

A white line drawing of a bus is positioned in the background, partially obscured by the large title text. The bus is shown from a side-front perspective, with its windows and doors clearly visible.

NOS VICINAUX

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

Les Vicinaux
 au
 SERVICE
 de
 l'Art Dramatique

H A M I E T à

B
E
G
E
B
S
E
L

DEPUIS 1949, des représentations théâtrales en plein air sont organisées, en été, dans une des plus belles demeures féodales du Brabant, le château de Beersel, situé à 8 km. de Bruxelles.

Avant de parler des spectacles qui y furent donnés cette saison, il est intéressant de rappeler brièvement l'histoire de ce château, dont il est déjà fait mention dans des documents datant du XIII^e siècle.

En 1356, le comte de Flandre, Louis de Maele, envahit le Brabant et fait le siège du château sans pouvoir le conquérir. Beersel appartiendra longtemps à la noble maison de Witthem, jusqu'au XVII^e siècle, pour passer ensuite, par voie de succession, aux princes d'Arenberg et, enfin, à la famille de



pour-
t les
ardi

ARLE-

avaux,
ontrent
oto, à
sur les
la pri-
lant sur

travaux
nevêtre-
velle est
ils utili-

vers le

je repré-
ios lignes
la place
l'adjonc-

accès.
fut ajou-
roirie exé-
ar la ville
« Geuzen-
gueux) en

Peeters)

Les Travaux de Voies aux abords de la Gare S. N. C. B. de Charleroi-Sud

Ceux qui connaissent les « fins de chantier », le moment où il faut passer de la situation ancienne à la situation nouvelle, tout en assurant le trafic normal, savent quels efforts il faut demander à chaque participant.

Certes, les sociétés de Tramways confient fréquemment les travaux de pavage ou de remplacement de rails à des entreprises privées; mais lorsqu'il s'agit de travaux compliqués, on fait toujours appel aux équipes des V. T. réunissant des hommes de toute compétence et d'un dévouement exceptionnel.

Pour ces agents une seule chose compte : terminer à l'heure fixée pour que le service soit assuré.

C'est ce qui s'est passé à Charleroi, au mois de juin dernier, lors de l'exécution d'importants travaux conduits par M. Ganty, chef des Voies et Travaux, sous la direction de M. Hanappe, Ingénieur en chef; la note ci-après donne une idée de l'ampleur de ces travaux.

Dans le cadre des travaux d'amélioration de la grande voirie à Charleroi, il y avait lieu de porter de 8 à 12 m. la largeur de la route longeant la rive droite de la Sambre.

Pour ce faire, l'ensemble des boucles de voies a dû être déplacé de 5 m 50 vers les bâtiments de la gare du grand chemin de fer.

Un tel travail demandait des études préalables et des travaux préparatoires relativement longs, le nouveau tracé étant imbriqué dans l'ancien (voir dessin). Il s'agissait, en effet, de monter entièrement les appareils et de cintrer les rails des courbes, sans gêner la circulation routière et sans retarder en rien le passage des trains de la S. N. C. V. qui embarquent et débarquent, en ce lieu, des dizaines de milliers de voyageurs chaque jour. Il y a lieu de noter que chaque heure, 32 trains passent en cet endroit, aux moments de pointe.

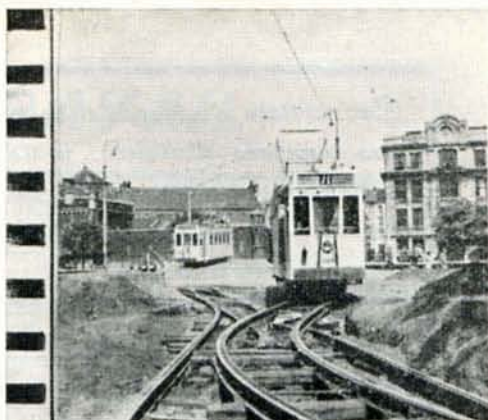
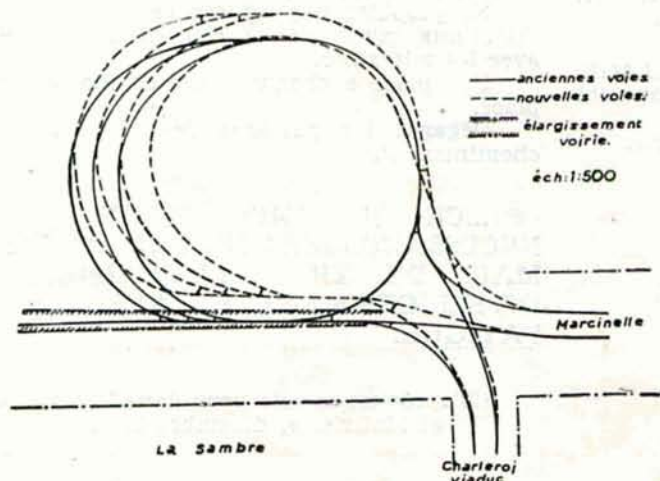
Tous les appareils et la plupart des courbes ont été posés en sous-œuvre puis, recouverts de ballast afin d'éviter des chutes dans le coffre béant des voies. Les voyageurs purent ainsi continuer à débarquer et embarquer aux anciens quais et le trafic ne fut pas interrompu un seul instant. Le travail de préparation et de montage terminé, on procéda la nuit, en quatre heures de temps, à la mise en place définitive des boucles et appareils, qui émergèrent des cendrées dont ils étaient recouverts, soulevés par de nombreux crics. En même temps, les anciens appareils étaient enlevés, les vieux rails découpés et retirés du chantier. La nouvelle situation était née en une nuit.

L'ensemble des 120 joints a été ensuite soudé électriquement par le procédé à plaque verticale (ce procédé mis au point à la S.N.C.V. sera décrit prochainement, N. d. l. R.).

Il y a lieu de rendre un hommage spécial aux ouvriers et au personnel de maîtrise qui, par une préparation minutieuse et au prix d'efforts soutenus, ont réalisé en un temps minimum un travail d'une ampleur exceptionnelle.

Il y a lieu également d'associer à cet hommage le personnel de la ligne aérienne qui a effectué les modifications nécessaires en suivant pas à pas la transformation des voies. F. CARLIER Ing. Techn.

CHARLEROI SUD



Cet article s'adresse à tous nos ouvriers d'atelier, mais spécialement aux chefs de service - chefs d'atelier - et contremaîtres.

Le Gaspillage

Le gaspillage est l'ennemi n° 1. Il nous vole tout. Il est souvent à peine visible. Il est parfois considérable. Pour ces raisons, luttons ensemble contre le gaspillage.

En face d'un ennemi d'une telle envergure, seuls les grands moyens peuvent être utilisés avec succès. Organisons-nous en conséquence et dressons le plan d'attaque :

- 1° Que chacun, dans son service, recherche les différentes sortes de gaspillages !
- 2° Celles-ci une fois décelées, déterminez les raisons de ces gaspillages !
- 3° Recherchez le remède à appliquer !
- 4° Appliquez systématiquement la solution que vous aurez adoptée !

Un mot d'explication

Comment déceler les différentes sortes de GASPILLAGES ?

Recherchez autour de vous et analysez les détails des différentes opérations. Que verrez-vous ? Vous verrez, par exemple, qu'un homme attend des fournitures, qu'un autre produit des déchets considérables, qu'une machine fait du bruit parce que mal graissée, que le poste de travail est mal disposé, que la fosse de visite est trop profonde, que les déplacements inutiles sont multiples et, enfin, que la fatigue, au bout de la journée, est considérable.

Regardez autour de vous ; vous en trouverez par centaines d'autre ordre et d'autre nature.

Les raisons de ces GASPILLAGES.

Citons à titre d'exemple : le mauvais emplacement des matières, l'état défectueux d'un poste de travail, un cheminement mal étudié, un mauvais éclairage, un manque de réflexion quant à la façon de travailler.

Avec un peu d'habitude ces raisons apparaissent clairement à celui qui sait regarder et voir.

Comment diminuer le GASPILLAGE

...de main-d'œuvre.

Un ouvrier fait bien ce qu'il aime de faire et ce qui correspond à ses capacités. Cherchons à l'utiliser comme tel.

Certaines personnes travaillent mieux lorsqu'elles sont en équipe. Constituez l'équipe et donnez lui un chef capable.

Évitez les manœuvres et manipulations inutiles.

...de temps.

Éliminez les embouteillages.

Seuls, des ordres et instructions clairs et bien compris permettent de faire un travail convenable.

Toute attente constitue un GASPILLAGE.

...de machines et d'outillage.

Une machine oisive entraîne du GASPILLAGE.

Une machine utilisée en dessous de sa capacité constitue un GASPILLAGE.

Nettoyez et lubrifiez à temps votre machine.

Ne laissez pas tourner une machine inutilement et veillez à ce qu'elle soit toujours en parfait état.



N'oubliez pas les appareils de protection de vos machines.

...de matière et d'approvisionnement.

Qualité et quantité doivent convenir au travail à exécuter.

Les défauts de matière doivent être décelés le plus tôt possible et, en tout cas, avant l'emploi.

Il est bon de connaître la valeur des matières utilisées ; on sera moins tenté à les GASPILLER.

Un même outil ne convient pas au travail de n'importe quelle matière.

...de l'espace.

L'espace coûte : il faut le chauffer, l'éclairer, le nettoyer, l'entretenir, le parcourir, etc..., etc...

Ne gaspillez pas cet espace en l'encombrant de matériaux inutilisables ; ceux-ci doivent se trouver avec les mitrilles.

Une place à chaque chose et chaque chose à sa place.

Dégagez les passages de façon à faciliter le cheminement.

...CE QUI IMPORTE CE N'EST PAS NECESSAIREMENT DE TRAVAILLER PLUS, MAIS DE TRAVAILLER MIEUX, PLUS INTELLIGEMMENT ET AVEC MOINS DE FATIGUE.



(D'après un article paru dans la revue « Travail et Maîtrise », décembre 1951.)

LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

TABLEAU COMPARATIF DU TAUX DE FREQUENCE DES ACCIDENTS DE TRAVAIL

(nombre d'accidents ayant entraîné au moins un jour de chômage, par million d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
2 ^e trimestre 1952	16,4	16,9	38,8	16,9	32	19,5	40,8	13,6	28,1
2 ^e trimestre 1951	24,6	15,4	47,6	31,5	23,6	37	46,5	35	35

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 avec I. P. P. et morts	Réseau sans I. P. P. et sans morts
2 ^e trimestre 1952	0,38	1,71	0,40	0,44	2,09	1,90	0,55	0,14	0,86	0,46
2 ^e trimestre 1951	0,43	0,17	0,62	0,41	2,95	0,73	12	0,42	2,67	0,54

UN ACCIDENT MORTEL

Le 25 juillet nous avons eu à déplorer un accident mortel survenu à Kampenhout-Sas à un agent occupé au déchargement de rails.

On ignore les circonstances exactes de l'accident mais on présume que le levier manipulé par l'agent aura glissé, provoquant la chute de ce dernier.

Atteint d'une fracture du crâne, le malheureux succomba peu de temps après.

Agents du service Voies et Travaux, préposés

aux manœuvres d'ensemble de matières pondéreuses, redoublez de vigilance, n'agissez que sur les ordres du chef d'équipe, n'effectuez pas de manœuvres isolées. Vous risquez l'accident pour vous ou pour vos compagnons.

Chefs d'équipes ou brigadiers, surveillez les mouvements des hommes de votre équipe, commandez une manœuvre, n'y participez pas.

Vous éviterez tous de la sorte de durs lendemains.

Classement aux concours inter-Groupes à la date du 31 Juillet 1952

CONCOURS		Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg			
Mouvement	Record absolu	31	50	19	60	87	54	39	149			
	Record pondéré	252,24	243,21	225,34	198,67	495,30	249,88	326,43	379,95			
	Classement	4	6	7	8	1	5	3	2			
Voies et travaux	Record absolu	97	135	18	69	36	71	49	75			
	Record pondéré	234,25	200,53	79,33	101,72	67	112,84	127,89	85,43			
	Classement	1	2	7	5	8	4	3	6			
Petits Ateliers	Record absolu	397	116	41	193	109	129	84	237			
	Record pondéré	159,58	63,52	131,90	34,75	67,45	31,91	148,91	39,59			
	Classement	1	5	3	7	4	8	2	6			
		Merksem	Turnhout	Destelbergen	Jumet	Eugies	An-denne	Marl. + Malon.	Liège St-Gilles	Kessel-Lo	Cureghem	Hasselt
Grands Ateliers	Record absolu	69	268	87	61	149	135	122	94	121	27	95
	Record pondéré	130,59	199,24	165,30	83,79	182,71	124,52	100,93	151,48.	150,22	56,43	117,11
	Classement	3	1	3	10	2	7	9	4	5	11	8

La SÉCURITÉ n'est pas uniquement un concours entre services ou individus. C'est une lutte entreprise par chaque individu contre l'ambulance, l'hôpital et la mort elle-même.

Notre Directeur Général

M. Marcel De Vos

est nommé Directeur Général
de la S. N. C. B.



AU début du mois de juillet, une nouvelle surprenante se répandit parmi le personnel : Monsieur le Directeur Général était appelé à succéder à Monsieur De'ory, Directeur Général des Chemins de Fer Belges, atteint par la limite d'âge !

On apprit bientôt également que c'était par un vote unanime que les membres du Conseil d'administration de la S.N.C.B. avaient fait choix de M. De Vos.

Cette flatteuse promotion ne permettra pas à M. De Vos d'achever la réorganisation du réseau vicinal et son assainissement financier qu'il avait entrepris en 1947.

Néanmoins, les résultats acquis à ce jour confirment la justesse de ses vues, et M. De Vos restera, dans l'histoire de la S.N.C.V., celui qui a redressé la situation à un moment où elle devenait catastrophique.

Notre réseau avait connu pendant les cinq années de guerre une période de haut rendement financier qui avait engendré, avec l'accoutumance, un certain climat de facilité. Mais, moins d'un an après la Libération, cette impression d'euphorie était brutalement rompue par une chute verticale des recettes et une augmentation croissante des charges, qui menaçaient l'existence même de nombreuses lignes. Lorsque M. De Vos prit en main le « régulateur » de la machine à vapeur vicinale, le déficit se chiffrait, pour le seul exercice 1947, à 100 millions (80 millions pour les lignes non-électrifiées et 20 millions pour les lignes électriques).

En acceptant le mandat qui venait de lui être offert, M. De Vos n'ignorait pas qu'il s'attelait à une tâche ingrate.

Le maintien d'un certain nombre de lignes ferrées chroniquement déficitaires s'avérait impossible.

Pour conserver dans le giron de la Société Nationale l'exploitation d'un vaste réseau de services de transports en commun et maintenir ainsi leur gain-pain au plus grand nombre d'agents, le nouveau Directeur Général se rendit compte qu'il fallait remplacer d'urgence ces lignes ferrées déficitaires par des services d'autobus, en adoptant au besoin le one-man car.

Cette politique réduisit au minimum les répercussions défavorables que la compression du trafic vicinal allait exercer dans le domaine social.

Elle permit de réaliser un coefficient d'exploitation en équilibre dès 1950, et eut surtout pour effet d'éviter que des exploitants privés ne réussissent à mettre un service d'autobus sur pied en doublure aux relations



vicinales avant que la S. N. elle-même n'ait modernisé son entreprise de transports publics.

Par l'organe de notre Revue, les agents ont été tenus régulièrement au courant des raisons qui motivaient les modifications apportées à l'exploitation, et de l'amélioration générale qui en résultait progressivement.

En témoignage de reconnaissance pour les services que M. De Vos a rendus ainsi au Pays, S. M. le Roi l'a autorisé à porter le titre de Directeur Général honoraire de la S. N. C. V.

M. De Vos est appelé à la Direction Générale de la S. N. C. B. au moment où le grand réseau va connaître un destin nouveau par la mise en service de la Jonction Nord-Midi et la réalisation de l'électrification successive des grandes lignes.

Quelques chiffres feront mieux ressortir l'importance de la S.N.C.B. dans la vie économique de la Nation : la S.N.C.B. exploite un réseau ferré de 5.040 km. et elle occupe près de 86.000 agents ; chaque jour, il est chargé, en moyenne, plus ou moins 14.500 wagons de marchandises ; chaque année, la S.N.C.B. passe pour plus de quatre milliards de francs de commandes à l'industrie et à l'artisanat. C'est la plus grande entreprise commerciale et industrielle du pays, dont la gestion est constamment contrôlée par les représentants de la Nation, la Presse et l'opinion publique.

La nouvelle tâche qui attend M. le Directeur Général De Vos est donc une des plus importantes et des plus difficiles.

Galliéni et Lyautey aimaient à dire : « Il ne faut jamais, par peur de difficultés, jeter l'ancre en éteignant les feux ».

M. De Vos ne fera jamais rien de semblable, car c'est avant tout un homme d'action ; il l'a prouvé au cours des quelques années qu'il a passées parmi nous.

Au nom de tout le personnel, « Nos Vicinaux » adresse à son Directeur Général honoraire ses vives félicitations et ses meilleurs vœux de réussite à la S. N. C. B.



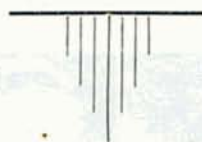
M. Robert Hoens,

Ingénieur en Chef du Groupe des Flandres,

succède à M. De Vos

comme Directeur Général

de la S. N. C. V.



LA nouvelle de la désignation de M. Marcel De Vos en qualité de Directeur Général de la S. N. C. B. était à peine connue que le personnel commença à s'intéresser à la nomination de son successeur à la S. N. C. V.

L'attente ne fut pas longue.

En effet, dès le 2 août, le « Moniteur Belge » annonçait que par arrêté royal du 25 juillet 1952, M. Robert Hoens était nommé Directeur Général de la S. N. C. V.

M. Hoens est né à Gand le 21 mai 1905. Après de brillantes études moyennes, il fut admis, à l'âge exceptionnel de 16 ans, aux Ecoles spéciales annexées à l'Université de cette ville. Il obtint le diplôme d'ingénieur mécanicien en 1925, et celui d'ingénieur électricien en 1926 ; la même année, il accomplit son service militaire.

Le 16 août 1927, M. Hoens entra au service de la S. N. C. V. Il s'occupa successivement des ateliers de Gand, Dixmude et Bruges, des services d'autobus du Ccurtraisis et de l'exploitation du réseau de la Flandre Occidentale.

Mobilisé en septembre 1939, il fit la campagne des 18 jours. Rappelé sous les armes en juin 1945, il fut envoyé en Irlande où il fut retenu jusqu'au mois de septembre. Il est actuellement Capitaine-Commandant de réserve d'artillerie.

Le premier janvier 1945, M. Hoens fut promu au grade d'Ingénieur Principal et, le premier février 1946, il succéda à M. Louis Jacobs, à titre de Chef de Groupe ; le premier janvier 1947, il était nommé Ingénieur en Chef.

En cette dernière qualité, il a notamment mené à bonne fin la substitution de services d'autobus au réseau ferré urbain de Bruges et à de nombreuses lignes ferrées de sa circonscription.

C'est dans le remaniement de l'exploitation de son Groupe, au cours des dernières années, qu'il donna toute

la mesure de ses grands talents de technicien et de dirigeant.

Lors de l'introduction des autobus à Bruges, « Nos Vicinaux » publia (n° 34) un article non signé qui expliquait d'une façon claire et persuasive, les raisons profondes de l'abandon du tramway ; nous pouvons dire maintenant que cet article qui eut un grand retentissement à l'extérieur, était dû à la plume alerte de M. R. Hoens.

Il nous sera permis également de souligner que M. Hoens est le deuxième Directeur Général, après M. Léon Jacobs, qui est issu du cadre de la S. N. C. V. Certes, il n'est pas nécessaire d'avoir arpenté le ballast et la route pendant de nombreuses années pour savoir qu'une exploitation de transports n'est pas une Administration analogue au « Cadastre » ou à l'« Enregistrement », mais le fait d'avoir pendant longtemps surveillé, comme ingénieur, les multiples opérations afférentes à la gestion des lignes vicinales, ferrées et autobus, en un mot, d'avoir « mis la main à la pâte vicinale », donne assurément à notre nouveau Directeur Général l'avantage de connaître à fond les exigences de la technique et de la conduite des hommes dans ce secteur spécial.

Notre nouveau chef s'efforcera certainement de suivre la règle d'or établie par son prédécesseur : « équilibrer les recettes et les dépenses, vivre, autant que possible, sans le recours aux subsides des pouvoirs publics, faire payer les services rendus le prix qu'ils valent, tout en veillant à ce que ce prix soit aussi bas que possible et les services irréprochables ».

Assurer la continuité de la grande œuvre que constitue la S. N. C. V., en adaptant les intentions du législateur de 1884 aux nécessités et aux conceptions actuelles, voilà la tâche éminente dévolue à M. le Directeur Général R. Hoens.

« Nos Vicinaux » lui souhaite plein succès ainsi qu'une longue et heureuse carrière.

LES BELLES CARRIERES



E. Mahoux,
chef de dépôt 1^{re} cl.,
45 ans de service.
Gr. Namur-Luxemb.



C. Baeten,
chef de service 1^{re} cl.,
46 ans de service.
Gr. Anvers.



C. Gosseye,
chef d'atelier 1^{re} cl.,
47 ans de service.
Gr. Namur-Luxemb.



O. Hollebeke,
chef de mouv. 1^{re} cl.,
45 ans de service.
Gr. Flandres.



E. Wouters,
machiniste 1^{re} cl.,
40 ans de service.
Gr. Brabant.



J. David,
machiniste 1^{re} cl.,
47 ans de service.
Gr. Flandres.



K. Van Hulle,
commis 2^e cl.,
41 ans de service.
Gr. Flandres.



F. Hendrickx,
ouvrier qualifié,
43 ans de service.
Gr. Anvers.



P. Hens,
machiniste 1^{re} cl.,
46 ans de service.
Gr. Anvers.



P. Graux,
brigadier,
49 ans de service.
Gr. Hainaut.



J. Billens,
wattman,
43 ans de service.
Gr. Brabant.



A. De Griek,
wattman,
42 ans de service.
Gr. Flandres.



H. Kempeneers,
chauffeur,
41 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.



H. Kets,
chef de dépôt 1^{re} classe,
43 ans de service.
Gr. Flandres.

Le Tournoi de Balle-Pelote

Le dimanche 27 juillet dernier le Tournoi challenge de balle-pelote, s'est disputé pour la septième fois. Par suite de la défection de l'équipe du Hainaut, la partie s'est jouée en quinze jeux entre le « Cercle Sportif des Vicinaux » de Namur, détenteur du challenge et l'« Amicale Sportive des Vicinaux » de Bruxelles. Après une partie

acharnée ce fut l'« Amicale » de l'Administration Centrale qui l'emporta par 15-13.

Ce match a eu lieu, comme l'an dernier, dans le beau cadre de la place St-Aubain à Namur et la coupe fut remise aux vainqueurs par M. Dulieu, Ingénieur en Chef, Chef de Groupe.

Made in S. N. C. V. !

Le samedi 12 juillet dernier, au cours d'une fête intime organisée à l'atelier d'Andenne-Seilles, à l'occasion de la mise à la pension du commis de première classe Désiré Gemine, fut présenté un nouvel autobus reconstruit entièrement par le personnel d'Andenne, suivant les normes vicinales, en utilisant le châssis et certains autres éléments d'un ancien autobus datant de 1934.

Au cours du premier semestre de cette année, les agents de l'Administration Centrale ont assisté au départ de quatre fonctionnaires qui, chacun, a servi sous quatre Directeurs Généraux.

M. M. CORNELIS.

Le 24 mai dernier, c'est M. Cornélis, Inspecteur en chef à la Direction des Voies et Travaux, qui a pris sa retraite après avoir été l'objet d'une cordiale manifestation de sympathie.

M. Cornélis a accompli, en 48 ans de service, une remarquable carrière, s'élevant du grade de commis à celui d'Ins-



M. M. Cornélis

pecteur en chef. Entré en décembre 1904 à la Direction des Finances, il fut nommé commis-chef en 1917. Sept ans plus tard, il passait comme chef de bureau à la Direction « Traction et Matériel ». Il fut bientôt désigné pour la Direction des « Voies et Travaux » qu'il n'allait plus quitter jusqu'à la fin de sa carrière et où il conquit successivement les grades d'Inspecteur principal en 1928 et d'Inspecteur en chef en 1945. M. Cornélis, fonctionnaire consciencieux, a toujours été un grand travailleur; il a, non seulement, perfectionné sans cesse son bagage intellectuel, mais il s'est attaché aussi à connaître à fond les nombreux rouages de la S. N. C. V. Bien que M. Cornélis ait toujours eu le souci de préparer la relève, nos services regretteront souvent de ne plus pouvoir faire appel à sa grande compétence et à sa longue expérience.

M. Cornélis est officier de l'Ordre de Léopold depuis 1943.

M. A. DELWARTÉ.

Un mois auparavant, le 10 avril 1952, un autre « ancien », M. l'Inspecteur en Chef Delwarte, avait également fait ses adieux. M. Delwarte est entré à la S. N. C. V., en mars 1905, en qualité d'opérateur (à 4 fr. par jour ouvrable ! !) sur les lignes du Tournaisis. Un an après, il était affecté aux lignes du Luxembourg et fut nommé opérateur de première cl. en 1917. Par suite de la réduction des travaux de construction de lignes, il fut transféré à l'Administration Centrale en septembre 1924; il avait entretemps été nommé conducteur de travaux en 1920. Nommé sous-chef de bureau en 1929 et chef de bureau un an plus tard, il diri-

gea le bureau de dessin de T. M. où il fit sa véritable carrière en s'occupant des études du matériel roulant et notamment des premières grandes motrices électriques à bogies, de nos autorails et de nos autobus. Nommé Inspecteur Principal en 1937 et Inspecteur en Chef en 1945, on lui confia enfin le service des affaires générales de la Direction « Traction et Matériel ».

Nous souhaitons à M. Delwarte de conserver longtemps encore l'excellente santé dont il jouit.

M. Delwarte est Officier de l'Ordre de Léopold depuis 1948.



M. A. Delwarte

M. LEDENT.

M. Ledent entra en juillet 1907 au Service des Voies et Travaux du Brabant, à l'époque où l'on construisait les lignes électriques de la capitale. Nommé opérateur de première classe en 1920 et conducteur des travaux en 1923, il fut transféré au Service des Travaux du Groupe de Bruxelles, le 1^{er} février 1934, par suite de la suppression des services provinciaux.

Promu chef de section en 1942, il fut chargé, à la Libération de la tâche absorbante de surveiller les travaux du nouveau bâtiment de la Direction Générale, il s'en occupa avec un dévouement de tous les instants et sut mener à bien cette mission de confiance.

M. Ledent a pris sa retraite en janvier dernier; c'est toujours avec plaisir que ses anciens collègues le verront revenir dans le beau bâtiment de la rue de la Science.

M. F. LIBERT.

Le 1^{er} avril, nous apprîmes la mise à la retraite de M. Félicien Libert, chef de bureau au Secrétariat. M. Libert a débuté en décembre 1907 au service du Domaine; cette Direction avait connu une constante extension mais, par la force des choses, elle allait, progressivement, diminuer d'importance. Nommé commis-chef en 1923, il passa au Secrétariat où il fut nommé sous-chef de bureau en 1943 et chef de bureau en 1946.

Ses collègues lui souhaitent un parfait rétablissement et une paisible retraite.

•
LES
PROPOS
DU



Contrôleur BOUDARD

Receveur. — Alors, chef, les vacances sont finies ?

Boudard. — Eh oui. J'ai fait comme chaque année, mon petit tour de Belgique en « vicinal » et j'ai connu comme d'habitude aussi, les quatre saisons en 8 jours.

R. — Vous avez certainement remarqué quelque chose de spécial en parcourant le réseau ?

B. — Pour commencer, j'ai constaté que lorsque les agents des Vicinaux, ou leurs épouses, voyagent avec la « carte à case », ils observent rarement les instructions inscrites au verso de celle-ci.

R. — Je reconnais que j'ai souvent en main des cartes avec les inscriptions faites au crayon, ou incomplètes.

B. — Un de ces jours par la faute de quelques insoucients, on nous obligera à nous montrer draconiens pour les inscriptions non réglementaires.

J'ai constaté aussi à bord des P. C. C. que les wattmen oublient souvent de faire sonner le timbre extérieur avant de se remettre en marche.

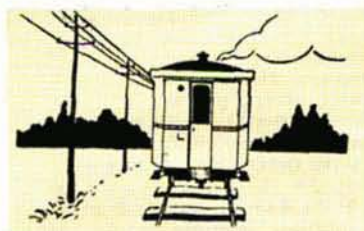
R. — C'est qu'il n'y a plus de sonnette au ras du plancher et qu'ils ont maintenant du travail... plein les pieds !

B. — Soit, mais ils peuvent sonner avec un doigt de la main. Le règlement l'exige et cet avertissement de mise en route est nécessaire pour les piétons qui s'approprieraient à traverser la voie et la chaussée.

Dites-moi, avant que je ne vous quitte, quels suppléments peut-on délivrer aux abonnés scolaires et aux porteurs d'un coupon de semaine ?

R. — Ces catégories de voyageurs ne peuvent obtenir un supplément de parcours.

B. — Très bien, vous aurez dix ! Et comme c'est l'ouverture de la chasse, je vous invite à la chasse aux cartes de voyage et aux abonnements périmés.



Aux Ateliers d'Andenne-Seilles

Le samedi 3 mai, dans l'après-midi, le personnel d'Andenne a fêté M. Gosseye, chef d'atelier de première classe, à l'occasion de sa mise à la pension.

La fanfare était de la partie et après l'exécution de quelques morceaux bien enlevés, M. Gemine remit au héros de la fête, au nom des agents, deux fauteuils, un lampadaire, et une ample provision de cigares. Après que M. Gosseye eut exprimé son émotion et ses remer-

ciements, le chef de musique Maris fit attaquer à ses hommes un pas-redoublé; mais alors se déclencha une farce dont on parlera encore longtemps à Andenne: cinq musiciens se mirent à jouer, qui une samba, qui un mambo! Devant cette cacophonie inattendue, la fanfare s'arrêta avec quelques couacs bien soignés! Le Chef Maris, très pâle, resta un moment la baguette en l'air, indigné et consterné; en une pareille journée,



M. Gosseye, assis dans le fauteuil qui lui a été offert, écoute en compagnie de son épouse le discours de M. Gemine.

Celui-ci sera l'objet, 15 jours après, d'une fête semblable. Il est pensionné après 32 ans de service.



Après l'incident, M. Maris dirige à nouveau sa fanfare! Les exécutants continuent à rire, tout en soufflant!

était-ce possible? A ce moment, M. Detry, chef-adjoint de la musique, s'avança et d'un air très sérieux, en se pinçant les cuisses pour ne pas rire, déclara que c'était lamentable, et que cela ne pouvait continuer. Le pauvre M. Maris était ahuri, effondré.

Lorsqu'on jugea que la plaisanterie avait assez duré, on lui enleva son bâton de chef d'orchestre et on le remplaça par une splendide baguette en ébène, aux applaudissements unanimes de l'assemblée! Et la fête continua.

Le dimanche après-midi, le jubilaire et son épouse furent reçus dans une salle de fête de la ville en présence de M. Dulieu, Chef de Groupe, accompagné de M. Kennes, Chef du Groupe du Hainaut, qui avait tenu à être présent, par une délégation des appointés de Namur.

M. Dulieu signala que M. Gosseye, entré aux Vicinaux comme veilleur de nuit, en attendant d'avoir 18 ans pour pouvoir travailler comme chauffeur de locomotives, avait en réalité débuté en 1902 comme serre-frein lors de la construction de la ligne Grammont-Audenarde et totalisant ainsi plus de 50 années de service. M. Kennes tint à rappeler les excellents rapports qu'il avait entretenus avec M. Gosseye et celui-ci répondit avec humour à ses supérieurs et à ses collègues. De beaux cadeaux furent encore remis à M. Gosseye notamment un tableau et un agrandissement de sa propre photographie offert par le personnel du mouvement d'Andenne et d'Ohey.

Ce fut une belle journée qui se prolongea dans l'allégresse générale. Monsieur Gosseye a fait imprimer un résumé détaillé de sa belle carrière; nous y ferons des emprunts pour un prochain numéro.

Rappelons simplement maintenant que c'est M. Gosseye qui organisa personnellement les passages de la Meuse des autorails et voitures par bacs et chalands, pour assurer la remise en route, en mai 1940, du service entre Huy et Namur. Ce remarquable travail a été d'ailleurs raconté dans « Nos Vicinaux » n° 6 de janvier 1946.

« Nos Vicinaux » adresse ses félicitations à M. Gosseye et lui souhaite une longue et heureuse retraite.



Liste des Agents mis à la pension à 65 ans

Juin - Juillet 1952

Baeten Constant, chef serv. 1 ^{re} cl.	46	années de service,	Anvers.
Debackere Edouard, piocheur	30	id.	Flandres.
Bonte Serafien, piocheur	32	id.	id.
Devisschere Theofiel, piocheur	31	id.	id.
Hombecq Henri, piocheur	30	id.	id.
De Volder Octaaf, wattman	35	id.	id.
Cappelaere Michel, wattman	29	id.	id.
Hollebeke Octaaf, chef de mouvement 1 ^{re} cl.	45	id.	id.
Van Hulle Kamiel, commis 2 ^e cl.	41	id.	id.
Decroos Oscar, wattman	29	id.	id.

François Jules, chef de service important	45	années de service,	Hainaut.
Graux Procope, brigadier	49	id.	id.
Gosseye Camille, chef d'atelier 1 ^{re} cl.	47	id.	Nam.-Luxemb.
Houbrechts Jozef, piocheur	39	id.	Liège-Limb.
Bleux Jan, chef-piocheur	33	id.	id.
Jamart Joseph, receveur	28	id.	id.
Leclercq Henri, wattman	29	id.	Brabant.
De Griek Achiel, wattman	42	id.	Flandres.
Kets Henri, chef de dépôt, 1 ^{re} cl.	43	id.	id.
Sottieux Jules, receveur	28	id.	Hainaut.
Declève Edmond, machiniste	37	id.	id.
Goedert Jean, piocheur	33	id.	Nam.-Luxemb.
Kempeneers Henri, chauffeur	41	id.	Liège-Limb.
Sougne Jean, receveur	27	id.	id.
Debergh Florimond, receveur	20	id.	id.
Bas Louis, chef piocheur	37	id.	id.
Simon Joseph, chef piocheur	39	id.	id.
Rousseau Benoit, rangeur	32	id.	Brabant.
Van den Ende Frans, veilleur de nuit	43	id.	id.
Schoovaerts Frans, chauffeur	37	id.	id.

Chronique sociale

Nous interrompons l'exposé du régime des allocations familiales, étant donné que le secteur « Pécule familial de vacances » n'est pas d'actualité en ce moment et que, d'autre part, le domaine des « Avantages complémentaires » (œuvres-annexes) est en pleine transformation.

Signalons cependant que, contrairement à l'information parue dans le n° 38 de mai-juin 1952 de « Nos Vicinaux », l'octroi de la prime de layette a été provisoirement rétabli à la suite d'une autorisation ministérielle.

Comment vérifier sa bandelette de paye ?

Le présent article est destiné à faciliter aux agents salariés la lecture de leur bandelette de paye.

La 1^{re} colonne (J-D) indique le nombre de journées à rémunérer, soit le total des jours prestés, des jours de repos compensatoires, des jours de repos récupérés et des jours de « congé vicinal ».

Par jours de repos compensatoires, il y a lieu d'entendre les journées de repos normalement prévues afin de respecter les limites légales de la durée du travail, et qui sont accordées en compensation de prestations fixées au delà de ces limites.

Par jours de repos récupérés, il y a lieu d'entendre les jours de repos accordés en récupération de prestations exceptionnelles non prévues.

La 2^e colonne (N) indique le nombre d'heures normales à rémunérer sur la base de 1/8 du taux barémique journalier.

Par heure normale, il y a lieu d'entendre le solde éventuel après conversion des prestations du mois en unités de 8 heures, les fractions d'heure étant reportées au mois suivant.

La 3^e colonne (HS-O) indique le nombre d'heures supplémentaires à rémunérer, y compris les suppléments de 25, 50 ou 100 %, les fractions d'heures étant exprimées en 1/10 d'heure.

La 4^e colonne (SN-NL) indique le montant du salaire brut correspondant aux journées (colonne 1) et aux heures normales (col. 2).

La 5^e colonne (SH-LO) indique le montant du salaire brut correspondant aux heures supplémentaires.

La 6^e colonne (R + F) indique le montant du salaire brut, correspondant soit aux jours fériés payés pour les agents ne travaillant pas en roulement, soit aux jours de repos payés (26 + 10) pour les agents travaillant en roulement (3 jours par mois en cas de prestations complètes et 11,80 % du salaire afférent aux prestations dans l'hypothèse où celles-ci ont été incomplètes).

La 7^e colonne sert à l'inscription de la rémunération afférente aux jours de congé supplémentaire payés pour événements familiaux.

La 8^e colonne est actuellement inutilisée.

La 9^e colonne (Pr) indique le montant des primes spéciales telles que : prime de secouriste, de garde, etc...

La 10^e colonne n'a plus actuellement d'affectation ; rappelons qu'elle a servi à l'inscription du montant de l'allocation temporaire qui a été octroyée du 1-11-1951 au 30-4-1952.

La 11^e colonne (C.R.I. - K.V.I.) indique le montant de la rémunération imposable au profit de la C. R. I., soit le total des colonnes 4, 6 et 7.

La 12^e colonne (C.R.A. - K.U.B.) indique le montant de la rémunération imposable au profit de la C. R. A., soit la différence entre le montant de la rémunération

imposable à la C. R. I. et le montant de la rémunération imposable à l'O. N. S. S.

La 13^e colonne (BR) indique le montant non plafonné du salaire (total des colonnes 4, 5, 6, 7 et 9), sur lequel est calculée la cotisation patronale destinée à l'O.N.S.S. pour la constitution du pécule de vacances.

La 14^e colonne (O.N.S.S. - R.M.Z.) indique le montant « plafonné » du salaire. Ce montant « plafonné » est celui jusqu'à concurrence duquel la rémunération entre en ligne de compte pour le calcul de la cotisation personnelle de l'agent pour l'O.N.S.S.; il est obtenu en multipliant par 200 francs le nombre de jours « prestés » O.N.S.S. du trimestre (voir, ci-dessous, définition des jours « prestés » O.N.S.S.).

Les calculs de la retenue O.N.S.S. s'opèrent donc en fonction du montant trimestriel des rémunérations; il est à noter toutefois que la perception des cotisations n'est pas opérée au delà du produit de la multiplication par 200 francs du nombre de jours ouvrables du trimestre.

Dans la pratique, la retenue O.N.S.S. est opérée mensuellement de la façon suivante, sous réserve de rectification, à l'issue du trimestre.

Le montant du salaire « plafonné » à l'O.N.S.S. est obtenu en multipliant par 200 francs le nombre de jours prestés O.N.S.S. du mois.

Si le produit de cette multiplication est supérieur à la somme figurant en colonne 13, c'est cette dernière somme qui est inscrite en colonne 14, et sur laquelle est calculée la retenue de 8 % destinée à l'O.N.S.S.

Par jours prestés O.N.S.S., il y a lieu d'entendre les jours effectivement prestés, les jours de repos compensatoires, les jours de repos récupérés, les jours d'absence pour missions syndicales rémunérés par la S.N.C.V., les jours fériés effectivement payés et les jours de congés supplémentaires payés à l'occasion d'événements familiaux; la question de l'assimilation des jours de « congé vicinal » aux jours prestés O.N.S.S. est en discussion actuellement.

Exemple de rectification à l'occasion de la paye du dernier mois du trimestre.

	Jours prestés O.N.S.S.	Rémunér. brutes ONSS (Colonne 13)	Rémunér. plafon. ONSS (Colonne 14)
1 ^{er} mois	25	4.900	4.900 (x)
2 ^e mois	26	5.200	5.200
3 ^e mois	27	5.550	5.400
			(av. rectific.)
	78	15.650	15.500

Nombre de jours ouvrables du trimestre civil considéré = 78.

Plafond O.N.S.S. du trimestre : $78 \times 200 = 15.600$.
Sommes des plafonds mensuels : $4.900 + 5.200 + 5.400 = 15.500$.

Différence de plafond : $15.600 - 15.500 = 100$ francs.

Étant donné que la rémunération brute O.N.S.S. du trimestre est au moins égale à 15.600 fr., le montant de la rémunération plafonnée O.N.S.S. du troisième mois passera de 5.400 à 5.500 fr., et c'est cette dernière somme qui figurera en colonne 14.

Si le nombre de jours ouvrables du trimestre était de 77 au lieu de 78 comme dans l'exemple ci-dessus, la situation se trouverait complètement renversée en ce sens que le montant maximum passible de retenue à l'O.N.S.S. deviendrait $77 \times 200 = 15.400$ et que le montant de la rémunération plafonnée O.N.S.S. du troisième mois deviendrait 5.300 après rectification, afin de réduire la somme des plafonds mensuels de 15.500 à 15.400.

Il est à noter que le mode de calcul décrit ci-dessus devra éventuellement être modifié à la suite de nouvelles

N. B. — O. N. S. S. = Office National de Sécurité Sociale.
C. R. I. = Caisse de Répartition d'Allocations aux Invalides.
C. R. A. = Caisse de Répartition d'Allocations complémentaires à la Pension Légale.

(x) Le plafond devrait être de $25 \times 200 = 5.000$ francs ; étant donné que la rémunération brute O.N.S.S. n'est que de 4.900 francs pour ce mois, c'est sur cette dernière somme que sera calculée la retenue O.N.S.S.

instructions de l'O.N.S.S.. Nous ne manquerons pas d'éclairer ultérieurement nos lecteurs à ce sujet.

La 15^e colonne (Pens) indique, pour mémoire, la somme de 25 francs qui représente le versement effectué au compte individuel de pension de l'agent. Cette somme n'intervient pas directement dans les calculs de la rémunération, étant donné que la partie de cette somme retenue à l'agent (12,50 fr.) est comprise dans la retenue O.N.S.S. de 8 %.

La 16^e colonne (C.R.I. - K.V.I.) indique le montant de la retenue C.R.I.

Ce chiffre représente 3 pour mille du montant inscrit en colonne 11 (rémunération imposable à la C.R.I.).

La 17^e colonne (C.R.A. - K.U.B.) indique le montant de la retenue C.R.A. - C.R.I., laquelle comprend 1 % du montant imposable à la C.R.I. (colonne 11) et 4,5 % du montant imposable à la C.R.A. (colonne 12).

La 18^e colonne (O.N.S.S. - R.M.Z.) indique le montant de la retenue O.N.S.S. à charge de l'agent, soit 8 % de la somme inscrite en colonne 14.

La 19^e colonne (Tot) indique le total des retenues C.R.I. - C.R.A. et O.N.S.S.

La 20^e colonne (MI-BB) indique le montant imposable à la taxe professionnelle, soit le montant de la colonne 13 augmenté, le cas échéant, du montant représentatif des avantages en nature (logement gratuit, p. ex.) et diminué du total des retenues effectuées sur le salaire (colonne 19).

La 21^e colonne (T.P. - BB) indique le montant de la taxe professionnelle.

Il ne nous est pas possible de reproduire ici les barèmes de la taxation fiscale. Rappelons cependant que la taxe professionnelle est fonction de trois éléments : le montant imposable, la composition de la famille et la catégorie de la commune de résidence.

La 22^e colonne (N) indique le montant net de la rémunération, soit le montant brut (colonne 13) diminué des retenues C.R.A., C.R.I., O.N.S.S. (colonne 19) et de la taxe professionnelle (colonne 21).

La 23^e colonne (V) servait précédemment à l'inscription du montant du pécule de vacances annuelles.

La 24^e colonne (ID-VV) indique le montant des indemnités couvrant des charges réelles, telles que : indemnités pour usage d'outils personnels, vélo, frais de déplacement, etc...

La 25^e colonne (M) indique le montant de la rémunération totale nette proméritee durant le mois envisagé.

La 26^e colonne (A.V.) indique le montant du ou des acomptes payés pour le mois.

La 27^e colonne (à payer) indique le montant de la somme restant à payer.

Les 28^e, 29^e et 30^e colonnes indiquent, dans certains Groupes, le mouvement du compte de la Masse d'habillement ; le débit figure en colonne 28, le crédit en col. 29 et le solde en colonne 30.

Nous espérons que ces explications, un tant soit peu arides, seront de nature à permettre aux agents de mieux comprendre la façon dont est calculée leur rémunération.

★

M. Camille Remy n'est plus.

Le décès inopiné le 9 juillet dernier, à l'âge de 62 ans, de M. Camille Remy, Inspecteur principal, a jeté la consternation non seulement à l'Administration Centrale, mais également dans toutes les Directions régionales où, depuis des années, Camille Remy venait vérifier la comptabilité des dépenses.

Entré en février 1907 à la Direction des Finances, il fut nommé commis de première classe en 1920, passa commis-chef en 1924 et fut désigné comme contrôleur des dépenses.

Il conquit les grades d'Inspecteur en 1943 et d'Inspecteur principal en 1945.

Dans tous les Groupes, on conservera un bon souvenir de Camille Remy. « Nos Vicinaux » présente ses condoléances émues à sa veuve et à son fils.

A la mémoire de



De Coninck Ligorius, receveur au Groupe d'Anvers, décédé le 11 mai 1952, à l'âge de 51 ans, des suites d'un accident de travail. Il laisse une veuve et deux enfants.

Devos Petrus, manœuvre au Groupe de Louvain, décédé le 2 juillet dernier, à l'âge de 34 ans, lors d'un accident de travail. Il laisse une veuve et deux enfants.

Le feu au controller !

Nous avons enregistré ces derniers temps deux cas de court-circuit au faisceau des câbles de traction situés derrière le controller des motrices électriques.

Dans le second cas, le feu a détruit complètement la caisse de la voiture.

Wattmen, en pareilles circonstances, gardez votre sang-froid. *Coupez immédiatement le circuit au moyen de l'interrupteur automatique, abaissez le pantographe ou la flèche et calez votre voiture.* Essayez ensuite de déceler l'emplacement et la cause du court-circuit, *avant de continuer à rouler.*

Si vous n'y réussissez pas, demandez immédiatement au service technique de venir vous dépanner.

Aussitôt que vous constatez un début d'incendie, employez la provision de sable contenu dans les sablières et n'hésitez pas à utiliser un extincteur d'un particulier. Il va de soi, que si vous ne parvenez pas à éteindre le foyer d'incendie, il convient d'avoir recours aux pompiers.

Retour des P. C. C. à Louvain

On sait que les voitures P.C.C. avaient été retirées de la ligne Bruxelles-Louvain, pour permettre leur adaptation à ce service spécialement rapide. Elles étaient remplacées par des motrices type « Braine-le-Comte », venues du Groupe du Hainaut.

Depuis le mois d'août, la série complète des neuf P.C.C. a repris sa place au dépôt de Kessel-Lo. Il s'agit des numéros 10.409 - 410 - 411 - 412 - 413 - 414 - 415 - 417 et l'originale américaine 10.419.

Elles assurent à nouveau le service à la satisfaction générale, d'autant plus que 5 sièges ont été ajoutés, ce qui porte à 38 le total des places assises.

Comme nous le disons plus haut, ces 9 motrices ont été spécialement adaptées au service interurbain Bruxelles-Louvain.

Les modifications apportées concernent principalement la mise au point de la suspension, laquelle a été quelque peu « durcie » afin d'améliorer le roulement.

D'autre part, l'aménagement intérieur de la voiture a été complété par le montage des sièges supplémentaires et de barres verticales d'appui.

Signalons également le placement d'indicateurs de vitesse permettant au personnel de mieux contrôler la marche de la voiture.

LES ELECTRIFICATIONS

Au début du mois de septembre, la section Louvain-Tielt-Notre-Dame de la ligne Louvain-Diest, a été mise sous tension et les voitures électriques à bogies roulent de Louvain à Tielt. Comme les poteaux sont plantés jusqu'à l'entrée de Diest, il est permis d'espérer que la ligne entière sera exploitée électriquement avant la fin de l'année. L'électrique venant de Diest empruntera l'avenue des Alliés jusqu'à la place Foch, où une boucle a été réalisée

La construction

de voitures remorques

L'atelier de Merksem continue à sortir les remorques métalliques (série 19557 à 19580) décrites dans « Nos Vicinaux » de mars-avril 1952. C'est la 19562 qui vient d'être mise en service au mois d'août. Cette voiture a été pourvue d'éclairage fluorescent à courant continu.

Une autre innovation résulte de l'essai d'une nouvelle disposition des chauffeuses électriques. Celles-ci, au lieu d'être disposées en trois groupes sous les banquettes, ont été placées en 12 éléments partiels contre les parois, en dessous des tablettes.

On espère de cette façon obtenir une répartition plus uniforme de la chaleur.

L'autorail à pantographe !

Il est possible que la lecture de ce titre vous fasse sourciller, mais vous n'aurez jamais l'air aussi étonné que le rédacteur de ces lignes, lorsqu'il vit rouler, sur la ligne ferrée vicinale Courtrai-Tournai, l'autorail 243 dont le toit s'ornait d'un authentique pantographe replié !

Il y avait évidemment une longue section de la ligne qui était électrifiée, exactement de Courtrai à Bellegem, partie de la ligne électrique Courtrai-Menin; mais que diable, nous n'avions jamais entendu parler d'application du moteur Diesel-électrique, aux petits autorails datant de 1930 !

L'explication était très simple, il suffisait de la connaître : depuis le départ de Courtrai jusqu'à Bellegem, le wattman du tram électrique allume et éteint automatiquement sur la ligne une douzaine de feux de sécurité; le receveur de l'autorail doit faire ces signaux à la main, d'où perte de temps et ennuis,

aussi bien pour le personnel que pour les voyageurs. La solution qui s'imposait consistait à faire toucher d'une façon quelconque le contacteur pour déclencher les feux de signalisation.

C'est bien ce qui se produit avec l'AR. 243, par simple frottement du pantographe, qui n'a ici qu'un rôle purement mécanique. Quid erat demonstrandum ! (c.q.f.d.).

Etes-vous fort en géographie ?

1. Pétrole, produit de valeur. Connaissez-vous les quatre pays qui sont à la tête de la production pétrolière mondiale ?
2. Où se situent les îles d'Anvers et du Brabant ?
3. Avez-vous entendu parler de la Mer Morte ? Est-elle plus grande ou plus petite que le lac Asphaltite qui se trouve en Palestine ?
4. Connaissez-vous les quatre Etats qui constituent l'Union Sud-Africaine ? Citez au moins deux capitales.
5. Quelle est la plus grande profondeur mesurée jusqu'à présent dans l'Océan Pacifique et à quel endroit l'a-t-on relevée ?
6. Quels pays désigne-t-on par les périphrases poétiques suivantes :
Le pays du matin calme ;
Le pays des mille lacs ;
Le toit du monde ;
Le pays du soleil levant.
7. Les Belges se plaignent beaucoup — et pour cause — du mauvais temps et des pluies continues. Savez-vous combien de jours de pluie la Belgique compte en moyenne en une année, et à combien se chiffre la précipitation moyenne, si l'on vous dit, à titre de comparaison, que dans la région la plus pluvieuse du monde, le Punjab, aux Indes, elle atteint 12,50 m. de pluies, et au Caire, à l'opposé, 0,60 m. ?
8. Déterminez la situation des communes belges suivantes :
La Queue-du-Bois — Scy — Biez — Cras-Avernas — Dourbes.
9. Tout le monde se souvient de quelque chose à propos des Peaux-Rouges qui ont passionné notre jeunesse. Connaissez-vous encore quatre races d'Indiens de l'Amérique du Nord ?
10. Dites exactement ce qu'est Perkop, Managua, Sao Thome, Ob, Popocatepetl. Farwel et déterminez leur situation.

(General Motors Magazine).

Les réponses figurent page 16, mais ne trichez pas !



DISPARITION DES TRAMWAYS A LONDRES.

— « Si tu connaissais la femme de Joseph, tu comprendrais pourquoi il aime tant son tram ! »

N. D. L. R. — Les derniers tramways de Londres ont été supprimés le 5 juillet dernier. La légende de ce dessin paru dans le «Sunday Express» n'est pas très spirituelle mais il est amusant de lire ce qui est marqué sur l'affiche, à l'entrée du dépôt : « Les conducteurs ne sont pas autorisés à porter un tram comme souvenir ».

Spa-Verviers se fait maintenant en autobus

Lorsque nous disions, dans le dernier numéro, que la ligne Namur - Profondeville de 11 km., était la plus longue ligne électrique vicinale remplacée par un service d'autobus, nous craignons déjà que ce record n'allait pas tenir longtemps.

De fait, le 1^{er} juillet dernier, des autobus rouges venus, la veille, de Liège, partaient du dépôt de Sart pour remplacer les tramways de la ligne électrique Spa - Verviers, dont les sections de Spa à Heusy (faubourg de Verviers) comptent exactement 17 km.

Dire que l'autobus fut d'emblée bien accueilli par les riverains serait farder la vérité mais, au bout d'une dizaine de jours, mis en confiance par la régularité de ce nouveau moyen de transport, ainsi que par la dextérité des ex-wattmen devenus chauffeurs en un temps record, les habitués du tram revinrent l'un après l'autre.

Nos lecteurs se souviendront qu'en juillet 1950, la rédaction de « Nos Vicinaux » avait consacré un article à la célèbre ville d'eau de Spa, dans lequel nous vantions les charmes des « voitures panoramiques ». Hélas, au cours des dernières années, la situation financière devint très difficile et le coefficient d'exploitation insupportable. Mais il est une autre raison, dont il fut certainement tenu compte en haut lieu, et qui pourrait justifier à elle seule la décision prise : la sous-station de Sart est pres-

qu'aussi vieille que la ligne elle-même; à vrai dire, elle date de 1908; assurément des modifications y furent apportées au cours des années, mais son existence devenait précaire et dans trois mois ou dans trois ans, on pouvait s'attendre à la voir rendre l'âme.

Il importait dès lors, de prévoir l'achat d'une nouvelle sous-station automatique, ce qui aurait nécessité quelques millions, qui seraient venus s'ajouter aux pertes annuelles accumulées, **qui étaient du même ordre.**

L'abandon de la ligne ferrée était donc inéluctable.

Signalons au sujet de l'histoire de cette ligne que c'était la seule ligne électrique possédant encore un nombre considérable de poteaux en bois !

Sur Spa - Verviers, le problème de la conversion des tramwaymen en chauffeurs d'autobus a été, en général, couronné de succès et les cas difficiles à résoudre seront heureusement peu nombreux.

L'état des routes dans cette région touristique est généralement excellent aussi nos « bus » rouges y assurent un service impeccable; mais nous savons bien que durant quelques années encore, certains voyageurs auront une pensée attendrie pour la « Voiture de tramway panoramique » introduite vers 1935 et la période 1935-1952 deviendra pour eux, comme celle de 1900, l'époque du « bon vieux temps » !

TOURNAI

dispose d'autobus pour ses transports urbains

Tournai, une des plus anciennes villes de Belgique, qui grandit autour de sa cathédrale commencée vers l'an 1100, a terriblement souffert de la dernière guerre. On n'a pas assez parlé de cette mutilation car, bombardée par les Allemands, en mai 1940, aucune statistique ne fut publiée, et pour cause, durant les années de guerre; après la libération, ce furent les villes d'Anvers et de Liège, qui eurent le triste privilège d'accaparer l'attention du public belge par les spectaculaires destructions des V1.

Or, Tournai, en 12 heures de bombardement aérien, eut 1.266 maisons détruites, 3.500 touchées à des degrés divers, trois églises anéanties, la Grand-Place détruite et plusieurs ponts sautés. C'est assez dire qu'il fallut envisager, la guerre finie, un vaste plan de reconstruction où l'urbanisme eut son mot à dire. Ce n'est qu'à partir de 1951 que la reconstruction fit réellement de grands progrès. Pendant douze ans, toute une partie de la ville resta ainsi privée de moyens de transport en commun et il fallut attendre le remplacement par des autobus des diverses lignes de tramways électriques encore exploitées, pour

permettre à l'autobus n° 3, venant de Kain-la-Tombe, jusqu'à la gare de Tournai, de continuer vers le Quartier Sud, et de reprendre ainsi l'ancienne ligne du Cimetière, abandonnée depuis 1940, et qui passe par le Beffroi, le Palais de Justice et l'Hôpital. Le rétablissement de cette ligne a été très apprécié par les Tournaisiens, qui ont d'ailleurs adopté complètement les petits autobus rouges, silencieux et passe-partout !

Voici la liste des lignes d'autobus de Tournai, remplaçant les trams électriques depuis les mois d'avril et mai de cette année :

N° 1 : de Tournai (par Templeuve) à Toufflers (France);

N° 3 : de Tournai (Quartier Sud) à Kain-la-Tombe;

N° 4 : Tournai-Hertain, en correspondance à la frontière avec l'autobus français, Hertain-Lille;

N° 6 : Tournai-Rumillies;

N° 7 : Tournai - Wez - Guignies et

n° 9 : Tournai - Wez.

Ainsi la S.N.C.V. a doté Tournai naissant d'un système de transport vraiment moderne.

Echos de partout

La S. N. C. V. a passé commande de quatre-vingts autobus chez Brossel Frères et aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles.

Les quarante autobus Brossel comporteront un moteur Diesel Leyland 125 HP., disposé horizontalement sous le châssis; il en sera de même pour les véhicules fournis par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles. Ces autobus auront une capacité totale de transport de quatre-vingts voyageurs, dont la moitié disposeront de places assises.

D'autre part, une commande de quarante autobus « Chevrolet » à essence est en cours de fourniture; ils viendront s'ajouter aux quarante-quatre voitures déjà en service.

La teinte intérieure des nouveaux « Chevrolet » urbains a été améliorée; on a choisi une teinte plus claire, « café au lait », qui crée une agréable transition entre le brun foncé des panneaux inférieurs et le blanc du plafond.

Dans le courant de juillet, une demande a été introduite auprès du Ministère des Communications en vue de substituer l'autobus à l'autorail sur la relation Namur - Andenne - Huy.

La S. N. C. V. envisage également de remplacer par une ligne d'autobus la ligne électrique Jambes - Namur (Gare) - Belgrade. Ainsi, il ne resterait plus comme lignes électriques dans le Groupe de Namur que les lignes Namur - Malonne et Namur - Onoz, et il est même probable que, seule, cette dernière subsistera à l'avenir, afin de permettre la jonction Charleroi - Ransart - Fleurus - Onoz - Namur; à cet effet, un passage supérieur serait construit à Onoz, au-dessus du grand chemin de fer.

Le démontage de nos lignes ferrées

En 1951, du chef de l'arrêt du trafic ferré, le démontage de plusieurs lignes ferrées a pu être soumis à l'approbation des pouvoirs publics.

En voici la nomenclature :

	Km.
Rumst - Lierre	10,875
Itegem - Zandhoven	27,975
Brasschaat - St-Lenaarts	34,940
Oostmalle - Westerlo	
Hasselt - Kortessems-Grandville	30,500
Putte - Tremelo	11,000
Ypres - Neuve-Eglise - Warneton	16,400
Turnhout - Arendonk	10,000
Ypres - Geluwe	17,635
Moerbeke à la frontière	5,700
Daverdisse - Graide	16,015
Huccorgne - Vinalmont	5,420
Tongres - Kortessems	12,375
Eupen - Eynatten (front.)	11,260
Hannut - Verlainne	24,780

234,875

Les lignes suivantes avaient déjà été effectivement démontées au cours des exercices 1950-1951.

Mariakerke (village) - Lombard-sijde (village);

Turnhout - Poppel (frontière);

Rumst - Duffel - Lierre;

Saint-Trond - Herck-la-Ville;

Beringen (Mines) - Bourg-Léopold;

Zutendaal - Bilzen - Riemst;

Bourg-Léopold - Wijchmaal;

Liers - Vottem;



Les Trucs du Métier

LES HUILES DE GRAISSAGE

Chacun connaît l'importance du graissage des engins mécaniques et des moteurs thermiques en particulier.

Le personnel roulant de la S.N.C.V. mieux que quiconque n'est pas sans ignorer les conséquences désagréables d'un défaut de graissage et les ennuis que peuvent lui occasionner en service, un manque soudain de pression d'huile ou une fuite intempestive du précieux liquide.

Quel est exactement le rôle de l'huile de graissage dans un moteur thermique ?

Nous allons essayer d'examiner ce problème, excessivement complexe, de la façon la plus simple possible.

Deux surfaces métalliques sèches, se déplaçant l'une par rapport à l'autre, entrent en contact par leurs aspérités quelque soit le fini, qu'on a donné aux surfaces frottantes.

L'usure de ces aspérités provoque un échauffement local de la matière et son ramollissement, d'où arrachement de la matière et finalement grippage des surfaces.

L'interposition, entre les surfaces en contact, d'une mince pellicule d'huile, modifie complètement les conditions du déplacement.

Les deux surfaces ne sont plus en contact direct par leurs aspérités mais « roulent » sur les molécules d'huile comme sur un tapis de billes.

Il n'y a pratiquement plus d'arrachement de particules métalliques, la production de chaleur engendrée par le frottement est fortement diminuée.

Mais l'épaisseur de la pellicule d'huile doit être telle que les aspérités du métal ne puissent en émerger et d'autre part sa qualité doit lui permettre de s'accrocher à la surface métallique et de s'y maintenir.

Dans un moteur thermique, Diesel ou essence, le phénomène de frottement que nous venons d'esquisser, se produit pour le piston et le cylindre à une vitesse de l'ordre de 20 m. par seconde et à une température de paroi de 300 à 400° C.

La mince pellicule d'huile doit résister à ces températures et à cette vitesse.

Dans le haut du cylindre, elle doit résister également à l'action directe de la flamme et ce, à une pression de quelque 60 kg par cm².

Le graissage d'un moteur thermique est donc une chose extrêmement délicate. Il faut absolument être assuré qu'à chaque instant, l'huile de graissage se trouve en quantité suffisante là où la nécessité s'en fait sentir.

L'huile sera donc envoyée sous pression en surabondance à ces différents points et cette pression est contrôlée au moyen d'un manomètre ou d'un manométrique.

Ici intervient le rôle secondaire de l'huile de graissage : l'enlèvement des calories aux endroits les moins bien refroidis du moteur (fond de piston). Ce rôle de réfrigérant est contrôlé également par la pression de l'huile.

L'huile de graissage sert enfin à parfaire l'étanchéité du piston dans le cylindre.

Pour répondre à ces exigences, l'huile des moteurs de nos autorails et de nos autobus doit satisfaire aux nombreuses conditions techniques imposées par le cahier des charges de la S.N.C.V.

La densité, l'index de viscosité, les points d'inflammation et de combustion, le point de congélation, la teneur en cendres, l'acidité, sont déterminés systématiquement et maintenus dans des limites étroites.

Les huiles de moindre qualité sont éliminées.

La S. N. C. V. est ainsi assurée d'avoir, pour ses moteurs thermiques, une huile de bonne qualité.

Suivant l'état d'usure des cylindres d'un moteur, des huiles de différentes viscosités peuvent être utilisées.

Le « nombre » SAE, inscrit sur les fûts, caractérise la fluidité de l'huile.

L'huile SAE 20 est la plus fluide : l'huile SAE 50, la moins fluide.

En principe il faut toujours utili-

ser dans un moteur, l'huile la plus fluide correspondant à son état mécanique.

Un **moteur neuf** avec un jeu faible entre pistons et cylindres, coussinets et arbres utilisera une huile **fluide**, c'est-à-dire une huile **SAE 20**.

Lorsque, par suite de l'usure, la consommation d'huile sera devenue importante (0,8 litre aux 100 km), on utilisera une huile **moins fluide** (SAE 30 par exemple).

La fluidité de l'huile utilisée diminuera au fur et à mesure de l'augmentation de l'usure du moteur et lorsque la consommation en huile SAE 50 sera de plus de 1 litre par 100 km, il faudra songer sérieusement à remettre le moteur en état.

Les tendances actuelles de la technique du graissage des moteurs thermiques convergent vers l'utilisation de plus en plus étendue des huiles dites « détergentes ou « Heavy Duty ».

Les Américains en préconisent l'utilisation dans tous les moteurs Diesel et à essence, même en service léger.

Ces huiles sont des huiles de qualité auxquelles certains traitements physiques ou l'addition de sels métalliques confèrent le pouvoir de maintenir en suspension colloïdale une partie du carbone (résidu de combustion), entraîné inévitablement avec l'huile, lors du graissage des cylindres.

Elles empêchent la formation de dépôts carbonneux et maintiennent l'intérieur du moteur en parfait état de propreté.

Que l'huile utilisée soit détergente ou non, les qualités requises par le cahier des charges la rendent apte à satisfaire aux exigences du graissage, pendant un temps déterminé par l'expérience, et qui se situe entre 4.000 et 5.000 km. C'est à ce moment que doit se faire la vidange du moteur et le renouvellement de l'huile.

LOUVAIN,

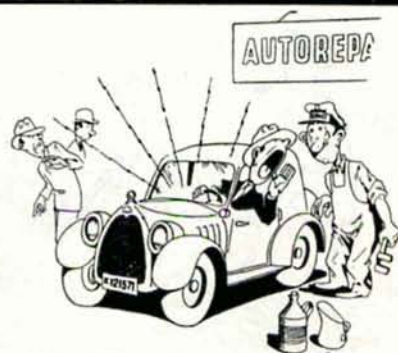
à son tour, accueille nos autobus urbains

Le Groupe de Louvain a choisi la fête du 15 août pour présenter, aux habitants endimanchés, les premiers autobus urbains Chevrolet, sur la ligne de Lovenjoel à Herent, exploitée jusqu'ici par le tram n° 3.

Le trajet suivi par l'autobus diffère toutefois du tracé de la ligne ferrée : en venant de Lovenjoel, à partir de la Porte de Tirlemont, l'autobus s'engage dans la rue de la Joyeuse Entrée et descend la rue Marie-Thérèse, jusqu'à la gare, puis emprunte l'avenue des Alliés, jusqu'à la Grand'Place, pour rejoindre la rue du Canal et continuer vers Herent.

C'est la cadence de fourniture des nouveaux autobus, qui décidera de la

date de remplacement des deux autres lignes électriques.



— Je vous dis que le bouton du claxon est coincé !
Esso Mag.

Transport gratuit !

Durant le mois de mai dernier, les habitants d'Amsterdam ont pu voyager gratuitement en tram, pendant toute une semaine, à condition d'avoir la patience d'attendre le « tram OMO » qui offrait le transport gratuit, sur tout le réseau, du 5 au 10 mai !

Cet événement faisait partie de la campagne de publicité organisée pour un nouveau produit de lessive. Ce tram roulait sur trois lignes dont les destinations changeaient chaque jour. Quatre « tram-hôtesse », les premières dont nous ayons entendu parler, distribuaient des bons aux voyageurs donnant droit à un paquet de poudre de savon à prix réduit !

Voilà certainement une innovation en matière de publicité.

Tourisme

Après avoir roulé toute la journée, des voyageurs durent s'arrêter pour la nuit dans une petite ville de province.

Aucun des deux hôtels ne payait de mine. Aussi les touristes interrogèrent-ils le garagiste pour savoir lequel des deux il recommandait.

Il hésita : « Je ne peux pas dire que je recommande l'Hôtel de la Poste, dit-il lentement. Mais je puis affirmer que les gens qui viennent chercher leur voiture après être descendus à l'Hôtel de la Poste, ne sont pas aussi furieux que ceux qui viennent de l'Hôtel du Commerce. »

Humour vicinal

Etant de service à la Place Saint-Lambert à Liège, terminus de bien des lignes, étant en conversation avec un chef des tramways unifiés j'ai entendu ce qui suit :

Les percepteurs des remorques doivent tenir la corde du trolley pour contourner la place. Un vieux percepteur resta assis dans la remorque, ne tenant pas la corde, le chef lui fit l'observation et le percepteur répondit : « Si, je la tenais ». Le chef un peu rudement : « Allons donc Joseph, je vous ai vu assis ». Et l'autre de répliquer : « Sya savez, Chef, dj'el tenève à l'oueye ».

Envoi de Falize Edouard,
Brigadier, dépôt d'Oreye.

Dans le tram Dour-Mons

Un monsieur monte dans le tram. Le receveur s'approche de lui et voici le dialogue qui s'engage :

- Siouplait ?
- Merci !
- Oui, mais, où allez-vous ?
- Au dentiste !
- Où ça ?
- A Mons !
- Monté ?
- Oui, je suis monté !
- Oui, mais où ?
- Ben, dans le tram !
- Mais à quel arrêt ?
- A l'arrêt du tram !

Aux dernières nouvelles, aucun des deux n'a été enfermé.

★

Ceci s'est passé entre Manage et Fayt (Tordoir).

Cette distance représente trois sections et coûtait en ce temps-là 0,90 fr. Aux heures d'affluence entre ces points, un contrôleur faisait la navette afin d'aider et activer le service dénommé (1) service Omer ; précédant le receveur dans sa perception, il disait : « Actifons et apprêtez votre monnaie », paroles qui étaient très familières aux voyageurs, parmi ceux-ci un bon vieux lui demande : « Combis çqui faut pou'l Tordoir », et le contrôleur lui dit : « Donné toudis 5 fr. au garde, vo viré bis qui vo-rmètra », un instant plus tard, le contrôleur repasse et demande à ce voyageur : « aïez mfi combis çqui vos a rmi ? », « 4 fr. 10 » dit l'autre et le contrôleur de répondre : « Tabour mfi, vos avez donné 90 centimes ! »

BRAN Fernand
La Louvière.

(1) Service Omer, dénommé ainsi par le personnel, suite à la modernisation de cette ligne et un certain Omer, coureur à vélo, très réputé et très populaire dans le Centre. (Il semble que le nom Omer était devenu synonyme de « rapide » !) (Réd.)

« Quiz » géographique

REPONSES

1. Dans l'ordre : U.S.A. — U.R.S.S. — Vénézuëla — Iran.
2. Dans la région du Pôle Sud près des îles Shetland.
3. Deux appellations pour le même lac.
4. Colonie du Cap : la ville du Cap — Natal : Pietermaritzburg — Transvaal : Pretoria — Etat libre d'Orange : Bloemfontein.
5. 10.800 mètres de profondeur, déterminée par le croiseur allemand « Emden » en 1927, et ce près de l'île Mindanao dans l'archipel des Philippines.
6. La Corée — La Finlande — Le Thibet avec l'Himalaya — Le Japon.
7. Environ 190 jours par an et 1,50 m. de moyenne de précipitation.
8. Près de Barchon — Près de Ciney — Près de Wavre — Près de Waremme — Près de Mariembourg.
9. Les Iroquois — Les Chippeways — Les Cheyennes — Les Pieds Noirs — Les Navajos — Les Comanches — Les Crows — Les Delawarees — Les Cherokees — Les Dakotas — Les Apaches — Sioux est un nom collectif pour différentes races.
10. Isthme en Crimée — Capitale de Nicaragua — Ile portugaise dans le Golfe de Guinée — Fleuve en Sibérie près des Monts Oursals — Volcan du Mexique, 5.452 m. de hauteur — Cap Sud du Groenland.

Le Terminus

A vingt minutes de tram de la gare du Nord à Bruxelles se trouve sur la ligne vicinale d'Alost, le lieu que l'on appelle « Zellik 3 Rois ».

C'est un endroit calme et paisible aux confins de la ville et où déjà la bonne odeur de campagne vous surprend agréablement. Le tram d'Alost y fait halte.

C'est également le point terminus de la ligne B desservie par des petites motrices qui pendant les heures de pointe circulent entre la gare du Nord et cet endroit, afin de décharger quelque peu le tram d'Alost toujours bondé.

Un jour donc, étant de service comme receveur sur la ligne B, nous venions de quitter la gare du Nord. A l'arrêt de la Place Simonis, deux petites vieilles montent sur la voiture et s'installent.

L'une d'elles me tend son argent :

— Deux terminus, s.v.p., Monsieur. Je m'apprête à lui faire ses coupons lorsque se ravisant soudain elle m'arrête de la main et d'une petite voix chevrotante :

— Vous n'allez quand même pas plus loin, sans doute, Monsieur?...

Envoi de M. Sommereyns,
Contrôleur — Bruxelles.



Madame. — Allons, papa, pousse un peu avec moi !
Monsieur. — Tu veux rire sans doute ? Je suis en congé et content d'être quitte de ma voiture et tu voudrais m'en mettre une autre dans les mains !

Dessin de A.
Van Maele, receveur. Assebroek