails de la ligne Tongres-Maaseik.
3. — **DE VOS Eugène** est chauffeur de locomotive à Merksem-

Yskelder (Gare de marchandise à Anvers) est entré en service en 1925 et est actuellement âgé de 48 ans.

4. — **GIEBENS Guilhelmus**, manœuvre aux ateliers de Merksem, en service depuis 1942. Il a un fils de deux ans, Guido.
5. — **MOERENHOUT Eugène**, rédacteur au Service de la Mécanographie à l'Administration Cl. A débuté à la Direction du Groupe d'Anvers en janvier 1943, puis passa au Groupe de Bruxelles en 1945 et à l'Administration centrale en 1948.
6. — **SMITS Médard**. Se trouvait à l'extrême droite sur la photo représentant l'équipe des Voies et Travaux de Merksem. Il est en service depuis 1941.
7. — **LUX Roland**, receveur au Groupe de Liège depuis juillet 1942, il est actuellement en service sur la ligne d'autobus Liège-Hannut.

La saison ballante a repris

■ ■

Avec les beaux jours, on a vu revenir sur les places publiques de nos villes de Wallonie et du Brabant, les joueurs de balle-pelote qui s'échauffent les muscles en se renvoyant la petite reine blanche en de courtes passes précises et gracieuses.

Allô ! les amateurs ! Sachez que cette année encore la coupe challenge du Grand Tournoi Interprovincial des Vicinaux de balle-pelote sera disputée à Namur, dont l'équipe, représentée ci-dessous fut la grande triomphatrice des luttes disputées le 22 juillet dernier.

Alors, M. Van Cam ? Et cette équipe de balle-pelote ?

Il n'est pas possible que Cureghem déclare forfait deux années de suite ! Nous attendons de vos nouvelles. Dans le prochain numéro, nous donnerons de plus amples détails sur l'organisation du Tournoi.



L'équipe de balle-pelote du Groupe de Namur, avec les frères Brandt.

Monsieur Coppée n'est plus !

C'est avec un sentiment de douloureuse surprise que les agents du Groupe du Hainaut apprirent, le 22 mars, le décès de leur ancien Directeur.

Dans le numéro de janvier 1951, nous avions retracé les grandes lignes de la carrière de M. Coppée, entièrement consacrée aux transports en commun, et nous lui avions souhaité une longue et paisible retraite. Hélas, moins de 6 mois après son départ des bureaux de la Place des Alliés, à Mons, il connut les premières attaques du mal qui devait avoir raison de sa forte constitution ; il semblerait que sa nature de grand travailleur n'ait pu s'adapter à un mode de vie plus calme.

Nous présentons à M^{me} Coppée et à ses enfants nos sincères condoléances. Qu'ils soient convaincus que le personnel du Groupe du Hainaut gardera le souvenir d'un chef dont la bonté foncière se cachait sous une apparence extérieure un peu sévère, mais qui sut gagner le cœur de son personnel par son sens de l'équité et l'exemple du travail.

Les motrices type « N » du Groupe de Bruxelles

Dans le courant du mois de décembre 1951, le Conseil d'Administration a décidé de porter de 40 à 70 le nombre de motrices « N » à construire par le Groupe de Bruxelles. Ces voitures porteront les numéros 10450 à 10479. Elles seront équipées de moteurs M. T. V. 315 II.

La construction sera normalement terminée pour fin 1953.

Cette nouvelle série de voitures est destinée à compléter l'effectif des services urbains ainsi qu'à assurer les services Place Rouppe-Rhode-St-Genèse et Gare du Nord-Strombeek-Beauval.

Concours Photographique

Est-ce un effet de la mauvaise saison et nos chasseurs d'images auraient-ils été rebutés par le mauvais temps ? Peut-être.

En tout cas, les envois reçus pour le premier concours sont peu nombreux et aucun n'a été jugé digne d'obtenir un prix (application de l'article 9 du règlement).

Une des photos représentant un soudeur au travail, faillit être sélectionnée, mais on s'aperçut à temps que le sujet n'observait pas les règles impératives de la sécurité, prévues pour ce travail spécial.

Rappelons que les épreuves présentées continuent à participer aux concours suivants.

Ne manquez donc pas de nous envoyer une de vos bonnes épreuves, même s'il s'agit d'une vue prise durant vos vacances de l'an dernier.

Nouvelles des Groupes

L'atelier de Merksem vient de terminer la construction d'une caisse à double paroi métallique, avec in'position de laine de verre, qui sera montée sur un châssis ordinaire de voiture remorque. Ce sera la W. S. 6 (Wagon Sous-Station) qui comportera la haute et basse tension.

On y placera le matériel de la sous-station fixe d'Emblem, qui est désaffectée (ligne Broechem-Lierre); cette sous-station mobile sera raccordée à Broechem.

Il ne faudrait pas en déduire, que l'on ne construira plus de bâtiment de sous-station fixe. En effet, en plus des deux sous-stations en construction, destinées à alimenter la ligne Louvain-Diest, on va ériger une sous-station à Heppignies pour la section Ransart-Fleurus et une autre à l'Espinette Centrale (près de Bruxelles); ce dernier bâtiment est rendu nécessaire du fait que le remplacement du câble d'alimentation actuel, doit pouvoir être prévu, car ce câble est recouvert par la masse de béton de la chaussée de Waterloo.

L'atelier de Tournai vient de monter sur 3 wagons fermés une installation complète de désherbage par pulvérisation. Dans chaque wagon, on a placé une pompe actionnée par un moteur provenant des Jeeps désaffectées. Les wagons seront tractionnés par un autorail.

Le Service des « Voies et Travaux » du Groupe du Hainaut s'est enrichi de 11 nouvelles camionnettes Chevrolet qui ont remplacé les Jeeps et autres Fordson.

A l'Administration Centrale, le bureau des Concessions, qui relevait du Secrétariat Général, est rattaché à la Direction des Exploitations, où il est fusionné avec le bureau des études du Service Technique.

LES PROPOS DU



CONTROLEUR BOUDARD

R. — Chef, je suis content de vous voir !

B. — On me dit rarement cela !

R. — Je crois avoir été roulé par un étudiant et je n'en dors pas depuis deux jours !

B. — Racontez-moi ça.

R. — Avant-hier, dans la soirée vers 19 h., un étudiant monte sur mon tram, en direction de la ville, et me présente son abonnement scolaire de deux déplacements ; comme j'hésite un instant, il me dit qu'il suit également un cours du soir.

B. — Et vous avez regardé si le mot « jour » ou le mot « soir » était barré sur l'abonnement ?

R. — Justement ; il m'a semblé qu'on avait souligné le mot « soir », alors je l'ai laissé passer.

B. — Vous avez dû vous tromper, on avait certainement barré la mention inutile, donc « soir ». Votre étudiant ayant déjà accompli deux déplacements, c'est-à-dire quatre voyages, devait prendre un billet ; c'est tellement vrai qu'aux étudiants de jour qui sont dans l'obligation d'aller suivre un cours le soir, et qui viennent se renseigner au bureau, on conseille de prendre un abonnement ordinaire avec lequel ils voyageront sans restrictions et à meilleur marché.

R. — Mais un élève qui reste à l'étude du soir et ne retourne donc pas avec ses condisciples à 16 h., peut valablement effectuer son retour vers 19 ou 20 heures ?

B. — Bien sûr, c'est là une de ces exceptions inévitables pour laquelle, il y a une grande tolérance, mais cet étudiant devra néanmoins fournir un certificat justificatif avec sa demande d'abonnement, afin que nous ayons une base de contrôle. Pour en terminer avec les abonnements, je vous signale que le ticket-abonnement va changer de couleur à partir du premier mai.

R. — Au premier mai ? Il sera rouge vif alors ?

B. — Non, mais d'un joli rose bonbon, vous verrez que des abonnées voudront en orner leur chapeau d'été.

R. — Je pense qu'elles le fixeront plutôt au corsage.

B. — Pourquoi ?

R. — Parce qu'elles ne portent plus de chapeaux !

Chronique sociale

LA PENSION LEGALE (Suite)

Dans la présente chronique, nous fournirons encore quelques renseignements au sujet de la majoration de rente de vieillesse après enquête. Ensuite, nous étudierons le complément de pension de vieillesse, lequel constitue actuellement l'élément principal de la pension légale.

4. — Introduction des demandes de majoration de rente de vieillesse après enquête et décision concernant cette dernière. — Mode de paiement.

b) Quelles sont les autorités chargées de statuer ?
En première instance, c'est le contrôleur des contributions du ressort; il notifie sa décision au demandeur par lettre recommandée.

Lorsque la demande a été introduite en temps opportun, la majoration de rente de vieillesse après enquête prend cours à partir du 1^{er} du mois qui suit celui durant lequel l'assuré atteint l'âge de 65 ans, ou en cas d'entrée en jouissance anticipée, dès l'âge à partir duquel le bénéfice de la majoration de rente de vieillesse après enquête a été sollicité.

En cas d'introduction tardive de la demande, la décision du contrôleur des contributions prend cours à partir du mois suivant celui durant lequel la demande a été faite.

Si la décision du contrôleur est défavorable, le pensionné peut, dans les 15 jours de la réception de la notification, interjeter appel auprès du Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale, en observant les directives données dans la susdite notification.

Si l'appel est recevable, le demandeur sera convoqué par la Commission d'appel régionale, afin de lui permettre de fournir tous les renseignements utiles et de justifier plus amplement son appel; la décision prise est notifiée à l'assuré par lettre recommandée.

Si cette décision n'est pas jugée conforme à la loi, le Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale en saisit la Commission supérieure des pensions de vieillesse.

c) Mode de paiement.

La majoration de rente de vieillesse après enquête est liquidée mensuellement par la Caisse nationale des majorations de rentes de vieillesse et de veuve et des allocations d'orphelins, au moyen d'assignations postales, payables en mains propres au domicile du bénéficiaire.

En cas de décès du bénéficiaire, le montant des arrérages échus et non payés, est accordé aux ayants droit d'après l'ordre prescrit par la loi (voir à ce sujet le n° 32, de mai-juin 1951).

Le bénéficiaire de la majoration de rente de vieillesse après enquête, qui change d'adresse dans une même commune ou transfère son lieu de résidence dans une autre localité, devra présenter son brevet à l'administration communale laquelle informera le Service des pensions de vieillesse du changement intervenu. Toute interruption dans les paiements est ainsi évitée.

IV. — Le complément de pension de vieillesse.

Avant le 1^{er} janvier 1945, la pension légale de vieillesse des anciens salariés comportait les trois avantages constitutifs ci-après :

- 1° la rente de vieillesse;
- 2° la contribution de l'Etat;
- 3° la majoration de rente de vieillesse.

Nous avons déjà donné toutes les indications utiles relatives à ces trois éléments.

Depuis l'instauration du régime de la Sécurité Sociale, la pension légale de vieillesse des assurés obligatoires a été sensiblement majorée par l'octroi d'un « complément de pension de vieillesse ».

Ce complément est payé au moyen des cotisations perçues par l'Office National de Sécurité Sociale (O. N. S. S.), après prélèvement, par l'employeur, de la fraction destinée à la constitution des rentes (c. à d. 7 % du montant plafonné des rémunérations moins 25 francs, pour les salariés, et 10,25 % moins 7 %, pour les appointés).

Il en résulte que les assurés libres ne peuvent obtenir cet avantage, étant donné qu'ils ne sont pas assujettis au régime de la Sécurité Sociale.

1. — Montant.

Le complément de pension de vieillesse a pour but d'assurer aux anciens travailleurs une pension décente; aussi son montant a-t-il été régulièrement augmenté en concordance avec la cherté croissante du coût de la vie.

Alors qu'au lendemain de la Libération, le montant du complément de pension de vieillesse était de 6.800 francs, pour les bénéficiaires masculins mariés, et de 4.500 francs pour les autres catégories (célibataires, veufs, divorcés et séparés de corps et biens), ces montants ont été, quelle que soit l'année de naissance, portés respectivement à 18.060 francs et 12.075 francs à dater du 1^{er} mai 1951.

A partir du 1^{er} octobre 1951, de nouveaux montants ont été fixés, mais, cette fois, ils diffèrent selon l'année de naissance du bénéficiaire. Cette mesure a pour but d'assurer, *in fine*, aux pensionnés, et quelle que soit leur année de naissance, une *pension annuelle globale* (rente de vieillesse plus majoration de rente de vieillesse plus complément de rente de vieillesse), d'un même montant, c. à d. 25.000 francs pour les assurés mariés et 16.600 francs pour les autres pensionnés.

Quelques mots d'explication à ce sujet s'imposent.

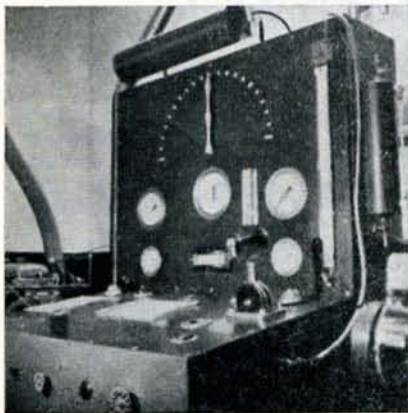
Dans le n° 30 (janvier-février 1951), nous avons signalé qu'à partir du 1^{er} janvier 1951 les montants de la majoration de rente de vieillesse sans enquête (qui diffèrent selon l'année de naissance du pensionné) avaient été doublés. De ce fait, l'écart existant avant le 1.1.1951 entre le montant de la majoration de rente de vieillesse de deux pensionnés dont l'année de naissance est différente (cet écart correspond en principe à la plus-value des rentes), a également été doublé de sorte que la pension de vieillesse globale (rente plus majoration de rente plus complément de pension de vieillesse) des deux pensionnés n'atteignait plus le même taux.

Exemple : un salarié marié, né en 1885, touchait avant le 1.1.1951, 2.300 francs par an à titre de majoration de rente de vieillesse sans enquête, tandis qu'un pensionné marié, né en 1881, percevait 2.500 francs avant le 1.1.1951, d'où une différence de 200 francs par an, parce qu'on supposait que le pensionné, né en 1885, avait eu la faculté de se constituer, par des versements personnels, une rente d'une plus-value de 200 francs par an, ce qui lui permettait d'atteindre également les 2.500 francs par an (2.300 francs majoration de rente de vieillesse plus 200 francs rente de vieillesse).

Par suite du doublement de la majoration de rente

(suite page 11.)

Les
Améliorations Techniques
dans nos
GROUPES



Voici une vue d'un banc de rodage de moteurs avec appareils de mesure, qui vient d'être monté aux ateliers de Tournai. Ce banc est pourvu d'un système de récupération des eaux provenant de la turbine. De nombreuses pièces de cet ensemble ont été construites à l'atelier et tout le montage a été réalisé par le personnel.

Plusieurs Groupes d'exploitation ont fait l'acquisition d'un appareil « Genny » qui permet le dégraissage parfait, dans un temps record, de pièces démon-



tées de moteur. Sur la photo, on distingue la grille sur laquelle reposent les pièces et par laquelle s'évacue l'eau pulvérisée par l'appareil dont on aperçoit le bec allongé! L'eau, contenant un produit basique (c'est-à-dire de la soude), est portée à ébullition par un brûleur au mazout.

Lorsque ces opérations ont lieu en local fermé, il convient de prévoir un système d'aspiration des vapeurs.

ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL
INFORMATION.

Le cours 1-1 « Les Chemins de fer Vicinaux », entièrement révisé et complété, sera réimprimé prochainement. Les élèves et anciens élèves, en activité de service et ayant obtenu le certificat d'étude relatif à ce cours, peuvent obtenir cette seconde édition sur demande adressée à la Direction du Personnel.

Les beaux jours
sont proches

★

Songez à vos vacances

Selon l'avis d'organiseurs expérimentés, la somme nécessaire à un ménage moyen pour se procurer une semaine de vacances quelque peu aisées, saines et réconfortantes — les seules qui conviennent au travailleur — est au moins égale à deux ou trois fois l'argent que ce ménage dépense normalement pendant une semaine « ordinaire ».

L'ouvrier touche actuellement un pécule représentant sa paie habituelle et un « second » pécule destiné à ses vacances proprement dites.

Il importe que l'épargne individuelle régulière vienne fournir le complément nécessaire.

Depuis 1946, le Commissariat du Tourisme propose la création d'une « Caisse Belge d'épargne et de voyage » calquée sur la « Caisse Suisse de Voyages » qui émet des timbres de 20 francs, lesquels sont acceptés en paiement par les hôtels et les chemins de fer, du premier août au 30 septembre.

Hélas, jusqu'à présent cette suggestion n'a pas été retenue en Belgique! En attendant, ami lecteur, songe à tes vacances et, chaque quinzaine, épargne quelques francs!

Tu seras heureux de les retrouver au moment que tu auras choisi.

de vieillesse depuis le 1.1.1951, le pensionné né en 1881 touchait 5.000 francs tandis que celui qui était né en 1885, obtenait un montant de 4.600 francs, c. à d. 400 francs en moins par an, alors qu'il ne possède qu'une rente théorique d'une plus-value de 200 francs par an.

Par ce doublement, la différence existant antérieurement dans le montant de la majoration de rente de vieillesse par année de naissance a également été doublée. Lors de la dernière augmentation du taux du complément de pension de vieillesse, il a été remédié, avec effet au 1.10.1951, à ce déséquilibre.

Le montant du complément de pension de vieillesse qui, avant cette dernière date, était identique pour tous les bénéficiaires d'une même catégorie (les assurés mariés et les autres catégories) est, depuis lors, inversement proportionnel à l'âge des intéressés, c. à d. que les pensionnés les plus récents obtiennent un complément de pension de vieillesse plus important (voir le tableau ci-dessous).

Si nous reprenons l'exemple cité plus haut, nous constatons que, depuis le 1.10.1951 :

1° le pensionné né en 1881, obtient un complément de pension de vieillesse de 19.300 francs par an;

2° le pensionné né en 1885, peut prétendre à un complément de pension de vieillesse de 19.500 fr. par an.

Par conséquent, le pensionné né en 1885 obtient 200 francs de plus comme complément de pension de vieillesse et, ce en compensation de l'inégalité qui résultait du doublement de la majoration de la rente de vieillesse.

(à suivre)

JEAN NEYENS.

Vacances populaires 1952 — Prolongation de la durée de validité des billets aller et retour sur le réseau de la S. N. C. B.

Jusqu'au 31.10.1952, les agents de la S. N. C. V. peuvent, à l'occasion de leurs vacances annuelles, obtenir des billets aller et retour (3^{me} classe) d'une durée de validité prolongée jusqu'à concurrence de 20 jours maximum.

Ces billets sont délivrés dans toutes les gares sur présentation d'un **document indiquant la période des vacances, revêtu du sceau de la S. N. C. V. et de la signature du chef immédiat.**

La faveur est également consentie à l'épouse et aux enfants mineurs, à condition que leur nom figure sur l'attestation et qu'ils se déplacent, à l'aller au moins en même temps que le bénéficiaire; le voyage de retour peut être effectué isolément par l'épouse et les enfants mineurs, pour autant qu'ils puissent exhiber le document sur présentation duquel le billet a été obtenu.

KAREL VAN DE POELE

Inventeur de la perche à trolley

(LICHTERVELDE 1846 - LYNN [U. S. A.] 1892)

TOUT le monde connaît l'Américain Edison, dont le nom est cité à côté de celui des grands hommes de science et des inventeurs que l'humanité honore.

Bien rares, par contre, sont ceux qui connaissent Karel Van de Poele.

Et pourtant ce compatriote fut, en son temps, surnommé « l'émule d'Edison ».

Les biographies de Karel Van de Poele ne sont pas nombreuses. Mais grâce à quelques extraits d'anciens périodiques et au texte d'une causerie donnée à la radio, nous avons pu réunir quelques données sur les réalisations de cet « Edison flamand ».

Né à Lichtervelde (Flandre Occidentale) en 1846, Van de Poele se sentit tout jeune attiré par cette fée mystérieuse : « l'électricité ». A l'âge de 15 ans, il avait déjà monté une installation électrique qui lui permettait de continuer à étudier dans sa chambre, sans utiliser la lampe à pétrole ni la bougie ancestrale, toujours d'usage courant à l'époque.

Peu de temps après, la famille Van de Poele alla s'établir à Poperinge où le père avait obtenu un emploi aux chemins de fer. C'est d'ici que date, pour le jeune Karel, son premier contact avec les appareils télégraphiques de la gare qui furent, on se l'imagine, un vrai... pôle d'attraction pour l'esprit éveillé du jeune Flandrien.

Le séjour à Poperinge ne fut pas de longue durée. Dès 1864, la destinée le prenait par la main et il quittait sa Flandre natale pour ne plus y revenir. En effet, la famille Van de Poele s'installe à Lille, dans une firme d'ameublement, et Karel poursuit ses études au « Lycée Impérial », puis nous le voyons partir à Paris pour étudier... la sculpture !

Mais tandis qu'il maniait la varlope et le ciseau, son esprit vagabondait ; il franchissait l'Océan en pensée et s'enthousiasmait du succès que rencontraient les applications nouvelles de l'électricité qui faisait, en ce pays neuf, des progrès considérables.

Attiré par une force invincible vers le nouveau continent, ces pays où l'on encourageait les chercheurs, Karel Van de Poele partit pour l'Amérique, à 23 ans, sans le consentement de ses parents et arriva à Detroit (Michigan).

Avec son compatriote Jozef Artz, il y fonda un atelier d'ameublement d'église. En 1870, il épousa Mina van

Hoogstraeten, d'origine néerlandaise. Ses affaires prirent rapidement de l'extension, au point que son père, arrivé entretemps d'Europe, prit la direction de l'établissement ; Karel put ainsi se consacrer entièrement à l'étude de l'électricité.

De 1870 à 1879, il s'appliqua principalement à la construction de dyna-



HIER WERD GEBOREN
KAREL VAN DE POELE
uitvinder in Amerika
van de elektrische trams
1846-1892

Sedenkplaat ingehuldigd
14 Juli 1946, aan geboortehuis
Statiestraat A-101, Lichtervelde

Reproduction de la plaque commémorative, inaugurée le 14 juillet 1946, à la maison natale de K. Van de Poele.

mos, sans négliger pour cela ses recherches dans le domaine de l'éclairage électrique. Ses expériences ne furent pas faites en vain, car en 1879 on lui confia la mission de placer une installation électrique au « Cirque Adam Foreponck » et à l'Opéra de la ville de Detroit.

Van de Poele qui, entretemps, avait reçu la visite en 1878 de son concurrent Edison, lança une invention après l'autre et bientôt fut fondée à Detroit la « Van de Poele Electric Lights Company » !

On y fabriqua des lampes électriques, on améliora des lampes à arc, 15 types de dynamos furent lancés sur le marché et bientôt, en 1880, de nouveaux ateliers furent construits à Ham-track.

En 1881, ce Belge inventif réalisa un système d'éclairage électrique pour la photographie ainsi qu'un moteur à courant alternatif monophasé et l'année suivante, il construisit les premières dynamos capables de produire un éclairage comportant 60 lampes.

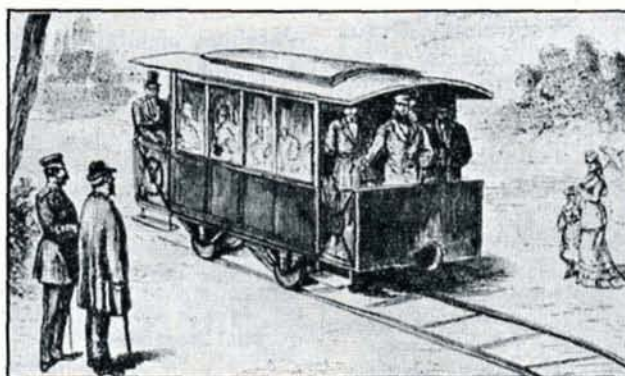
Depuis 1874, Van de Poele s'occupait en outre de l'étude de la traction électrique et, à partir de 1882, il se consacra spécialement à cette branche.

Le 22 mars 1946, la « Gazette de Detroit » écrivit à ce propos : « En 1882, un certain John Wright, de Toronto, s'intéressait aux expériences de Thomas Edison. Il se rendit à Menlo-Park dans la propriété de l'inventeur, célèbre dans le monde entier. En fouillant dans un lot de vieilles ferrailles, il trouva une locomotive électrique qui n'avait jamais réussi à fonctionner. Wright l'acheta ; il l'a fit transférer à Toronto et, avec l'aide de Van de Poele, ils réussirent, là où Edison avait échoué ! »

En effet, Van de Poele construisit sa première voiture en 1882-1883 à Chicago, et en automne 1883 son premier train électrique roulait à l'Exposition industrielle qui avait lieu dans cette ville.

En 1886, fut appliqué le premier système à trolley de Van de Poele sur la ligne de Montgomery. Ce système connut beaucoup de succès et bientôt toute la ville se vit dotée de trams électriques. Ce genre d'exploitation de transport en commun fut bientôt adopté par les villes de Alabama, Scranton, Minneapolis, etc.

Des améliorations furent apportées au moteur : les balais de contact métalliques fu-



En 1881, l'ingénieur allemand, Werner von Siemens, fit rouler le premier tramway électrique du monde, à Lichtervelde, près de Berlin. Notons la curieuse similitude des noms de lieux : Lichtervelde (Allemagne) et Lichtervelde (Belgique), tous deux associés à l'histoire du tramway !

rent remplacés par des balais en charbon, ce qui diminua l'usure des collecteurs, et conséquemment fit diminuer les frais d'entretien (1888).

La même année, la « Thomson Houston Electric Company » à Boston, dont Van de Poele était conseiller technique, lui racheta les brevets « Van de Poele ».

Il n'y a pas longtemps, un journal flamand a posé la question suivante : Quand verrons-nous une « rue Karel Van de Poele » dans une de nos grandes villes ?

A notre avis, ce ne serait qu'une faible réparation de l'indifférence que nous avons témoignée jusqu'ici envers

« Lignes aériennes » (Enseignement professionnel S.N.C.V.) de M. Thomas, ingénieur, on parle de Van de Poele à la page 7, n° 15, en tant qu'inventeur d'une prise de courant au moyen d'une perche terminée à son extrémité par un galet (petite roulette). Dans le même chapitre, nous pouvons lire également que d'autres noms sont liés à la découverte des voitures de transport propulsées électriquement, notamment celui de Werner Siemens, qui déjà en 1879, réalisa une telle expérience à l'exposition de Berlin.

-VOUS...

Que la société de transport néerlandaise « Limburgse Tramwegmaatschappij » a annoncé, dans son journal d'entreprise de décembre 1951, que les liaisons Heerlen-Aix-la-Chapelle via Kerkrade et Maastricht-Aix-la-Chapelle via Vaals, qui existaient avant la dernière guerre, viennent d'être rétablies par autobus.

Que sur le réseau d'autobus de Bruges, des essais comparatifs ont été faits avec une série d'appareils émetteurs de billets

placé à la Bibliothèque de la ville de Lynn.

Mais beaucoup d'eau devait encore couler sous les ponts avant que son pays natal ne rende hommage à celui que le « Detroit Times » appelait « L'Inventeur ».

Sous l'impulsion de M. Sintobin, bourgmestre de Lichtervelde, une fête de commémoration fut organisée à l'occasion du centième anniversaire de sa naissance. Un solennel hommage lui fut rendu le 14 juillet 1946 sous le haut patronage de Son Excellence l'Ambassadeur des Etats-Unis, avec la participation de MM. les Ministres de l'Instruction Publique et de l'Intérieur et avec le concours de hautes personnalités du monde de l'enseignement, des Transports et de l'Industrie, notamment notre Directeur Général actuel.

En présence de quelques membres de la famille, venus d'Amérique, une plaque en bronze fut inaugurée ; des discours furent prononcés par M. Weyns, ingénieur aux Tramways Anversoises (T. A. O.) et par M. Dekeyser, professeur à l'Université Libre de Bruxelles.

rière du véhicule. De même, à Bruges, cette fois, la grande vitre arrière des petits autobus urbains s'orne d'un cadre métallique (de 20 cm. x 20 cm. envi-

Fernand DERVI
Ses amis de la station
de Chastre.

DEPOT FERNAND, WATTMAN,
De Roos Joannes, ouvrier semi-
qualifié.



Liste des Agents mis à la pension à 65 ans

Bulterijs Joseph, visiteur qualifié	40	id.	Brabant.
Bruyndonckx Jan, wattman	45	id.	id.
Gysemans Joannes, chauffeur	41	id.	id.
Van Dessel Louis, wattman	45	id.	id.
Wauters Joseph, wattman	47	id.	id.
Kaesemans Victor, menuisier	26	id.	id.
Vervloesem Louis, visiteur	39	id.	id.
Wattman	29	id.	Liège-Limb.
Wattman	41	ans de service,	Anvers,
Wattman	44	id.	Flandres.
dépôt 1 ^{er} cl.	44	id.	Nam.-Luxemb.
d'atelier	44	id.	id.
Wattman	25	id.	Liège-Limb.
Wattman	22	id.	id.
qual. 1 ^{er} cl.	37	id.	id.
Wattman	51	id.	id.
Wattman	48	id.	Brabant.
Wattman	46	id.	id.
Wattman	35	id.	id.
Wattman	22	id.	id.
ouv. qual.	32	id.	id.
Wattman	45	id.	id.
Wattman	33	id.	id.
Wattman, rédacteur	33	id.	Adm. Centr.

Construction de nouvelles voitures-remorques

A Anvers

•••

Le Groupe d'Anvers a été autorisé à construire dans ses ateliers de Merksem, une série de 24 remorques métalliques dont le châssis de caisse est réalisé aux ateliers de Turnhout.

Ces voitures qui porteront les numéros 19557 à 19580 remplaceront progressivement un nombre à peu près double de remorques à 2 essieux, à plates-formes ouvertes, qui furent utilisées jadis en traction vapeur et, ces dernières années, aux heures de pointe sur certaines lignes électriques.

Le bogie, du nouveau type standard complètement soudé, dont le châssis est composé de tôles avec renforcement latéral par nervures, pivote en son

axe par l'entremise de crapaudines et de patins de glissement. Les trains de roues sont équipés de roulements à ro-

tule. La suspension est du type classique, avec ressorts à lames et hélicoïdaux.

La caisse est à ossature métallique soudée, composée d'aciers commerciaux et de profils en acier spéciaux pliés à froid. Sous la ceinture sont intercalées des diagonales qui, avec la corniche de toiture, donnent la rigidité nécessaire à l'ensemble. Stipulons comme particularité le revêtement extérieur des longspans en tôles d'acier de 1,5 mm., soudées entre les montants.

L'éclairage sera à lampes à incandescence dans les quatre premiers véhicules, les suivants seront équipés d'éclairage fluorescent à courant continu.

La première voiture est sortie de l'atelier de Merksem le 22 décembre 1951 et la deuxième le 5 mars dernier, à partir de la troisième, elles sortiront à la cadence d'une toute les cinq semaines.

J. HOECKX, Gr. d'Anvers.

A Liège

•••

Le Groupe de Liège a mis également en construction une douzaine de voitures remorques qui seront numérotées de 19581 à 19592.

Le châssis et les bogies sortent des ateliers de Destelbergen, tandis que la caisse est construite par les Ateliers de Liège-St-Gilles.

La longueur du véhicule de butoir à butoir est de 13 m. 440, la longueur de caisse 12 m. 300 et la largeur 2 m. 32.

Ces remorques à grande capacité étant destinées à n'être utilisées qu'aux heures de pointe du matin et du soir, principalement sur la ligne de Bassenge, les plans ont été conçus de façon à réa-

liser un véhicule de grande capacité (40 places assises), mais d'un prix de revient minime.

On remarquera, en comparant les photographies ci-contre, que la remorque de Liège ne comporte que 5 panneaux sans retour de caisse (petite vitre à côté de la porte) et que les portes sont à fermeture automatique, assurée par

le personnel de la remorque, grâce à deux petits postes à interrupteurs, placés près des portes.

La première voiture est sortie le 24 février 1952, malheureusement les longs délais exigés par l'industrie privée pour la fourniture des boîtes destinées aux bogies ne permettra pas d'assurer une production continue.

LES TRUCS



DU METIER

Vérification du système de refroidissement.

Lorsque ce numéro de « Nos Vicinaux » vous sera remis, l'hiver aura officiellement terminé sa carrière depuis un mois déjà et les beaux jours seront proches.

Les soucis causés par la gelée, cette ennemie insidieuse qui vient surprendre, en pleine nuit, les moteurs au repos de nos autobus et de nos autorails, seront oubliés. Pendant cette période de transition, certaines mesures sont à prendre pour la sauvegarde des moteurs.

Précaution à prendre au printemps

Avant tout, le mélange antigel des radiateurs doit être vidangé ; ce mélange, quelle que soit sa nature, attaque les radiateurs et les tuyaux en caoutchouc.

La vidange de l'antigel élimine les boues, les calcaires et autres impuretés qui, au cours de l'hiver, ont pu s'accumuler dans l'eau de refroidissement.

Il ne suffit pas de laisser couler simplement l'eau du radiateur et de la remplacer par de l'eau nouvelle : il faut arroser à grande eau la partie supérieure du radiateur en laissant ouverts les robinets de vidange de celui-ci et du bloc-cylindre ; la boue accumulée dans les parties basses sera emportée par le flot d'eau.

Pour bien faire, il faudrait ensuite déconnecter les tuyaux de caoutchouc de raccordement du moteur au radiateur et, tant au radiateur qu'au moteur, faire circuler l'eau sous pression dans le sens inverse de la circulation normale, de façon à déloger les petits conduits de la culasse et du radiateur obstrués partiellement.

Avant de remonter les tuyaux de connection en caoutchouc, il convient de s'assurer si le caoutchouc intérieur n'est pas crevassé et ne se détache pas en laissant apparaître la toile. Si cela se présentait, il conviendrait de remplacer les tuyaux sans plus tarder, car ce sont ces particules de caoutchouc qui vont boucher les petits passages dans les culasses et qui sont donc à la base des déformations de celles-ci.

N'oublions pas que la graisse de la pompe à eau peut s'introduire dans l'eau de refroidissement et tapisser intérieurement les parois du radiateur, en diminuant fortement l'échange de chaleur.

Dans de nombreux cas, il convient de faire tourner le moteur pendant quelque temps, après avoir ajouté à l'eau de refroidissement une solution de soude ou d'un autre détergent, de façon à éliminer les dépôts graisseux.

L'extérieur du radiateur doit également être l'objet d'un nettoyage à l'eau et à l'air comprimé, pour enlever les poussières, les insectes et les feuilles qui empêchent l'air de circuler vivement autour des tubes à ailettes.

Un nettoyage du radiateur au jet de vapeur, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, est également très efficace ; il y a cependant certaines précautions à prendre pour protéger la peinture.

...35° à l'ombre !

ou les mois chauds sont là.

Faut-il rappeler que le refroidissement du moteur, dans les mois chauds de l'été a une importance primordiale. Vérifions donc la tension de la courroie du ventilateur, de façon à avoir un flux d'air suffisant à travers le radiateur ; si la courroie présente des points faibles, remplaçons-la sans délai.

Vérifions également le bon fonctionnement et l'étanchéité du thermostat et la justesse des indications du thermomètre du tableau de bord.

C'est le thermomètre qui nous permet de suivre constamment des yeux les conditions de travail de notre moteur et il importe que nous puissions nous fier aux indications qu'il donne. N'oublions pas la pompe de circulation qui doit mettre l'eau en mouvement et doit, pour ce faire, avoir des palettes intactes et une roue caïée sur son axe.

Inspectons l'état du bourrage, s'il y en a un, et procédons à un graissage soigneux.

Il reste maintenant à faire le remplissage du circuit de refroidissement.

Si vous avez déjà vu les chemises d'eau d'un bloc cylindre, vous aurez été surpris de voir les couches accumulées de calcaire et de sable qui s'incrusteront sur le métal.

Cette paroi devrait être propre, pour permettre un passage rapide de la chaleur, or ce calcaire et ce sable obstruent, petit à petit, les passages d'eau les plus chauds, donc les plus utiles à refroidir. Le remplissage et l'appoint d'eau du système de refroidissement devraient se faire avec une eau douce, de préférence de l'eau de pluie.

Il ne reste plus maintenant qu'à vérifier si tout est étanche.

Alors, la conscience tranquille, le chef d'atelier confiera le véhicule au chauffeur de la ligne, et tous deux pourront espérer un été sans incident technique.

Le réseau urbain de Namur

Le début de l'exploitation par autobus du réseau urbain de Bruges remonte déjà à février 1950. On peut se rendre compte aujourd'hui que ce fut vraiment un événement marquant dans l'histoire de la S.N.C.V.

Une date qui devra également être inscrite sur les tablettes vicinales c'est celle du 10 mars 1952, jour du remplacement des lignes électriques 3 et 5 de Namur (Château de Namur - Hayettes - Namur Station - Faubourg St-Nicolas) par un service d'autobus.

Tout comme à Bruges, les petits autobus rouges ont témoigné de leur maniabilité dans les rues étroites du centre de Namur.

Le service en one-man fonctionne aussi aisément, car il n'y a heureusement que trois types de billets : un billet de 3 fr. valable pour un parcours en autobus, un billet à 4 fr. pour la correspondance avec les trams électriques et valable dans le périmètre urbain, et le billet à 1 fr. pour le bénéficiaire de la réduction « invalide ».

La perception a lieu très rapidement et, chose curieuse, tous les « abonnés » présentent spontanément leur titre de transport, en passant devant le receveur-conducteur, alors que dans le tram électrique nombre de voyageurs se contentaient de dire du bout des lèvres : « abonné » et... n'auraient jamais songé à exhiber leur titre de transport !

Un grand bravo donc pour les voyageurs namurois qui témoignent d'un remarquable esprit de discipline et de chaleureuses félicitations au personnel qui s'est courageusement appliqué à une technique nouvelle d'exploitation.

Quant aux automobilistes, ils attendent maintenant le remplacement du tram de Jambes ; il est possible que leurs vœux seront réalisés dans un proche avenir.

SAVEZ-VOUS...

Que M. Schellenger, Directeur de la S. A. « Brabantsche Buurtspoorwegen en autobusdiensten te Breda » (Hollande) a émis le vœu, au cours d'un discours prononcé à l'inauguration de la ligne vicinale électrique Brasschaat-Wuustwezel, de voir délivrer des billets directs Anvers-Breda et Breda-Anvers payables dans la monnaie du pays où le départ a lieu.



Veux-tu bien aller à ta place !

Préparons nos vacances

Depuis plusieurs années, le Commissariat Général au Tourisme mène une campagne pour l'étalement des vacances, c'est-à-dire qu'il invite les « vacanciers » à ne pas choisir invariablement les mois de juillet et d'août. Inutile de dire que cette propagande, qui n'est malheureusement pas assez écoutée, est entièrement fondée. En effet, l'affluence en pleine saison touristique est telle que les services sont forcément moins bien exécutés, les logements disponibles plus exigus, et les prix, par contre, bien plus élevés. Quant au temps, très souvent les mois de juin et de septembre offrent des journées aussi agréables et s'il s'agit de la mer, l'air est plus salubre en dehors des mois de fortes chaleurs.

Pourquoi, dès lors, ceux qui ont la possibilité de prendre leurs vacances en n'importe quelle saison de l'année ne le font-ils pas, une année, en juin, une autre, en août, la suivante en mai, etc.?

L'esprit de solidarité devrait, d'ailleurs, en certains cas, les amener à agir de la sorte. Ainsi, l'Administration du Home de Wenduine, vaste bâtiment mis à la disposition des agents de la S. N. C. V., doit refuser chaque année, par manque de places, un nombre important de demandes pour les mois de juillet et d'août ; par contre, en mai, juin et septembre, beaucoup de places restent inoccupées.

Cette situation est regrettable. D'une part, le nombre d'agents profitant du Home reste insuffisant ; d'autre part, si le Home pouvait fonctionner à plein rendement durant au moins quatre mois de l'année, l'augmentation des recettes viendrait diminuer sensiblement le poste des dépenses fixes et incompressibles (entretien, taxes...). Le « Home » étant une association sans but lucratif, cet

accroissement de ressources reviendrait **intégralement** aux agents de la S. N. C. V., sous forme de baisse des prix, augmentation de confort, etc.

Le Règlement du « Home », contenant notamment les conditions de séjour en 1952, peut être consulté auprès des délégués régionaux. Si vous ne pouvez atteindre ceux-ci, adressez-vous pour tout renseignement au délégué principal de votre Groupe.

Hainaut : M. Liégeois, chef de service de première classe.

Namur-Luxembourg : M. Wafflard, commis principal.

Liège : M. Reusen, chef de mouvement de première classe.

Limbourg : M. Van Diest, chef de service de première classe.

Louvain : M. Gabriëls, chef de service de première classe.

Bruxelles : M. Janssens, chef de service de première classe.

Anvers : M. Keutgens, commis principal.

Flandres : M. De Simpel, chef de service de première classe.

De plus, des affiches reproduiront des extraits de ce Règlement et indiqueront les prix demandés pour les appartements et la pension.

Ces prix sont calculés pour permettre à l'œuvre de clôturer l'année sans bénéfices, mais aussi sans pertes. Ils sont donc très avantageux, mais pourtant pas encore à la portée de toutes les bourses.

Nous le répétons, c'est la solidarité des 10.000 agents de la S. N. C. V. qui doit nous permettre de baisser les prix. Les moyens d'y arriver ? Premièrement, un emploi plus régulier et plus judicieux du bâtiment ; et là, il reste beaucoup à faire. Deuxièmement, un

plus grand nombre encore de cotisants (10 fr. minimum). Et là, bravo au nombre impressionnant d'agents qui soutiennent leurs collègues et les familles de ceux-ci. Et félicitations aux délégués qui se dévouent pour la récolte de ces cotisations.

Pour terminer, nous ferons un petit calcul à l'intention de ceux qui hésitent à faire le sacrifice pécuniaire leur permettant une semaine de repos complet et d'oubli de tout souci.

Supposons une famille composée de trois personnes : père, mère et un enfant de trois ans. Que paiera cet agent s'il passe une semaine au Home en pension complète (boisson aux repas et pourboire **compris**) ?

Exactement 2 x 750 fr. et 1 x 250 fr., soit 1.750 fr.

De cette somme, il faut soustraire les 750 fr. que nous supposons qu'il paierait en nourriture s'il restait chez lui pendant cette semaine. Et nous ne parlons même pas des frais d'électricité, de gaz, etc. qu'il épargne pendant une semaine.

Il reste donc 1.750 fr. — 750 fr. = 1.000 fr. Or, les pécules de vacances et familial excèdent de beaucoup ces mille francs. De plus, en ce qui concerne les frais de voyage, les agents des Vicinaux peuvent le faire en tout ou en partie gratuitement, grâce à leur carte de famille (voir les horaires parus dans le n° 32 de « Nos Vicinaux »).

Et ne croyez pas qu'un peu de repos, de détente, de changement d'air, de liberté complète d'esprit ne vous sont pas nécessaires... Mieux vaut se maintenir en bonne santé qu'être obligé de rétablir celle-ci. Ceci coûte beaucoup plus cher que cela !

LE COMITE DU HOME.

N. B. - Toute demande de séjour doit dorénavant être adressée au Secrétariat du Home, 14, rue de la Science, à Bruxelles.



BILLOMALLEY

C'est un gros garçon qui fait :
« Tâh-Tôh ! Tâh-Tôh ! Tâh-Tôh ! »

Illinois Central Magazine.

HUMOUR

Mabel. — Ce jeune homme avec ses deux valises m'a embrassé pendant que nous étions dans le tunnel !

Le papa. — L'insolent ! Pourquoi ne m'as-tu rien dit ?

Mabel. — Mais je pensais qu'il y aurait encore des tunnels.



— Je dois vous avertir honnêtement que nous avons une heure d'avance sur l'horaire !

Illustrated.