

# NOS

# VICINAUX



Un autobus de la ligne 2 (Beneden-Kessel — Terbank) devant l'Hôtel de ville de Louvain.

(Photo Gilliams)

# Notre contribution à la saison touristique dans les Ardennes

**L**A longue période de beau temps dont nous avons été gratifiés cet été, a permis d'enregistrer d'excellents résultats dans le domaine du tourisme.

Les Ardennes ont eu, certes, leur part du gâteau, mais en ce qui concerne l'utilisation des lignes de la S.N.C.V. dans cette région, **IL NE FAUT PAS NOUS FAIRE D'ILLUSIONS**. La majorité des voyageurs qui, de nos jours, recherchent le calme des grands bois, s'y rendent en automobile et nous constatons que, mis à part les lignes de Bouillon, de La Roche et de Han, l'apport des touristes compense à peine, durant l'été, l'absence de nos abonnés-écoliers.

Il est possible que l'électrification de la ligne de chemin de fer Bruxelles-Arlon provoque un nouvel engouement pour le Luxembourg en abaissant la durée du voyage et en offrant aux amis des Ardennes, qui voyagent en 3<sup>me</sup> classe, un confort meilleur.

Ces voyageurs amenés par « fer » doivent être mis au courant de la façon dont les Vicinaux ont étendu et amélioré un vaste réseau de lignes d'autobus et d'autorails; ceux-ci pénètrent dans les coins les plus reculés et facilitent ainsi les promenades et excursions au départ d'un centre touristique. Ci-dessous, nous examinons succinctement les diverses modifications apportées depuis quelque temps aux lignes vicinales du Luxembourg, afin que vous soyez à même de renseigner les voyageurs et votre entourage.

## LIGNE BASTOGNE-MARTELANGE

Elle est exploitée uniquement par autorail; le service de complément d'autobus a été abandonné le 2 octobre.

## LIGNE MARTELANGE-ARLON

La villette de Martelange accueille encore maints habitués attirés par les possibilités d'excursions au Grand-Duché, mais nous voudrions qu'il y ait plus de voyageurs qui empruntent notre ligne, car, ici notamment, les recettes touristiques ne parviennent pas à compenser celles des abonnements perçues durant l'année scolaire.

## LIGNE MELREUX-LA ROCHE

Cette ligne a bénéficié de la sollicitude particulière de la Direction, en ce sens

qu'avant le début de la saison, on y a envoyé deux grands autorails à bogies provenant du matériel de la ligne Tongres-Maaseik. Nos lecteurs ont vu les photos de cet excellent matériel. Ajoutons que des remorques d'autorail furent peintes en rouge et crème à l'instar des AB et que ces trains confortables ont été grandement appréciés par la clientèle qui reste fidèle aux hôtels de Hotton, de Rendeux, de Marcour et de La Roche.

Cette dernière ville qui fut complètement sinistrée, a été entièrement reconstruite et s'est remarquablement adaptée à son rôle de ville touristique. Les édiles ont compris que les touristes 1955 trouvent naturel, et exigent même, de disposer au cœur des Ardennes de pâtisseries luxueuses, de cafés brillamment éclairés et même d'un cinéma.

Cette année, on a inauguré un service d'hélicoptères! Mais La Roche vit principalement du passage des innombrables cars qui déversent leur cargaison à toute heure; les autobus vicinaux qui rayonnent au départ de la ville, apportent aux villégiateurs des possibilités d'excursions très appréciées. La Roche est notamment reliée à la gare de Marloie (sur la grande ligne n° 162) par un service d'autobus.

## LIGNE BOURCY-HOUFFALIZE

La ligne n'est plus desservie, en été, que par 3 services de trains-mixtes.

Houffalize, relié par autobus à Bastogne, à Gouvy et à Marloie, a su également tirer parti des efforts de reconstruction et a bien mérité sa prospérité retrouvée.

Houffalize est encore reliée à Liège par deux services journaliers et cette ligne d'autobus a connu l'affluence; de même les « vacanciers » ont bénéficié d'une nouvelle liaison au départ de Libramont par Amberloup.

## LIGNE PALISEUL-BOUILLON

Dans notre dernier numéro, nous avons déjà condamné la ligne ferrée en question. En fait, on a simplement adjoint, durant la saison, un autobus de complément.

Par contre, la photo représentait l'au-

torail du service Bouillon-Corbion effectuant la montée vers Corbion, avant l'installation définitive de l'autobus. Signalons enfin qu'un nouveau service d'autobus Libramont-Bouillon a permis aux nombreux amis de Bouillon de rejoindre les bords de la Semois beaucoup plus rapidement et commodément qu'autrefois.

## RESEAU DE WELLIN

Les anciennes lignes ferrées Rochefort-Wellin, Grupont-Wellin et Wellin-Daverdisse sont exploitées entièrement en autobus.

La ligne de Han-sur-Lesse est restée fidèle à l'autorail; cette année en juillet et en août nous avons transporté sur cette courte section 93.306 voyageurs.

## RESEAU DE FLORENVILLE

Ce réseau comprend une série de lignes d'autobus qui sillonnent la vallée de la Semois, ainsi qu'un circuit touristique fonctionnant chaque mercredi durant la saison. Cette année, grâce sans doute au beau temps, chaque départ circuit fut un « complet » à l'exception de la première et dernière semaine.

Quelques échos nous sont parvenus de l'opinion exprimée par nos voyageurs. On trouve les moteurs de nos « Chausson » un peu bruyants et certains touristes ont regretté qu'il n'y ait pas de « micros » dans les autobus faisant le circuit et le service Florenville-Grottes de Han.

Sans préjuger des dispositions qui seront prises éventuellement par la Direction locale, nous pouvons présumer que, peu à peu, les véhicules actuels seront remplacés par d'autres possédant des moteurs plus puissants et mieux adaptés au relief de la région.

Nous avons ainsi relaté les efforts accomplis durant la saison touristique par nos collègues ardennais qui doivent fréquemment travailler en « isolé » et à de grandes distances de leur point d'attache. En été, leurs soucis sont identiques à ceux des autres conducteurs d'autobus de la S.N.C.V. mais au seuil de la mauvaise saison, souhaitons leur que le « général Hiver » ne lance qu'une offensive courte et sans grande vigueur.

## NOS VICINAUX

Rédaction : 14, rue de la Science,  
Bruxelles

Tél. : 11.52.56 — Ext. : 135

Tirage : 6.200 ex.

Affilié à l'Union des Journaux  
d'Entreprise.

Prix de l'abonnement  
pour les personnes étrangères  
à la S.N.C.V. :

Belgique . . . . . 25 fr.  
Etranger . . . . . 30 fr.

Imprimerie : Graphica, Bruxelles

## Courtoisie de la route

*Il nous est agréable de porter à la connaissance de nos lecteurs qu'au cours de la « quinzaine de la courtoisie et de la sécurité », le Comité de Liège nous a fait savoir que notre conducteur-mécanicien Louis Hérion avait été signalé pour son bon comportement.*

*M. Hérion qui pilotait l'autobus, plaque 1630 P, roulait place Saint-Lambert.*

*Le rapport du Comité dont les membres étaient postés en différents endroits de la ville, mentionne que « le chauffeur qui bénéficiait de la priorité, a cédé le passage à 3 ou 4 voitures venant de la rue Général Jacques, ce qui a permis de dégager cette artère ».*

*Nous sommes persuadés que de semblables gestes de courtoisie sont fréquents, mais c'est néanmoins une satisfaction de constater que le comportement de notre personnel est apprécié.*

# Monsieur R. Van Lul, Inspecteur Général, nous quitte



**A**TTEINT par la limite d'âge, M. Van Lul Inspecteur Général, a pris sa retraite le 6 septembre 1955, après plus de 36 ans de bons et loyaux services à la S. N. C. V.

Sorti de l'Université de Gand, en juillet 1914, avec le diplôme d'ingénieur civil, il fut mobilisé aussitôt comme milicien de 1910.

Parti à la guerre comme simple « piotte », il revint, après avoir fait toute la campagne en première ligne, avec le grade de capitaine du Génie.

M. Van Lul aime toujours converser avec les anciens de 1914-1918, car il fut des combats de Houtem-Ste-Marguerite (18 août 1914), de la Nèthe (siège d'Anvers), du pont de Schoorbokke (Bataille de l'Yser), de l'Offensive de Dixmude (1917) et des combats de Moorslede et de la Dérivation de la Lys lors de l'offensive de 1918.

A peine démobilisé, il entre à la S.N.C.V.

Attaché au Service provincial de Bruges, il s'y distingua dans la reconstruction du réseau des Flandres quasi complètement détruit par faits de guerre. On lui doit notamment l'étude du tronçon belge de la ligne internationale Breskens - Dunkerque par les dunes.

A l'achèvement de ces travaux, il passa, en 1927, au Service provincial des Voies et Travaux de Liège qui groupait alors nos trois provinces de l'Est. A ce poste, il mena à bien, en des temps records, les études et la construction des lignes électriques de Hasselt-Genk et de Verviers-Dolhain-Eupen, l'électrification des lignes rayonnant de Liège vers Tongres, Saint-Trond et Bassenge, ainsi que le développement du

réseau local de Liège à l'occasion de l'Exposition de cette ville, en 1930. Dans le Luxembourg, la ligne de Laroche-Baconfooy, qui devait être la plus pittoresque du réseau, resta à l'état de projet.

M. Van Lul passa alors à la Direction Générale où il participa activement au développement des lignes d'autobus. Il préconisa à ce moment une « Société Nationale des Chemins de fer vicinaux et autobus de Belgique ».

Vint la guerre 1940. M. Van Lul resta résolument à son poste et, se souvenant qu'il appartenait jadis aux Voies et Travaux, entreprit aussitôt la restauration de la relation ferrée Bruxelles-Liège, qui avait déjà rendu tant de services à nos populations, en des circonstances similaires, lors de la première guerre.

Dès que les restrictions de l'occupation ennemie se firent sentir, il accepta le périlleux poste de Chef du Service des Contingents, qui lui valut d'être arrêté à deux reprises et d'échapper de justesse à la déportation.

Après la libération, le Conseil d'Administration fit appel à lui pour réaliser le vaste programme de réformes administratives et sociales conçu par son Président, comte L. de Lichtervelde, et feu Léon Jacobs, Directeur Général.

Appelé au poste nouvellement créé d'Inspecteur Général le 1<sup>er</sup> janvier 1945, M. Van Lul s'attaqua résolument, contre vents et marées, à la solution des problèmes qu'impliquait une telle mission.

Les Directions de l'Administration Centrale occupèrent, dans un nouveau bâtiment, des locaux répartis d'après la conception qu'il avait lui-même, d'une organisation efficace.

Il s'entoura de collaborateurs acquis à ces idées nouvelles et dont il perfectionna la formation.

De nouveaux services répondant aux tendances modernes furent créés, tels que le Service du Personnel, le Service Social, le Service Médical et Psychotechnique, le Service de l'Éducation; les Services généraux, tels que l'Économat et les Services de reproduction furent réformés, etc.

La nouvelle organisation administrative qui en résulta ne tarda pas à être remarquée et admirée du dehors.

M. Van Lul rechercha en toutes choses les solutions simples et de pur bon sens. De là sa tendance à vouloir uniformiser les méthodes de travail et mécaniser les travaux de bureau. Il s'attaqua résolument à la routine.

Il entreprit, enfin, ardemment, la lutte contre les accidents. On se souviendra qu'il fut le premier Chef du Service Général de Sécurité et il n'est pas un agent de la S.N.C.V. qui ne connaisse les résultats obtenus depuis 1945 et la diminution considérable des accidents de travail.

Lors de la séance annuelle du 24 février 1955 du Service Général de la Sécurité, M. le Président du Conseil et M. le Directeur Général lui rendirent un hommage mérité.

Le journal « Nos Vicinaux » tient à rappeler aussi qu'il fut son fondateur. En effet, le premier article du premier numéro de « Nos Vicinaux » fut de sa plume et dans son appel à la collaboration et à la

bonne volonté, on reconnaît son style direct, si personnel, et c'est précisément sur « l'aspect humain » que nous voudrions conclure.

Ce vaste travail de réorganisation, où constamment il fallait compter avec les susceptibilités personnelles, n'alla pas sans susciter des résistances et des controverses; il sut toujours défendre ses agents et, par sa ténacité, il réussit à leur insuffler la foi qui soulève les montagnes! D'autre part, ses collaborateurs apprirent à connaître son caractère entier, son exigence au travail et... le flair infailible qui lui faisait déceler une erreur, en feuilletant un rapport de vingt pages; aussi, sommes-nous persuadés que dans un avenir éloigné, on citera encore ses mots,

certaines de ses répliques et des anecdotes savoureuses!

Sa personnalité a marqué la vie de l'Administration Centrale pendant ces dix dernières années et c'est avec fierté que M. Van Lul peut considérer les changements apportés à l'organisation interne de notre société.

M. Van Lul, Commandeur de l'Ordre de la Couronne et titulaire de nombreuses décorations militaires, a été autorisé à porter le titre honorifique de ses fonctions.

Tous nos vœux l'accompagnent dans sa retraite que nous espérons longue et heureuse.

## NOTRE ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL

Nous rappelons que les agents en service actif peuvent suivre gratuitement les cours par correspondance organisés par la Direction du Personnel.

Ces cours ont pour but d'aider les agents dans l'exercice de leurs fonctions en augmentant leurs connaissances générales et professionnelles.

Un certificat d'études est délivré à l'élève qui a répondu régulièrement aux questionnaires annexés aux leçons et mention en est faite dans son dossier personnel.

A ce jour, la liste des cours s'établit comme suit :

● *Cours 1-1 : Les chemins de fer vicinaux.*

Un tiré à part de la loi fondamentale et des statuts de la S.N.C.V. vient d'être imprimé. Il est envoyé à tous les élèves et anciens élèves des Groupes d'Exploitation en activité de service et qui ont obtenu le certificat afférent au cours 1-1. Dorénavant, cette brochure constituera une annexe audit cours.

● *Cours 1-2 : L'organisation scientifique du travail.*

Ce cours sera prochainement révisé et mis à jour.

● *Cours 1-7 : La Comptabilité Générale.*

Ce cours est remplacé par les cours 7-1 et 7-2 (voir ci-après).

● *Cours 1-8 : Le Droit Civil.*

● *Cours 3-3 : Lignes aériennes et équipements pour voies ferrées à traction électrique.*

Le chapitre VII de la 2<sup>e</sup> partie vient de paraître.

● *Cours 3-6 : Le véhicule automobile.*

Le 4<sup>e</sup> fascicule (chap. IV) vient de paraître.

● *Cours 7-1 : La Comptabilité Commerciale.*

Ce cours remplace le cours 1-7. Il contient, en outre, des notions de Droit Commercial.

Les élèves et anciens élèves, en activité de service et ayant obtenu le certificat d'étude relatif au cours 1-7, pourront obtenir, gratuitement, cette seconde édition sur demande adressée à la Direction du Personnel avant le 1<sup>er</sup> janvier 1956.

● *Cours 7-2 : La Comptabilité des Sociétés.*

Ce cours complète le cours 7-1. Il forme, avec celui-ci, une étude préparatoire au cours sur la comptabilité vicinale dont l'élaboration est envisagée.

● *Cours 8-5 : Le Droit Fiscal.*

Ce cours est en préparation. Pour beaucoup d'agents, il constituera une aide précieuse pour des questions de service. Pour tous il sera le vade mecum qu'on consulte dans les diverses circonstances de la vie où la fiscalité intervient (contributions, enregistrement, successions, etc.).

Les inscriptions aux cours doivent être adressées à la Direction du Personnel de la S.N.C.V., 14, rue de la Science, à Bruxelles. Le numéro d'identification de l'agent doit être mentionné sur la demande.

### Cours de langues.

Nous rappelons que la Direction du Personnel n'assure pas l'impression de COURS DE LANGUES. En effet, le Ministère des Communications organise, chaque année, des cours de langues française, néerlandaise et allemande dans diverses villes et communes du pays. Ces cours comportant trois degrés, tout agent de la S.N.C.V., dont la demande d'inscription est justifiée par des raisons de service a l'occasion d'apprendre ou de perfectionner une langue de son choix. LA S.N.C.V. PREND LES FRAIS D'ORGANISATION DE CES COURS A SA CHARGE.

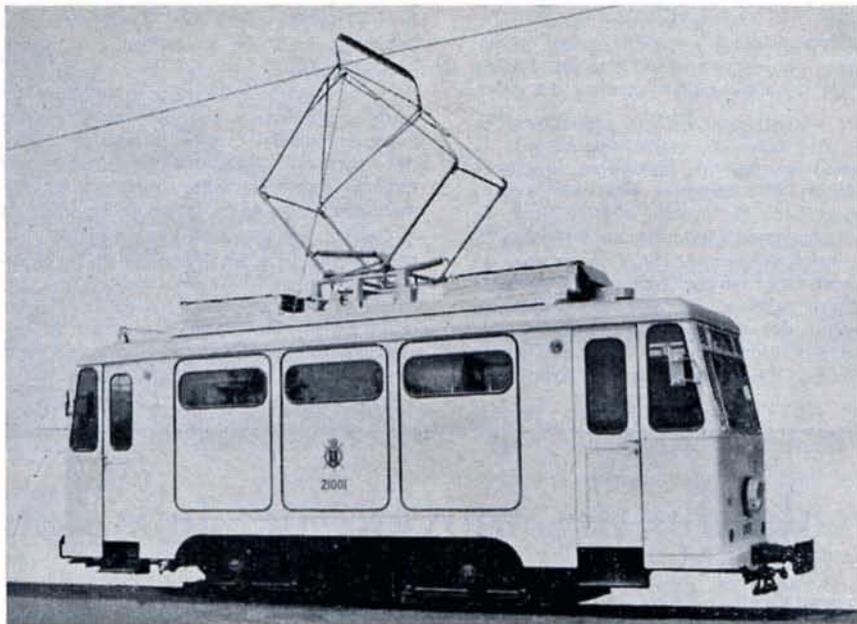
Pour l'inscription à ces derniers cours, les agents doivent suivre les instructions qui leur sont communiquées au mois d'août de chaque année dans les bureaux, dépôts et ateliers.

### Le « Dossier Machine ».

Dans le n° 55 de « Nos Vicinaux », sous le titre « Ceci intéresse nos ouvriers d'atelier », l'attention des agents fut attirée sur la publication d'une brochure « Le Dossier Machine ».

Nous rappelons que les agents des ateliers, de même que ceux dont les fonctions ou le métier se rapportent à des travaux de machines-outils, peuvent obtenir gratuitement ladite brochure en adressant une demande à M. le Directeur Général, 14, rue de la Science, à Bruxelles.

# La voiture meuleuse à meules rotatives La 21.001



*La première voiture à meules rotatives mise en service en Belgique, Construction Forges, Usines et Fonderies de Haine St. Pierre.*

Il y a deux ans déjà, nous avons attiré l'attention de nos lecteurs sur le phénomène connu sous l'appellation « usure ondulatoire des rails ».

Nous avons dit à l'époque, que le dépôt d'Eugies avait construit un truck meuleur et qu'une motrice équipée de patins (la 21.002) avait été construite au même atelier.

Depuis, la S.N.C.V. a persévéré dans sa lutte contre l'usure ondulatoire. C'est ainsi que l'atelier de Merksem a transformé trois fourgons moteurs électriques (ex. n° 9956 - 9959 et 9964) en motrices raboteuses de rails portant désormais les n° 21003 - 21004 et 21005; ces voitures raboteuses ont été affectées respectivement au Groupe de Brabant, de Liège et d'Anvers.

Ces voitures sont à même de raboter, au moyen de sabots abrasifs, de grandes sections de voies; cependant leur champ d'action ne s'étend pas aux courbes de faible rayon, aux appareils de voie et aux gorges des rails. Il y a en effet intérêt à meuler ces gorges notamment celles des appareils de voie.

La motrice à patins s'avère également peu économique pour le meulage de très courtes sections fortement « ondulées ».

C'est pourquoi, il a été passé commande, en 1954, à la Société « Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre » d'une

motrice à meules « rotatives », numérotée 21.001 (voir photo).

La partie vitale est constituée par deux meules faites d'abrasifs à liant en bakélite, à arbre horizontal, entraînées par des moteurs qui permettent aux meules d'atteindre une vitesse périphérique de 45 m/sec.

La position verticale de chaque meule est déterminée par rapport à deux patins solidaires du bâti de meule et dont l'usure en service est semblable à celle de la meule. Un dispositif permet de déplacer latéralement les meules de passage en courbe.

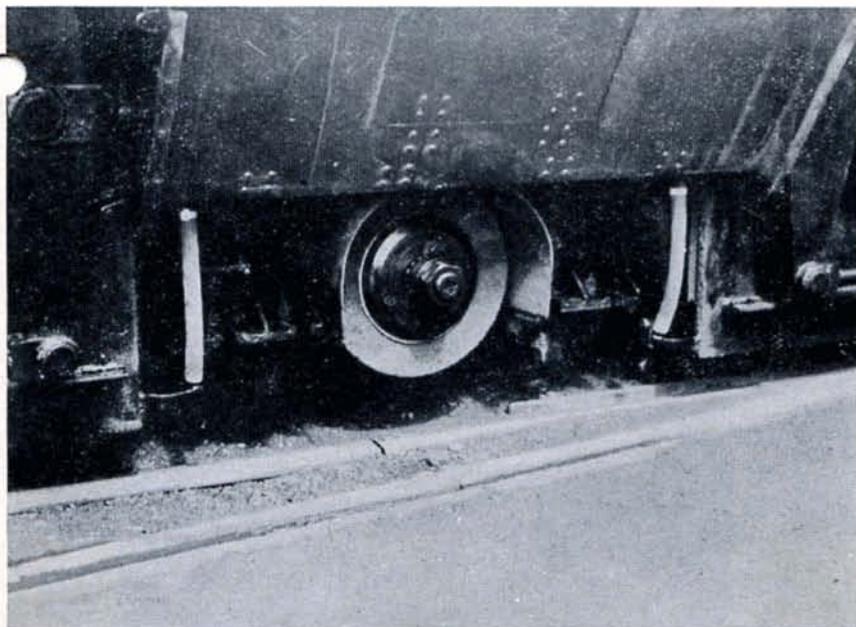
De plus, on peut, au moyen de meules différentes, meuler soit la surface de roulement, le fond des gorges ou la tête des contre-rails. Les deux dispositifs de meulage de part et d'autre de la motrice sont indépendants l'un de l'autre. La levée et la descente des meules se font par dispositif hydraulique.

Un groupe transformateur moteur-générateur fournit aux moteurs de traction du courant continu de 24 V pour la marche au ralenti pendant l'opération de meulage (2 à 3 Km/h).

Si la gorge du rail est encombrée de boues, un arrosage sous pression permet de nettoyer le rail avant meulage. L'efficacité du meulage, après un certain nombre de passages peut être mesurée exactement, grâce à la règle de Neuweiller que nos services possèdent depuis longtemps.

Cette règle est constituée essentiellement d'un chariot coulissant sur un support rigide horizontal, entre deux repères fixés. Le chariot est muni à sa base d'un galet dont la course épouse les déformations du rail.

Cette course est enregistrée sur bande de papier paraffiné. Les abscisses sont réduites dans le rapport 1/10 au moyen d'un jeu d'engrenages faisant avancer la



*La meule s'abaisse et tourne à grande vitesse tandis que la voiture avance très lentement.*

bande; les ordonnées sont multipliées dans le rapport 5/1 ou 2/1 (deux possibilités) au moyen d'un jeu de leviers suivant le déplacement vertical du galet.

Les statistiques ont été recueillies depuis des mois et seront rassemblées et commentées par M. Hanappe, Ingénieur en Chef, à l'intention des nombreuses personnalités du monde des chemins de fer et des tramways qui sont venues, il y a quelque temps, dans la région de La Louvière, assister aux essais de cette première voiture et parmi lesquelles on comptait des délégués du Ministère des Communications, de la S.N.C.B., de la S.N.C.F., des tramways de Lille-Rou-

baix-Tourcoing et des Transports Intercommunaux de Bruxelles.

Nous avons dit, en son temps, que les Tramways d'Hambourg étaient les seuls en Europe à posséder une machine à meule rotative; on comprendra mieux, dès lors, l'intérêt que peut présenter une machine semblable construite récemment par une usine belge.

On ne doit pas s'étonner que des entreprises comme les Chemins de fer français et la S.N.C.B. s'intéressent à ces expériences; car le phénomène d'usure ondulatoire affecte également les grands chemins de fer. C'est ainsi que la direction de la Pennsylvania Railroad (U.S.

A.), qui exploite un immense réseau, a fait savoir à M. Hanappe qu'elle possède 16 voitures meuleuses équipées chacune de 2 groupes de 3 meules planétaires (à surfaçer), ce qui leur permet de faire rouler 2 trains de 8 voitures meuleuses avec d'excellents résultats. Comme on le voit, les Américains attachent également une grande importance au meulage des rails.

Les Vicinaux possèdent avec ce véhicule un outil exceptionnel, dont les possibilités, encore mal connues, sont suivies avec intérêt par les principales sociétés de chemins de fer de Belgique et de France.

## Evolution des moyens de dépannage et de travaux du service de la « ligne aérienne » au Groupe de Bruxelles

**A**U début de l'électrification des lignes, le dépannage se faisait à l'aide d'un chariot avec tourelle fixée, tiré par un cheval loué lors des besoins.

Ensuite, des charrettes à bras avec échelle coulissante, comportant un train de roues pour rail et un train de roues pour route, sont entrées en service. Avantage sur le précédent: plus rapide, car pouvant s'accrocher au butoir d'une voiture motrice jusqu'au lieu de l'intervention ou jusqu'à la dernière section alimentée, puis poussée à la main.

Vers 1920-1921 est entrée en service la première voiture-échelle automobile (portant le numéro 1) de marque Pipe. Particularités: tourelle en bois, relevée par câbles et manivelles. La tourelle supérieure était munie d'une plateforme fixe et de deux balustrades latérales mobiles. Pour y accéder, le personnel devait escalader des échelons répartis le long des montants.

En 1926, deux autres voitures-échelles automobiles de marque Bovy vinrent s'ajouter à la première. La principale amélioration consistait dans le placement d'une plateforme supérieure tournante, mais la rotation devait s'effectuer de l'extérieur de celle-ci.

En 1931, le Groupe de Bruxelles reçut les voitures-échelles AE 19 et AE 21 de même conception que les précédentes, mais l'accès de la tourelle se faisait à l'aide d'une échelle coulissante

reliant la plateforme supérieure au plancher de la voiture.

En 1936 est apparue la première voiture-échelle télescopique. Ce fut pour le personnel une très grande amélioration: il n'était plus nécessaire de devoir faire de grands efforts pour élever la tourelle, on évitait le danger de retour de manivelle et de rupture de câbles. Par les nombreux joints isolants placés aux télescopiques, nos agents de lignes aériennes, spécialement par temps de pluie,

étaient beaucoup plus efficacement protégés pour travailler aux éléments de ligne sous tension. Le mouvement de rotation de la plateforme a lieu à l'aide d'un volant situé sur cette dernière.

Depuis lors, de nombreuses autres améliorations ont été apportées à ces voitures-échelles en vue d'augmenter la sécurité. Les garde-corps mobiles sont remplacés par une solide et très rigide balustrade fixe et ce, sur les quatre faces de la plateforme. La pré-



Cette charrette fut utilisée depuis le début de l'électrification jusqu'à la fin de la guerre 1914-1918.



La charrette à bras à échelle coulissante pouvait être tractionnée par une voiture motrice. Il s'agit ici d'une motrice à deux essieux, sans portes, de la ligne « N » (Nord-Midi), service aujourd'hui supprimé, où furent essayés les prototypes des motrices à bogies appelées de ce fait « type N ».  
Photo prise vers 1922.

sence d'une balustrade fixe permettait le placement d'un coffre sur la plateforme, contenant les palans et tous les outils lourds qui précédemment, devaient être montés à chaque intervention et empêchaient les agents de se tenir convenablement à l'échelle.

La manœuvre de descente et de montée de la tourelle est actuellement dirigée par une sonnerie électrique, doublée d'une lampe témoin se trouvant dans la cabine du chauffeur. A l'origine cette manœuvre était commandée soit par sifflet soit par une sonnette à pied, identique à celle de

nos voitures motrices. A plus d'une reprise le chauffeur a été trompé par le coup de sonnette à pied d'une motrice électrique arrêtée derrière la voiture-échelle.

Il a été également veillé à la sécurité de notre personnel, amené à travailler la nuit le long des routes. Dans ce but, des lampes témoins furent placées dans les parois latérales des voitures et en 1952 des stries « cataphotes » de couleurs rouge et blanche vinrent s'ajouter sur tout le pourtour de nos voitures échelles.

Ajoutons qu'afin de parfaire l'isolement des plateformes, ces



Voici un groupe d'ouvriers de la voie aérienne photographiés à la sous-station de la rue Vandermeiren à Bruxelles vers 1925. On remarque les premières voitures-échelles à moteur Bory-Pipe. Pour illustrer cet article, nous avons préféré utiliser des anciennes photos, car chacun connaît les voitures-échelles actuelles.

dernières viennent d'être recouvertes d'un tapis en caoutchouc.

\*\*

On peut donc mesurer tout le chemin parcouru depuis une cinquantaine d'années, en partant du chariot à traction chevaline jusqu'au confortable camion voiture-échelle où il est même possible à l'équipe de casser la croûte, à l'abri des intempéries ! La sécurité a également été améliorée, surtout depuis une dizaine d'années, et les chutes spectaculaires mais toujours dangereuses, ont pratiquement été éliminées. Ne croyez pas cependant que pour cela le métier soit devenu un lit de roses ! Le rédacteur de « Nos Vicinaux » nous a promis d'accompagner bientôt une équipe de nuit ; avec un peu de chance il saura ce que c'est que réparer un fil de trolley cassé, dans une nuit noire et par une pluie battante !

André COPPENS,  
Ingénieur technicien.

Notre journal, « Onze Buurtspoorwegen », rédigé en langue néerlandaise, a publié un poème, « Schoonheid », dû à la plume d'un de nos pensionnés.

Un hasard heureux nous a mis en possession d'une petite poésie inspirée par nos autobus des Ardennes à un fonctionnaire général de l'Etat, pensionné récemment après avoir été de longues années en contact direct avec les autorités supérieures de la S.N.C.V. ; quelque peu épigrammatique, elle a le goût d'une pomme hâtive, un tantinet acide, mais très rafraîchissante.

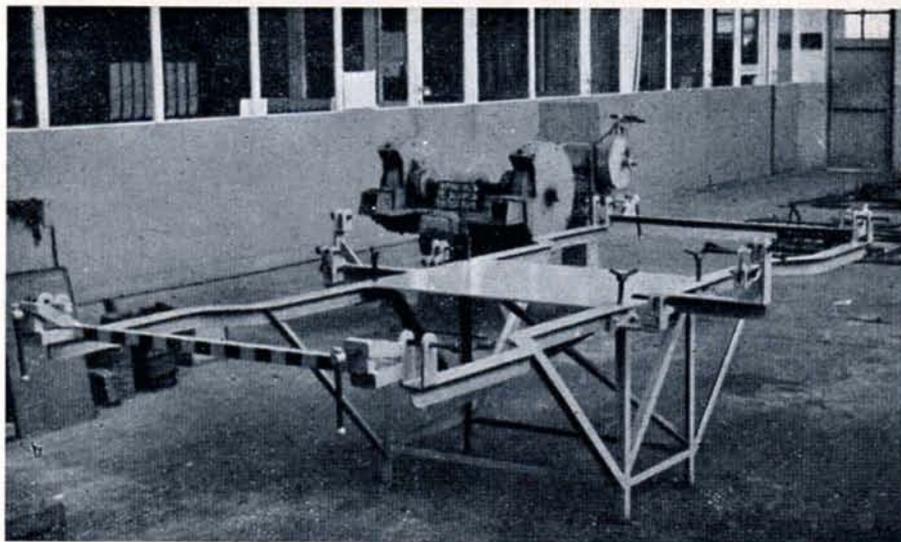
La voici :

Les S. N. C.  
Qu'elles soient B, qu'elles soient V,  
N'ont jamais hésité  
A secouer  
Leurs passagers.

# LE POSTE DE TRAVAIL

\*  
\*\*

## LE « PANTO CORRECTOR »



DANS certains ateliers où l'on effectue les réparations des motrices électriques, les chefs de service et les ouvriers ont rencontré des difficultés au cours de travaux de revision et de montage de pantographes.

Jusqu'à ces derniers temps, les ouvriers étaient obligés de travailler dans des conditions défavorables, l'appareil posé sur le banc étant souvent en porte-à-faux et les parties supérieures peu accessibles. Fréquemment les ouvriers devaient travailler accroupis (cas des pantographes posés sur cadres à même le sol).

Ce problème a intéressé les responsables des divers ateliers.

Cependant, nous pensons que la réalisation la plus adéquate a été obtenue à l'atelier de Merksem. Ce montage s'inspire des études d'organisation, d'agencement et de situation des postes de travail, qui ont pour but :

- 1° de faciliter le travail du monteur ;
- 2° de supprimer les déplacements inutiles ;
- 3° d'assurer un contrôle auto-

matique du montage grâce à des dispositifs bien conçus.

Les deux photos ci-contre présentent la table de travail pour le montage des pantographes dénommés « Panto-Corrector », conçue et réalisée à l'atelier de Merksem.

L'emplacement de la table a été étudié en fonction des distances à parcourir pour atteindre la forge, le poste de soudure, le banc des ajusteurs, les casiers de stockage des pièces démontées et ceux des pièces de rechange.

La hauteur de la table proprement dite a été calculée de façon à permettre à l'ouvrier d'effectuer son travail à hauteur d'homme.

La base du pantographe est fixée au plateau de la table de travail au moyen de quatre goujons avec écrous à deux branches. Par cette mise en place on constate si la base est « gauchie » ou si elle est bien plane. D'autre part, quatre pointeaux coulissants permettent de contrôler le parallélisme des deux axes principaux de la base du pantographe, et de ce fait, la longueur exacte des tubes formant cette base.

Grâce à quatre broches coulissantes,

placées aux extrémités du plateau de la table, on peut vérifier :

- 1° la longueur exacte des deux tringles de connexion du « panto », et la position de leurs fourches ;
- 2° l'exactitude de l'angle d'inclinaison des leviers des articulations et leur longueur, c'est-à-dire : la distance axiale entre l'axe de base du panto et l'axe des fourches des tringles de connexion.

A chaque extrémité de la table, deux broches coulissantes permettent de déterminer la longueur exacte des tubes mobiles inférieurs du pantographe et la position correcte de leur articulation.

Deux broches coulissantes, au centre de la table et un peu surélevées permettent de déterminer la longueur exacte des tubes mobiles supérieurs.

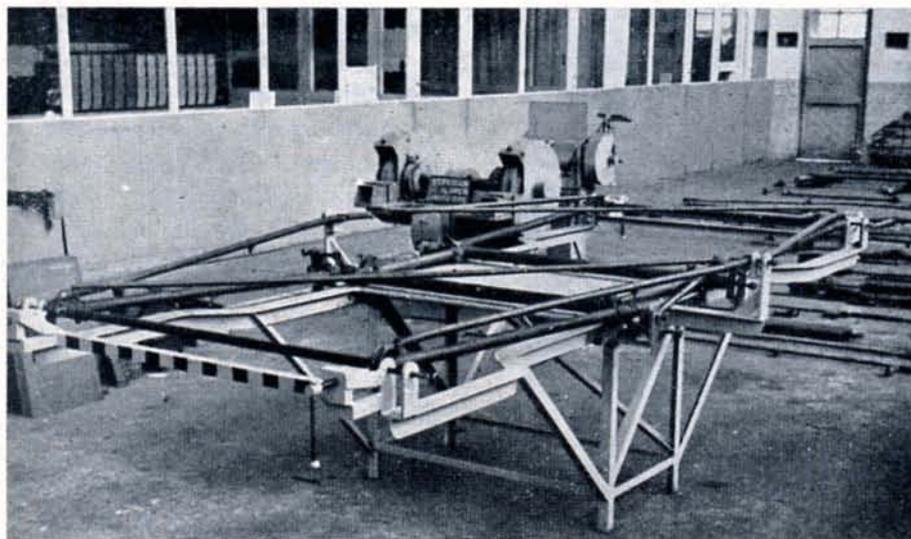
Ce n'est qu'après ce réglage minutieux que le pantographe est assemblé définitivement et que la partie supérieure (le porte-lame) est fixée à ses articulations.

Un pantographe, monté de cette façon aura des articulations très souples, pourra régler les ressorts à une tension moindre que d'habitude et comme on pourra se contenter d'une pression de 5,5 kg, les lames au carbone ou d'aluminium étiré s'useront beaucoup moins vite.

La qualité du travail obtenu diminue considérablement les avaries aux pantographes et à la ligne aérienne.

En ce qui concerne le poste de travail, ajoutons encore que sa mise en place, ainsi que l'organisation du travail en série, dans l'atelier précité a permis de diminuer de 2.500 mètres (vous avez bien lu 2 km et demi !) le cheminement, dans l'atelier, des matériaux et des préposés à ce travail.

L'atelier de Merksem a toujours suivi de près la question des pantographes, on y a construit un « panto » avec tubes en duralumin, dont les essais depuis un an donnent pleine satisfaction. Nous les félicitons pour la très utile réalisation de ce poste d'assemblage dont les plans ont déjà été communiqués à un autre Groupe.



La base du pantographe a été fixée au plateau de la table de travail.

# CES CARRIERES...

## Trois chefs de service prennent leur retraite



M. DELNESTE

M. Louis Delneste entra aux Vicinaux, à Mons, le 1er juillet 1909 ; puis, il passa au dépôt de Casteau. Après la fin de la grande guerre, le 1er juin 1921, il fut nommé commis à Neufvilles et deux ans après il assura les mêmes fonctions à Trivières. L'année suivante, ses qualités le font remarquer et il est désigné pour les bureaux de la direction du Groupe du Hainaut, à Mons. En 1926, il est nommé commis de première classe.

Ce n'est que le 1er janvier 1929 qu'il passera à la Direction du Groupe de Namur où il va achever sa carrière, après avoir franchi un échelon décisif le 1er janvier 1930, jour où il est nommé chef de service de 2e classe. Trois ans après, il accèdera dans ce grade à la première classe. Pendant toute cette période, il s'occupa non seulement des questions du personnel, toujours si délicates, mais également de toutes les affaires d'exploitation.

Pendant l'occupation, l'affluence que connurent nos lignes des campagnes n'apporta que des tracasseries aux chefs de service, mais M. Delneste en eut plus que sa part car durant la guerre il fut complètement sinistré.

Ce bon serviteur du rail vient d'atteindre l'âge officiel de la pension ; nous lui souhaitons une retraite paisible.



M. ROUSSEAU

A peine sorti de l'école moyenne de Péruwelz, en 1908, M. Léon Rousseau entre au service de la société « Les Transports urbains » à l'âge de dix-huit ans. Mais bientôt il est incorporé aux Chasseurs à cheval et termine son service comme maréchal des logis. Il reprend ses occupations vicinales, pas pour longtemps, hélas, car le 1er août 1914 il répond à l'appel du pays. Il participe à divers engagements, mais blessé, il est évacué vers l'Angleterre. Cependant, dès qu'il est guéri il retourne au front et participera à l'offensive libératrice.

Démobilisé, il est nommé contrôleur à la société. Cette fonction, il l'occupe jusqu'en 1939 ; il est alors nommé chef de service.

Durant la guerre, il prit l'initiative de créer une caisse pour envoyer des colis aux agents prisonniers ou déportés. Après la Libération, M. Rousseau a vécu encore l'installation des lignes d'autobus du Tournaisis, après avoir assuré l'exploitation de ce réseau par machines à vapeur, autorails et tramways électriques.

M. Rousseau, bon patriote, a également bien mérité des Vicinaux. Nous lui souhaitons une longue et heureuse retraite, auprès de son épouse, dans sa bonne commune de Mourcourt.



M. ANSLOT

C'est comme chef de service important que M. Anslot a été pensionné par limite d'âge, le 15 octobre 1955 ; cette nomination, obtenue en 1948, était le couronnement d'une carrière commencée en 1909 comme commis à la S. A. Mosane, au dépôt d'Andenne. Après être passé au bureau de Huy-Collégiale, il fit trois campagnes betteravières au bureau d'Eghezée.

Puis, en 1911 il est désigné pour le poste de commis au bureau de Namur-Heuvy. Le voici donc à Namur où il va continuer une belle carrière. En 1913, il est attaché à la direction de la société Mosane où il est nommé secrétaire comptable en 1919. Un événement important se produit en 1929 : la S.N.C.V. reprend l'exploitation des lignes et M. Anslot passe à son service comme chef de service de première classe et procède à la liquidation de la Société Mosane. Dans la suite, il devint le comptable en titre du Groupe de Namur, puis du Groupe Namur-Luxembourg.

C'est avec regret que son Directeur et ses collègues l'ont vu partir ; il emporte dans sa retraite l'estime et la sympathie de tous.

... AUTANT D'EXEMPLES

# LA VIE VICINALE

## NAISSANCES

### GRUPE DU BRABANT

LINDA, chez M. D'HAESE (Asse).  
 GEORGES, chez M. NOTAERTS K. (Cureghem).  
 ALEXA, chez M. VAN ROMPAEY J.-B. (Haacht).  
 EDDY, chez M. DE BOT E. (Cureghem).  
 ANNIE, chez M. DE DOBBELEER E. (Cureghem).  
 CHRISTINA, chez M. MAES R. (Asse).  
 MIA, chez M. CORNELIS A. (Dilbeek).  
 PIERRE, chez M. JOSSA Fl. (Louvain).  
 MARC, chez M. STRAETMANS M. (Dilbeek).  
 JEAN, chez M. CAUTAERTS D. (Dilbeek).  
 FREDDY, chez M. BOVIJN J. (Cureghem).  
 JULIEN, chez M. SCHOUKENS A. (Asse).  
 DANNY, chez M. LENSECLAES M. (Overijse).

### GRUPE DU HAINAUT

CLAUDE, chez M. FERAUT C. (Charleroi).  
 ANDRE, chez M. DUBRUIL R. (Mons).  
 DANY, chez M. ALEXANDRE L. (Jumet).  
 MARTINE, chez M. LEROY A. (Anderlues).  
 MARTINE, chez M. BRAN R. (La Louvière).  
 ANNIE, chez M. MATON D. (Eugies).  
 JEAN, chez M. VERSCHAETE R. (La Louvière).  
 MARTINE, chez M. SIMONIS E. (La Louvière).  
 PIERRE, chez M. DELATTRE J. (Eugies).  
 YVES, chez M. PIRAUX G. (La Louvière).  
 ANDRE, chez M. LEYMAN A. (Anderlues).  
 JEANNINE, chez M. LORIAUX F. (Châtelet).  
 PATRICIA, chez M. DUBOIS (Trazegnies).  
 MICHEL, chez M. VAN ESPEN N. (Jumet).  
 DOMINIQUE, chez M. GILLES F. (Quaregnon).  
 JOSIANE, chez M. NUYENS G. (Charleroi).

### GRUPE DE LIEGE

MADELEINE, chez M. FRERE Albert (Nandrin).  
 MARIE, chez M. HANSOEL Victor (Crisnée).  
 PIERRE, chez M. STERCKX Pierre (Jumet).  
 PHILIPPE, chez DEVOS Paul et CHRISTIAENS Marie, tous deux agents S.N.C.V. (Ans).

### GRUPE NAMUR - LUXEMBOURG

JEAN-MARIE, chez M. BROSTEAUX L. (Namur).  
 DANIEL, chez M. GAUTHIER (Saint-Marc).  
 LUCIE, chez M. BAY J. (Saint-Hubert).



## Liste des Agents des Groupes mis à la pension

Mois d'août et septembre 1955.	Années de service	Groupe
DIGNEF Achiel, commis principal . . .	45	Anvers
DE VOCHT Willem, conducteur A. R.	41	»
VAN DEN BROECK Servaas, machiniste 1re cl. . . . .	33	»
VAN SWOL Frans, instructeur . . . .	48	Deux Flandres
VAN GAEVER Adolf, conducteur A. R.	31	»
BUCKERS Jan, machiniste 1re cl. . . .	40	Liège-Limb.
VAN BUGGENHOUT J. B., conducteur	45	Brabant
LAES Edmond, brigadier . . . . .	40	»
CLAEVERMANS H., ouv. qual. 1re cl.	34	»
VAN GEERT Alfons, chef piocheur . . .	33	»
VAN BELLE François, receveur . . . .	28	»
ROUSSEAU Léon, chef de service 1re cl.	46	Hainaut
FAVEYTS Arys, conducteur . . . . .	27	»
BOHEZ Nicolas, ouv. qual. . . . .	27	»
LAPIERRE Victor, chef piocheur . . . .	45	Namur-Lux.
SACRE Walther, chef piocheur . . . .	33	»

## MARIAGES

### GRUPE DU BRABANT

M. FIEREMANS F. a épousé Mlle BAEVEGEM Hilda.  
 M. SERMON Ed. a épousé Mlle DERUE Maria.

### GRUPE DU HAINAUT

M. FONTENELLE José a épousé Mlle BOSSEAUX Alfrèda.  
 M. VERDURE Herman a épousé Mlle BOONS Maria.  
 M. DEWILDE Charles a épousé Mlle ESTELLE Clarisse.  
 M. MAGRITTE Jacques a épousé Mlle PIGEOLLET Nicole.  
 M. RIFFLARD Roland a épousé Mlle THOMAS Jacqueline.  
 M. NISOLLE Louis a épousé Mlle BERNIER Marie-Louise.  
 M. HUIYS Abel a épousé Mlle THOMAS Odette.

### GRUPE DE LIEGE

M. JACKERS Jacques a épousé Mlle RUTTEN Maria.  
 M. ROGISTER Nicolas a épousé Mlle FLORENCE Marie Louise.

### GRUPE DE NAMUR-LUXEMBOURG

M. LAMBOTTE Edgard a épousé Mlle EVRARD Léonie.  
 M. CARPENTIER Jean a épousé Mlle LALOUX Nelly.

## LES BELLES CARRIÈRES



Van Eynde F.  
 machiniste  
 46 ans de serv.  
 Gr. Anvers



Depuyt J.  
 manœuvre  
 46 ans de serv.  
 Gr. Brabant



Van Swol F.  
 instructeur  
 48 ans de serv.  
 Gr. Flandres



Lapierre V.  
 chef-piocheur  
 45 ans de serv.  
 Gr. Nam.-Lux.



Dignef A.  
 commis princ.  
 45 ans de serv.  
 Gr. Anvers

## LA JOURNÉE DU SOUVENIR

Voici qu'avec les premiers brouillards, reviennent la Toussaint et le Jour des Morts. Chaque année, en ces jours consacrés, nous rendons hommage à ceux de nos proches qui nous ont déjà quittés.

Mais il est d'autres défunts dont nous avons le devoir de célébrer la mémoire, des êtres que nous n'avons pas connus, mais qui, durant deux guerres, si proches encore, ont donné leur vie pour assurer notre liberté.



Comme les années précédentes, le hall d'honneur de l'Administration Centrale, où se trouve la stèle commémorative, sera accessible, le 11 novembre prochain, de 9 à 13 heures, aux groupements patriotiques et aux membres du personnel.

M. le Directeur Général, au nom de la S.N.C.V., ainsi que les dirigeants de divers groupements du personnel, fleuriront, à 10 h. 30, le monument érigé dans le hall d'honneur.

### A l'Administration Centrale

Il convient de signaler le départ de deux agents qui étaient connus dans les Groupes d'exploitation.

Il s'agit de Mlle Hauben, assistante sociale, qui travaillait dans le Limbourg depuis le 1er octobre 1947. Les agents de cette région et leur famille la regretteront certainement et se souviendront longtemps de son amabilité et de son dévouement à leur égard. Elle nous a quittés pour se consacrer

à son nouveau foyer. Nous lui souhaitons beaucoup de bonheur. C'est Mlle M. Spaas, assistante sociale, qui prend sa place.

L'autre départ est celui de M. Jean Courtens, ingénieur technicien, qui s'occupait de la Sécurité pour la partie française du réseau. L'industrie privée lui a offert de meilleures perspectives; nos vœux l'accompagnent.

### LES SERVICES DE L'INSPECTION GENERALE

En remplacement de M. Van Lul, admis à la retraite, le Conseil d'Administration a nommé M. Van Lierde, Directeur des Exploitations, aux fonctions d'Inspecteur Général.

Dorénavant, les attributions de l'Inspection Générale comprendront, outre le contrôle général :

- 1) La Sécurité et l'Hygiène;
- 2) L'étude de l'organisation et de la simplification administrative;
- 3) L'étude de l'organisation et de la simplification technique;
- 4) L'établissement et le contrôle du budget.

Le Service des Exploitations subsistant a été placé sous la conduite de M. Valcke, Ingénieur principal-chef de service.

Les  
PROPOS  
du



## Contrôleur BOUDARD

RECEVEUR : Pourquoi souriez-vous, chef ?

BOUDARD : Mais, en voyant ces deux vieilles dames, en châle noir, qui viennent d'entrer dans la voiture, je me rappelle brusquement que l'été dernier, alors que je me trouvais sur le bus allant de Bruges à Damme, au moment où le bus se mettait en route, je vis quatre très vieilles voyageuses, originaires de Damme, se signer gravement.

R. : Vous vous êtes dit qu'elles songeaient au nombre sans cesse croissant d'accidents de la route !

B. : Bien sûr, je savais que c'est une très ancienne pratique et qu'au fond, ce geste a encore plus de sens en 1955 qu'au temps des diligences !

R. : Quand on pense aux 19 morts et 171 blessés graves relevés en une semaine, en Belgique.

B. : Vous avez lu sans doute dans les journaux le malheureux accident survenu sur la ligne d'Alleur ?

R. : Oui, c'est là un aspect regrettable de notre métier, qui fait parfois de nous l'instrument aveugle du destin. Ce qui m'étonne, c'est qu'on ne parle jamais de cela dans « Nos Vicinaux ».

B. : Je suppose que c'est, d'abord, à cause de l'instruction judiciaire en cours; un rédacteur ne peut prendre sur lui la responsabilité d'imprimer noir sur blanc tel ou tel détail sur un accident dont il n'a pas été témoin.

R. : Vous avez raison, ça ne profiterait à personne et je préfère vous raconter une histoire rapportée par l'actuel chef du dépôt de Wemmel. Sur le tram O, Bruxelles-Place Rouppe - Observatoire, un voyageur demande au conducteur où se trouve l'avenue Brunard. « Troisième arrêt » répond le wattman. A ce moment, survient un lourd camion qui emboutit le tram. Le voyageur et le conducteur tombent, assis, sur la plate-forme. Trois secondes après, notre agent achève sa phrase : « ...celui-ci non compris, évidemment ».

# SON IDEE CHANGEA LE MONDE

Le nouveau record du monde de 331 Km/heure établi par deux locomotives électriques de la S.N.C.F. a prouvé, une fois de plus, que le rail n'a rien d'un centenaire « fossilisé » ! Si l'on veut bien songer qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le record de vitesse restait, depuis l'antiquité, détenu par le cheval et que Napoléon I<sup>er</sup> ne se déplaçait guère plus vite que Jules César, on se rend compte du progrès accompli depuis lors.

Le 27 septembre 1825

## GEORGE STEPHENSON

conduisait sa « Locomotion »  
qui remorqua trente-quatre wagons sur une ligne  
de 39 Km.

Si, durant un peu plus d'un siècle, nombre de spécialistes se sont consacrés au développement et à la modernisation du chemin de fer, il est juste de rendre hommage aux pionniers et surtout au travail laborieux du modeste mécanicien qui devint, plus tard, l'un des plus grands ingénieurs d'Angleterre : George Stephenson.

C'est toutefois une erreur fréquente d'affirmer que Stephenson fut le premier à construire une locomotive, car déjà en 1770, le Français Joseph Cugnot, construisit une locomotive urbaine; de même, plusieurs Anglais, entre autres Richard Trevithick (1803) et Hedley, s'occupèrent de ce problème avec un certain succès.

Mais c'est l'infatigable persévérance et l'ingéniosité de Stephenson qui permirent au chemin de fer de connaître son prodigieux essor.

### LE MODESTE MECANICIEN

Né le 8 juin 1781, à Wylam, près de Newcastle (Nord de l'Angleterre), fils d'un simple ouvrier — son père était chauffeur d'une pompe à vapeur dans une des nombreuses mines du pays — le petit George n'eut pas l'occasion d'aller à l'école. Après avoir été pâtre, il devint, à 14 ans, l'aide de son père.

Le gamin était très vif d'esprit et bientôt il surpassa son père au travail.

A 18 ans, il ne savait ni lire, ni écrire, mais il trouva l'occasion de suivre des cours du soir. Du-

rant ses rares loisirs, il était aussi cordonnier et horloger, ce qui constituait, en même temps pour lui, une source de revenus.

C'est à cette époque qu'il devint machiniste et dès lors il se sentit dans son élément; il pouvait examiner de près les différentes parties des machines, si bien qu'il devint rapidement un des mécaniciens les plus capables des environs et c'est à lui qu'on fit appel pour les réparations les plus compliquées.

Marié en 1802, sa femme mourut quelques mois après la naissance de son fils, Robert (1803);

après quoi, Stephenson alla s'établir en Ecosse où il trouva du travail dans une fabrique de coton.

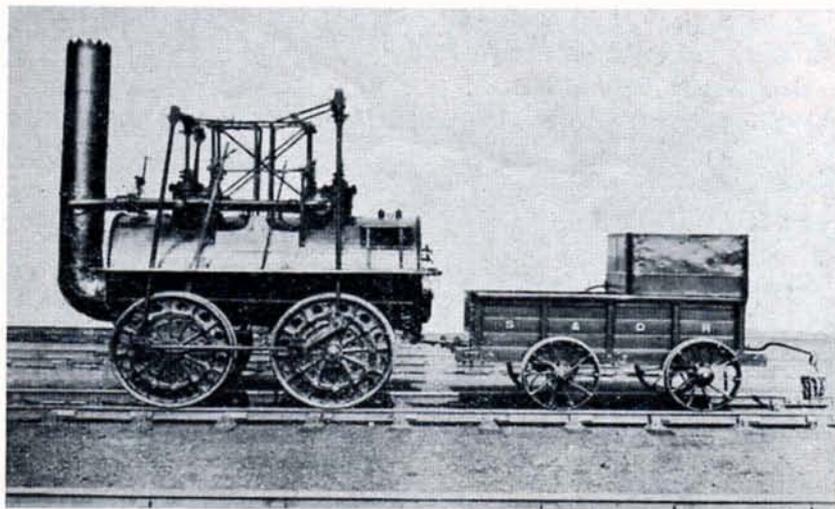
En 1812, il obtint une place de surveillant du transport du charbon dans une mine, à Killingsworth, et il envoya son fils à l'école à Newcastle, car son désir le plus ardent avait toujours été de pouvoir faire suivre des études à son fils. Vers cette époque, presque en même temps que le chimiste anglais Humphrey Davy, il inventa une lampe de sécurité pour mineurs.

### UN PREMIER SUCCES

Le transport du charbon s'effectuait alors par chevaux et la question de remplacer la force chevaline par une autre force motrice préoccupa sans cesse Stephenson.

Plusieurs techniciens avaient déjà essayé de construire des machines à vapeur mais sans grand succès comme nous l'avons vu; Stephenson avait eu l'occasion de les voir et de les étudier et bientôt il proposa à son directeur de construire à son tour une machine semblable, ce qui fut accepté.

Avec l'appui financier de Lord Ravensworth, Stephenson réussit, le 27 juillet 1814, à faire rouler sa première locomotive dans une mine de charbon.



La locomotive « Locomotion » que Stephenson conduisit le 27 septembre 1825.

Dans la technique des locomotives à vapeur, on n'était pas encore parvenu à élever très fortement la chaleur ni la pression dans les chaudières et de ce fait, à obtenir une quantité de vapeur produisant une vitesse et une traction suffisantes.

Les expériences en cours furent suivies avec intérêt par Stephenson et grâce à son génie il découvrit non seulement les défauts mais il trouva les moyens d'y remédier.

C'est ainsi qu'il avait rapidement trouvé qu'il y avait une différence de vitesse remarquable entre la vapeur sortant des cylindres par le tuyau d'échappement et la fumée de la cheminée. En laissant passer la vapeur par la cheminée, elle se mêlait aux gaz de la fumée, provoquant un plus grand courant d'air qui ranimait le feu.

Cette application eut comme résultat de faire régler automatiquement le tirage qui est nécessaire pour la combustion dans le foyer, de telle sorte que, avec une plus grande puissance de la locomotive, une plus grande quantité de vapeur est consommée et qu'ainsi, il y a plus de vapeur qui s'échappe le long de la cheminée, ce qui rend le courant d'air beaucoup plus fort.

Plus tard, il réduira l'ouverture de la cheminée, provoquant une émission de vapeur plus puissante.

### LE CHEMIN DE FER DE DARLINGTON A STOCKTON

En 1821, il entra en rapport avec un certain Pease qui était chargé de poser une voie ferrée entre Darlington et Stockton pour le transport de marchandises. Stephenson plaida, auprès de Pease, Chef de l'entreprise, l'emploi de sa locomotive au lieu de chevaux. Son projet fut accepté et Stephenson, qui n'était connu que comme le mécanicien George, devient ingénieur en chef du premier chemin de fer public qui fut inauguré, le 27 septembre 1825 et où le premier train fut remorqué par sa locomotive « Locomotion ».

Une foule énorme s'était amassée le long de la ligne pour assister à l'inauguration du premier chemin de fer pour transport de

personnes. Cependant, bien peu de gens s'attendaient à un succès; aussi chacun fut stupéfait de voir la machine conduite par Stephenson tirer plusieurs wagons à une vitesse de 20 km à l'heure et arriver victorieusement à Stockton.

\*  
\*  
\*

Peu à peu la vitesse fut augmentée et des modifications apportées, jusqu'au jour où un succès complet fut enregistré lors de la construction d'une nouvelle ligne ferrée Liverpool-Manchester.

En effet, les communications entre ce port et cette ville industrielle ne suffisaient plus et il fallait trouver une solution. On projeta d'établir une ligne de chemin de fer pour relier les deux centres, mais quelle traction employer : les chevaux ou la locomotive à vapeur ?

Influencée par l'opinion exprimée par plusieurs techniciens de premier plan qui n'avaient aucune confiance dans la machine à vapeur, la société institua un concours, dit de *Rainhill*, destiné à désigner la meilleure locomotive à vapeur et le dota d'un prix de 500 livres. Nous étions en 1829. Quatre machines étaient engagées : la « Novelty », la « Sanspareil », la « Persévérance » et la « Rocket ».

### LE CONCOURS DE RAINHILL

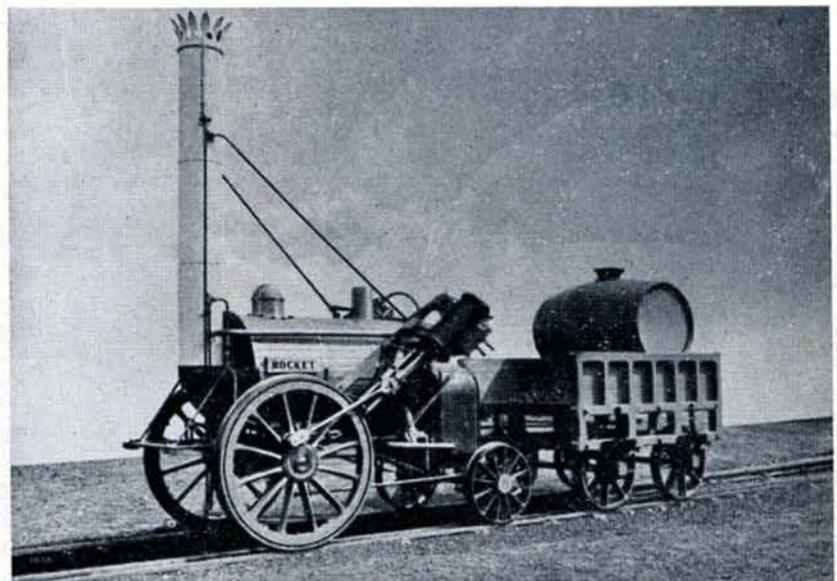
On demandait de construire une locomotive qui pouvait rouler à du 16 km à l'heure et traîner une charge de 20 tonnes, sur une voie horizontale.

Comme conditions il fut également exigé que la pression de vapeur ne pouvait pas dépasser 3,5 kg par cm<sup>2</sup> et que le poids de la locomotive ne pouvait excéder plus de 6 tonnes. La lutte était serrée. De tous côtés des remarques furent faites au sujet de « l'engin infernal » et l'on appela Stephenson un fou et un aventurier.

Les habitants de la région et les fermiers criaient que leurs vaches, prises de frayeur, n'allaient plus donner de lait, et des intellectuels et des hommes d'État émirent des protestations véhémentes.

C'est ainsi qu'une commission de la « Royal Society » se rendit très ridicule en rédigeant un rapport dans lequel il fut démontré que les passagers d'un train, dépassant les 30 km à l'heure, seraient asphyxiés, vu que l'apport de l'air serait coupé !

Le Parlement Anglais vota même une loi par laquelle tout véhicule mis en mouvement mécaniquement — donc aussi les locomotives — ne pouvait dépasser



La locomotive « Rocket » avec laquelle Stephenson gagna le concours de Rainhill.

une vitesse de 4 km à l'heure et devait être précédé par un homme à cheval, avec un drapelet rouge ou une lanterne.

Cette loi ne fut pas abrogée avant 1896, quoique, peu après sa publication, elle fut journellement transgressée.

Malgré toutes ces oppositions, la cause de Stephenson triompha et il enleva le prix de 500 livres sterling, avec sa « Fusée » (Rocket) qui ne pesait que 4,3 tonnes et atteignait cependant une vitesse de 25 km à l'heure, avec une charge de 13 tonnes.

### LA LIGNE

#### LIVERPOOL-MANCHESTER

L'inauguration eut lieu le 15 septembre 1825. C'était un spectacle qui n'avait jamais été vu jusqu'à ce jour.

Sous la surveillance de son fils Robert, « La Fusée » (The Rocket) quitta Liverpool.

De grandes fêtes eurent lieu à cette occasion et de tous côtés, de l'Angleterre et de l'étranger, des

savants et des personnalités vinrent féliciter Stephenson. Sa renommée était assurée et de partout des propositions lui furent faites pour construire des chemins de fer.

La Belgique fut l'une des premières et Léopold I<sup>er</sup> convoqua l'ingénieur devenu célèbre, à Bruxelles, où il fut reçu d'une façon princière.

Il était présent à l'inauguration du premier chemin de fer sur le continent européen, entre Bruxelles et Malines. Il avait pris place sur la « Stephenson », une des trois locomotives qui emmenèrent les convois.

Il était resté le modeste mécanicien, qui, ayant été lui-même simple travailleur, connaissait les difficultés que rencontrait l'homme de métier.

Des titres de noblesse lui furent souvent offerts mais il n'appréciait que la grandeur du travail. George Stephenson savait, par expérience, que non seulement les travailleurs devaient être secondés dans leurs difficultés maté-

rielles mais que leur relèvement culturel devait aussi être pris à cœur et dans ce but, il institua pour eux plusieurs bibliothèques et des écoles.

Stephenson passa les dernières années de sa vie dans sa maison de campagne, à Taptonhouse près de Chesterfield ; il y mena une vie tranquille et retirée.

Il mourut le 12 août 1848. En 1862, on lui érigea un monument qui s'élève dans toute sa splendeur, à Newcastle, près de la bibliothèque où lui et son fils empruntaient les livres qui leur furent si utiles pour réaliser leur projet.

Aujourd'hui, cent ans après sa mort, il existe à travers le monde un réseau de près de 1.330.000 km de voies ferrées. Souvenons-nous que l'homme qui a donné l'impulsion première est le « self-made man » George Stephenson.

Adaptation d'un article de  
M.J. Neyens (P/Educ)  
paru dans  
Onze Buurtspoorwegen

Souvenir du regretté journaliste belge,

## Alain de Prelle,

le globe-trotter qui avait terminé son tour du monde... en vicinal.

*En d'autres circonstances, nous aurions aimé rappeler par le détail les péripéties finales de cette aventure qui s'inspirait quelque peu de l'histoire des cinq sous de Lavarède. Hélas, le héros de ce voyage, que l'on voit ici terminant un tour du monde, a trouvé récemment la mort en Afrique du Nord, à la suite d'un accident d'auto, au cours d'un reportage dans la zone des rebelles, près du tragique village d'Oued-Zem.*

*Il s'agit d'un journaliste belge, Alain de Prelle, qui se fit connaître par les vivants reportages qu'il publia, notamment dans la revue « Moustique ».*

*La photo le représente au terminus de la place Rouppe, à Bruxelles, exhibant les 35 centimes qui lui restaient après avoir payé le prix de son voyage de Waterloo à Bruxelles. Il était parti avec un seul billet de mille francs belges, avec lequel il avait parié de faire le tour du monde.*

*Au cours de ce voyage aventureux, il parcourut 155.000 kilomètres.*



De gauche à droite :  
le contrôleur Roos, Alain de Prelle, les receveurs Viscur et Theys,  
sur la motrice le conducteur Louckx.

# Remise de décorations au Groupe du Hainaut

Une remise de décorations civiques a eu lieu, le samedi 8 octobre, à Jumet.

Le grand atelier annexé au dépôt, dispose depuis le mois de juillet, de nouvelles installations sociales qui furent en quelque sorte inaugurées officiellement au cours de cette cérémonie à laquelle avaient été conviées les épouses de nos jubilaires.

Nous espérons pouvoir présenter bientôt des photos de ces spacieux locaux et montrer ainsi l'effort poursuivi par la S.N.C.V. dans ce domaine. En tout cas les invités ont déjà pu se rendre compte du réel confort offert aux travailleurs.

M. Kennes, directeur, accompagné de MM. Declercq et Sirjacobs, ingénieurs en chef, et entouré de tous les ingénieurs et chefs de service du Groupe, prit place à la table de la Direction.

Dans son discours, M. Kennes salua la présence de délégués de l'Administration Centrale et de délégués syndicaux. Puis il rappela le respect que méritait un attachement de 25 et 35 ans à la Société Nationale. « Bien sûr, ajouta-t-il en souriant, vous avez quelquefois dû rentrer des feuilles de justification, mais nous savons bien que vous êtes dévoués aux Vicinaux ! »

M. Kennes épingla alors lui-même les décorations et félicita les jubilaires, parmi lesquels il nous faut souligner la présence de deux dames : Mme Simone Wairy des bureaux de Mons, et Mme Lebrun, nettoyeuse pensionnée.

Une partie récréative fut improvisée par M. Hubert, secrétaire syndical, et le rédacteur de « Nos Vicinaux », bientôt suivis par plusieurs décorés qui attendèrent de la bonne humeur boraine et carolorégienne.

Une visite des ateliers clôtura la cérémonie, après la prise d'une photo que nous espérons réussie.

## 35 ANNEES DE SERVICE

### Croix civique de 2<sup>me</sup> cl.

- MM. De Paepe, L., commis ppal.  
Jorio, P., commis de 1<sup>re</sup> cl.  
Legrand, F., chef de mouvement de 2<sup>e</sup> cl.  
Tonnoir, O., chef de service 2<sup>e</sup> cl.  
Wairy, S., commis ppl.  
Guyot, A., receveur.  
Mahieu, Ph., receveur.  
Bette, R., brigadier.  
Labois, E., receveur.

## Médaille civique de 1<sup>re</sup> cl.

- M. Heuchamps, G., brigadier.

## Médaille civique de 2<sup>me</sup> cl.

- MM. Caestecker, J.; Caestecker, R.; Lagast, J.; Pieters, C.; Briquemane, O.; Lenoir, J.; Legrand, R., piocheurs; Vilain, R., électricien; Grauff, L., peintre; Mme Lebrun, A., nettoyeuse; M. Demanet, B., manœuvre pensionné.

## 25 ANNEES DE SERVICE

### Médaille civique de 1<sup>re</sup> cl.

- MM. Dufour, L.; Gourdange, J.

## Médaille civique de 2<sup>me</sup> cl.

- MM. Brohez, H.; Duez, R.; Dupont, J.

## Médaille civique de 3<sup>me</sup> cl.

- MM. Binard, J.; Cordier, A.; Cohy, A.; Herin, M.; Benard, G.; Pierre, J.; Dagneau, V.; Courteville, F.; Gillet, J.; Stoclet, F.; Boitte, V.; Horlent, M.; Margerin, F.; Vreux, M.; Blervacq, Alf.; Olivier, A.; Dury, A.; Huon, A.; Choquet, Fl.; Dries, A.; Van Liefferingue, C.; Fouarge, M.; Petit, R.

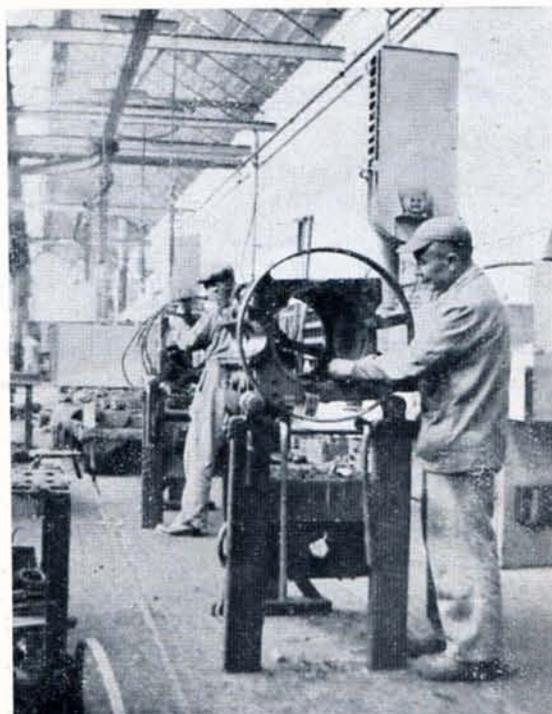
## LA BOITE AUX IDÉES

Il nous est agréable de porter à la connaissance de nos lecteurs que les collègues dont les noms suivent sont les auteurs de suggestions qui ont été jugées les plus intéressantes parmi les dernières reçues.

Une prime leur a été octroyée à chacun.

- AERTS Th., ouvrier à l'atelier de Merksem.  
DERUYCK Jean, Administration Centrale.  
MARISSIN P., ouvrier à l'atelier de Merksem.  
BEAUFAYS R., chef-wattman à Namur.  
HOUET H., contrôleur à Burdinne.  
TRUYEN L., ouvrier à l'atelier de Merksem.  
WIJTS Pr., ouvrier à l'atelier de Merksem.  
VAN DROOGENBROECK E., brigadier-ajusteur à l'atelier de Cureghem.

*Si une amélioration du travail, vous semble possible, mettez votre idée sur papier. Ecrivez à la Boîte aux Idées.*



Un coin de l'atelier de Liège-St. Gilles.  
(Photo Galler).

# SECURITE ET HYGIENE

## Alerte !

### L'Incendie

#### de l'Autobus 962

Le 31 juillet, un autobus de la ligne Houffalize-Manhay-Liège, conduit par Armand Lemaire, grimpait en seconde vitesse la longue et forte rampe de Embourg et Beaufays, lorsqu'à l'entrée de cette dernière localité les voyageurs firent remarquer au conducteur qu'une fumée s'échappait de la trappe du moteur placée sous la voiture entre les deux essieux.

Le conducteur arrêta immédiatement le véhicule en bordure de la route et fit descendre tous les voyageurs.

Il ouvrit ensuite la trappe et une longue flamme jaillit. Utilisant les deux extincteurs de la voiture et aidé par l'assistant de Touring Secours, muni de son extincteur également, le conducteur se mit à combattre l'incendie.

Malgré cette intervention, le feu ne put être maîtrisé et l'autobus fut détruit complètement.

Au cours des opérations, Armand Lemaire a été brûlé aux mains.

Cet autobus transportait une cinquantaine de voyageurs. Grâce au sang-froid du conducteur, il n'y eut aucune victime à déplorer, car il eût suffi d'une seule minute d'hésitation et tout aurait pu tourner au tragique.

Au cours de la dernière séance du Conseil d'administration, M. le président a rendu un hommage à la présence d'esprit de Lemaire ; « Nos Vicinaux » y fait écho avec plaisir.

Pour la deuxième fois cette année la cloche d'alarme a sonné au service de Sécurité.

La première fois, au mois d'avril, quand le nombre d'accidents est monté à 44 alors que l'année précédente on n'en avait eu que 30.

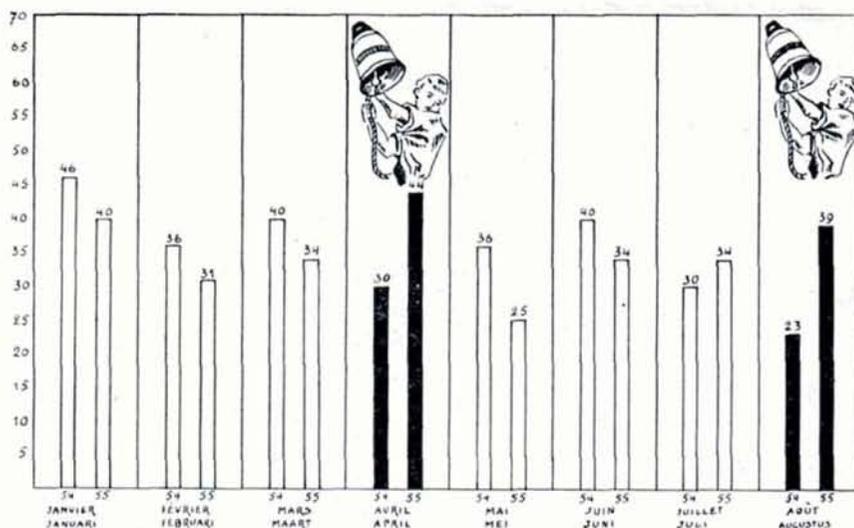
Cette fois, il s'agit du mois d'août durant lequel 39 accidents ont eu lieu contre 23 dans le même mois en 1954.

Les mauvais résultats de ces deux mois annulent complètement la diminution enregistrée durant les autres 6 mois de cette année.

Pour mieux situer les points névralgiques, nous donnons à la page suivante un tableau comparatif par Groupe et par service, des accidents survenus pendant les mois d'avril et d'août ainsi que pendant les huit premiers mois de cette année.

Les Groupes qui enregistrent une diminution d'accidents méritent des félicitations. Aux autres, nous adressons un pressant appel à la vigilance. Ce n'est que par un effort constant que nous pourrons obtenir une amélioration à la situation actuelle. Chaque jour nous devons veiller à notre propre sécurité, non pas pour assurer ainsi la prime à notre équipe, mais surtout parce que notre propre existence, notre santé, le bonheur de notre famille sont menacés.

TABLEAU COMPARATIF DU NOMBRE D'ACCIDENTS CHOMANTS SURVENUS DU 1<sup>er</sup> JANVIER AU 31 AOUT 1954 ET 1955.



Certes, la Société qui nous procure du travail trouve son intérêt à promouvoir la Sécurité ; cependant c'est nous-mêmes qui sommes les principaux intéressés.

Il est impossible de placer un ange gardien à côté de chaque agent, aussi chacun doit être responsable de sa propre sécurité.

Plus que jamais la lutte contre les accidents doit être poursuivie sans répit et il faut que finalement nous obtenions une amélioration pour 1955.

Ces trois derniers mois seront décisifs. Nous devons battre le record de 1954.

## Tableau comparatif du nombre d'accidents

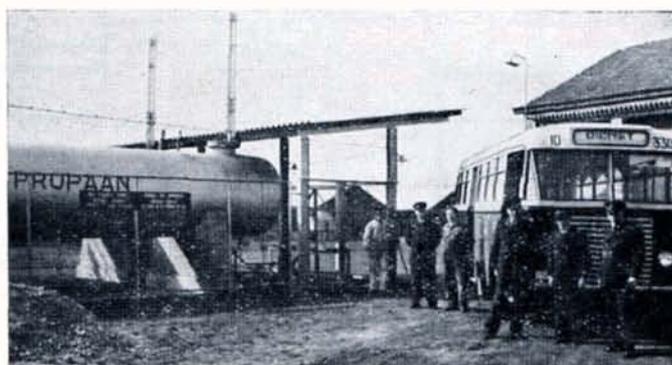
GROUPES	Avril 1954				Avril 1955				Août 1954				Août 1955				Total des huit premiers mois							
																	1954				1955			
	M	VT	AT	Tot.	M	VT	AT	Tot.	M	VT	AT	Tot.	M	VT	AT	Tot.	M.	VT.	AT.	Tot.	M.	VT.	AT.	Tot.
Anvers . . . . .	1	1	3	5	—	1	—	1	3	2	1	6	2	1	1	4	8	9	13	30	10	6	5	21
Deux Flandres . . . . .	—	—	—	—	1	1	1	3	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	2	4	5	2	4	11
Hainaut . . . . .	2	8	2	12	6	4	5	15	—	1	3	4	4	3	9	16	25	35	33	93	45	26	31	102
Namur-Lux. . . . .	—	2	—	2	4	1	—	5	—	1	1	2	—	—	—	—	12	6	10	28	10	1	4	15
Liège . . . . .	—	—	1	1	3	1	1	5	3	—	—	3	—	—	—	—	17	8	9	34	12	6	9	27
Brabant . . . . .	4	4	2	10	3	5	7	15	1	2	4	7	7	—	9	16	26	22	36	84	28	24	47	99
Limbourg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2	—	—	2	5	3	—	8	4	1	1	6
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>7</b>	<b>15</b>	<b>8</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>44</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>23</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>39</b>	<b>95</b>	<b>83</b>	<b>103</b>	<b>281</b>	<b>114</b>	<b>66</b>	<b>101</b>	<b>281</b>

**VOUS NE  
REGRETTerez  
jamais**

**l'accident  
que  
vous évitez**

*Le Comité de Sécurité  
du Groupe des Flandres présente  
à ses équipiers la coupe  
du concours 1954*

Le 8 mai dernier, le comité de sécurité du Groupe des Flandres était invité à Bruges par le cercle des agents des Vicinaux « Vreugde na Arbeid », lequel avait également convoqué la presse locale. Il s'agissait de montrer aux agents du dépôt d'Assebroek la



magnifique coupe remportée cette année par le Groupe des Flandres au concours de Sécurité-Inter-Groupe. M. Thybaut fit spécialement pour la presse, un tour d'horizon des résultats obtenus au point de vue sécurité, notamment à Bruges. Il apprit ainsi à ses auditeurs qu'à Bruges les 28 autobus effectuent quotidiennement 5.000 km dans la ville et les environs, et qu'en 1954, sur 6 mois, il n'y avait eu que 6 accidents de travail chômant.

Les photos ci-contre ont été prises ce jour-là. Remarquez les précautions prises pour le stockage du propane, installation certainement unique en Belgique.

# Résumé de certains points discutés au cours de la réunion du Service Général de Sécurité et Hygiène

(12 juillet 1955)

Le rapport complet de cette réunion comportait plus de vingt pages.

Il ne nous est pas possible de citer toutes les interventions des délégués dans la présente rubrique, nous ne citerons que les points principaux.

## Accidents aux mains et aux pieds.

1° Le nombre d'accidents aux mains est presque stationnaire.

M. Borgerhoff rappelle la question de l'entretien systématique de l'outillage. Il appert des rapports de contrôle que différents dépôts ne sont pas encore en ordre avec les fiches inventaire qui sont à la base de cet entretien. Les délégués sont priés de suivre l'exécution de ces instructions ;

2° Le nombre d'accidents aux pieds diminue très fortement ce qui semble prouver que le port des souliers à bouts renforcés est efficace. Il semble néanmoins que ces bottines ne sont pas encore adoptées par tous les agents des Ateliers et des V.T.

En effet, quelques accidents récents auraient pu être évités grâce au port de telles bottines.

Les délégués sont invités à surveiller tout spécialement cette question et de faire comprendre aux intéressés qu'il y va de leur propre sécurité.

## Accidents sur le chemin du travail.

Le nombre d'accidents sur le chemin du travail a diminué au cours de l'année 1954 (67 contre 76 en 1953).

A ce sujet, M. Borgerhoff signale que ce nombre d'accidents est en forte augmentation pour le 1<sup>er</sup> trimestre de cette année. En effet, ce nombre atteint 20 contre 16 pour le 1<sup>er</sup> trimestre 1954.

## Résultats du concours-record au 30 août 1955.

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Heinaut Hene-gouwen	Namur- Lux. Namen- Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	1 109	2 80	12 3	2 142	5 82	7 21	1 169
2	4 30	0 588	4 49	4 137	2 152	5 90	2 195
3	4 10	2 21	4 14	1 231	1 69		1 196
4	2 43	2 135	0 371	2 173	1 200	3 95	2 11
5	2 4	3 127	5 19	4 31	2 145	3 26	
6	1 207		5 147	2 133	0 302	1 60	
7	3 36	2 123	6 32		8 50	2 29	
8			7 30		3 140	2 17	
9			6 55		5 64	2 9	
10	1 23		2 29			3 31	
11	3 91		7 1			7 76	
12	0 331		2 127			9 12	
13			7 28			22 6	
14			5 98			13 30	
15			5 53			0 427	
16			16 2			8 34	
17			4 3			3 40	
18			1 23			3 25	
19						6 7	
21			4 105				
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	21	11	102	15	27	99	6

## Importance des premiers soins.

Le Docteur Pêtre fait un exposé technique de l'évolution du tétanos et fait ressortir que le danger d'infection est nettement plus grand pour un habitant de la campagne que pour un habitant de la ville. Il insiste sur le fait que si l'agent avait eu recours aux soins du secouriste il y aurait eu de grandes chances pour que la blessure ne se soit pas infectée et que l'issue mortelle n'aurait probablement pas été à regretter.

Le Docteur demande aux délégués présents de mener une campagne auprès du personnel pour que la moindre blessure soit immédiatement examinée et soignée par le secouriste.

## Lunettes de sécurité.

Ces statistiques font apparaître que plusieurs accidents sont dus à un corps étranger atteignant l'œil.

Pour remédier à des accidents de ce genre, il est présenté une collection de lunettes ordinaires, d'un modèle assez élégant, que les ouvriers pourraient éventuellement porter au cours de leur travail.

Il est bien entendu que l'introduction de ce genre de lunettes ne modifie en rien les prescriptions en vigueur obligeant certaines catégories de travailleurs de porter des lunettes spéciales de sécurité, telles par exemple : les meuleurs, les burineurs, les soudeurs, etc.

*Il n'y a pas de petits dangers.*

*Il n'y a pas de précautions inutiles.*

**Relevé des numéros des nouvelles  
voitures type S  
construites aux ateliers de Cureghem**

Date de sortie	N°	Destination
	Mois de mai	
7	9759	Anvers
20	10251	Louvain
24	9675	Louvain
31	9767	Liège
	Mois de juin	
9	10069	Bruxelles
13	10167	Hainaut
21	9654	Anvers
29	9975	Liège
30	9652	Anvers
	Mois de juillet	
9	10057	Bruxelles
15	10275	Hainaut
30	9657	Anvers
	Mois d'août	
5	10181	Hainaut
11	10075	Bruxelles
19	9647	Anvers
27	10185	Hainaut
	Mois de septembre	
3	10065	Liège
9	9649	Anvers
17	10232	Hainaut
24	9671	Bruxelles

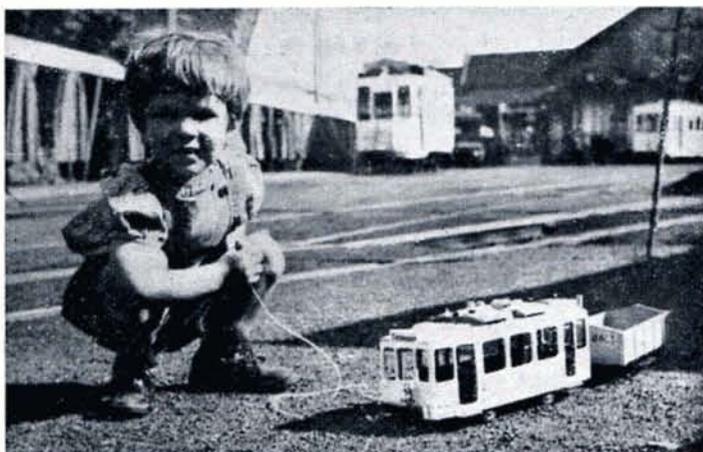
Le frère aîné de ce petit garçon, fils du chef de service de la voie aérienne à Merksem, a confectionné cet autorail en triplex. C'est une réplique exacte au 1/25. Les modélistes intéressés, grands et petits, peuvent s'adresser à Johan Keutgens, dépôt vicinal, Oude Barrelei, 11, Merksem (Anvers).

**COMMENT, A PEU DE FRAIS, LES VICINAUX  
VONT RENOVER ENTIEREMENT LEUR PARC  
DE MATERIEL ELECTRIQUE**

ou

**L'ART D'UTILISER LES (BONS) RESTES**

- 1<sup>re</sup> opération : On construit des bogies à suspension élastique à Eugies.
  - 2<sup>e</sup> opération : On retire de la circulation des motrices types « N ». On enlève les bogies ordinaires et l'on place les bogies à suspension élastique. (A Cureghem.)
  - 3<sup>e</sup> opération : Pendant la transformation des motrices à bogies, à caisse bois, en voiture type « S » à caisse métallique, on récupère la caisse bois.
  - 4<sup>e</sup> opération : On utilisera les bogies ordinaires récupérés et les caisses en bois pour la construction de 100 remorques à bogies.
- Sur ce nombre approximatif de 100 remorques, 30 véhicules seraient destinés à Anvers, 15 au Brabant, 15 au Hainaut et une trentaine aux lignes du Littoral.



**NOUVELLES DES EXPLOITATIONS**

**GROUPE DU HAINAUT**

Une extension jusqu'au centre de Cipluy et une boucle par le centre d'Hyon ont été adjointes au service public d'autobus Mons-Hyon-Quévy.

Un service d'autobus Mons-Obourg-Casteau-Bracquegnies a été organisé en remplacement du service « voyageurs » de la section ferrée : « Mons-Obourg » des lignes vicinales de Mons et du Borinage et « Casteau-Bracquegnies » des lignes du Centre.

Signalons que la voirie a été complètement modifiée devant la gare de Mons. Aujourd'hui, une large chaussée macadamisée traverse l'ancien terre-plein central où se trouvait l'aubette vicinale ; quatre voies, avec quai d'embarquement ont été aménagées devant l'entrée de la gare. A l'extrémité de chaque quai des panneaux indicateurs annoncent la destination des convois. Nous publierons prochainement une photo de cette belle réalisation.

Le tram électrique, plaque n° 83, assurant le service Marchienne-Jumet a été remplacé par un autobus.

**GROUPE DE LIEGE**

Le 25 septembre, le service public d'autobus existant : Liège (place Saint-Lambert) - Saint-Nicolas - Montegnée (Pansy) a été doté d'une extension Mon-

tegnée (Pansy) - Tilleur - Saint-Nicolas-Saint-Gilles (commune de Liège).

Le tarif vicinal est appliqué sur l'ensemble du service.

La ligne électrique Liège (place Saint-Lambert) - Herstal (Pontisse), plaque n° 62, a été remplacée par un autobus portant le numéro 79.

Ce service est exploité en complément au service électrique Liège - Herstal - Bassenge - Riemst.

A partir du 2 octobre, la ligne d'autobus affirmée Liège - Dalhem - Fouron-le-Comte-Visé s'intégrera par contrat de louage, à une nouvelle ligne d'autobus de substitution Liège - Bressoux - Barchon - Blégny qui remplacera la ligne électrique du même nom.

En même temps, l'extension Jupille - Bruyères - Liège au service d'autobus Liège - Verviers sera mise en exploitation.

Le dépôt de Bressoux a subi, en conséquence, quelques modifications pour lui permettre de garer des autobus.

**GROUPE DU BRABANT**

Notre fermier Devlesaver a été autorisé à organiser une extension jusqu'à Eghezée au service public d'autobus Auderghem-Perwez.

Le service public d'autobus Tirlemont-

Saint-Trond a été prolongé jusqu'à Brustem.

**GROUPE DE NAMUR**

Le tableau de sectionnement du service d'autobus Namur - Faulx - Andenne - Seilles a été approuvé.

Nous avons été autorisés à exploiter une extension Hagimont-Jemelle au service d'autobus Marche-Bastogne, de façon à assurer la correspondance avec les trains rapides vers Bruxelles et Arlon.

Le 1er septembre, les services publics d'autobus Beauraing - Wellin, Wellin-Graide, Wellin - Rochefort - Jemelle et Wellin - Grupont ont été mis en route en remplacement du service public d'autobus Beauraing - Wellin - Graide et du trafic « voyageurs » des lignes ferrées vicinales Grupont-Wellin et Rochefort-Wellin-Graide.

Nous avons omis d'annoncer dans le numéro de juillet-août que les services des Vicinaux de la vallée de l'Ourthe (Laroche-Melreux) seront assurés désormais par des autorails à bogies.

**GROUPE DES FLANDRES**

Le service public d'autobus Deerlijk-Berchem a été prolongé jusqu'à Avelgem.

Une extension et une variante d'itinéraires ont été réalisées à la ligne Gand (Sud) - Meirelbeke.

Le service public d'autobus Tielt-Nevele a été prolongé jusqu'à Deinze via St. Martens-Leerne.

## L'autodrome - école de Bredene

Lorsqu'on parcourt les colonnes des faits-divers des journaux, on constate fréquemment, avec angoisse, que de jeunes enfants ont été victimes ou ont provoqué des accidents de roulage, parce qu'ils ne se souciaient aucunement des règles impératives du Code de la route.

Dans de nombreux pays, on a compris qu'il fallait d'urgence attirer l'attention des enfants, tant des campagnes que des villes, sur les dangers de la route et sur les règles de la circulation.

Sur notre petit territoire se superposent des réseaux routiers de tramways, d'autos et de chemins de fer excessivement denses ; le danger y est donc plus grand qu'ailleurs.

Le Gouvernement provincial de la Flandre occidentale a créé, depuis des années, une école de police très active où l'on s'occupe également de l'éducation du public et **plus particulièrement de la jeunesse**, et il paraît que les agents de police de petites villes, et spécialement les gardes-champêtres, ont apporté beaucoup d'enthousiasme à préparer des

exposés et des exercices pratiques pour la jeunesse locale.

C'est ainsi qu'est née l'idée de l'autodrome-école de Bredene. Voici ce qu'en dit M. J. Vossen dans le « Bulletin du Touring-Secours » :

L'initiative en est due au Commissaire de police M. Verhelst, qui a trouvé chez son bourgmestre et les membres du conseil communal le soutien qu'elle méritait. Cet autodrome est un complexe de routes — de la secondaire jusqu'à l'autostrade — reproduisant tous les problèmes de la circulation, croisées, jonctions, passages à niveau, montées, descentes, bifurcations, virages, etc. Il compte 106 panneaux de la circulation, des feux verts et rouges, des feux clignotants, des passages à niveau gardés ou non, des trottoirs, des ponts, des endroits de parcage. Le tout est électrifié et commandé par un agent de police, qui se trouve dans une tour-phare et domine tout le complexe. L'accès en est libre, mais le circuit est réservé aux enfants, qui disposent de vélos, de mo-

tos avec et sans side-car et d'autos miniatures, mises gracieusement à la disposition de l'administration communale par une firme belge. La police y organise des concours. Ainsi, malgré les difficultés du circuit et la surveillance constante de la police, cinq gamins d'une école de Bredene ont réussi dernièrement à circuler dans tout le complexe sans commettre une seule faute. Ils furent récompensés par de jolis prix. Les routes miniatures, où le dépassement et le croisement sont toujours possibles, sont coupées de parterres fleuris et de haies vives. Chaque article du Code y est, en outre, reproduit par une maquette en ciment peint. Au-dessus de la maquette se lit le texte français et flamand de l'article représenté.

Inutile de souligner le succès que remporte l'autodrome-école de Bredene. Il constitue l'heureuse formule pour l'instruction de la jeunesse et des adultes en matière de roulage. Cette initiative, unique en Belgique, mérite d'être soulignée et imitée. Nous félicitons chaleureusement son auteur. »

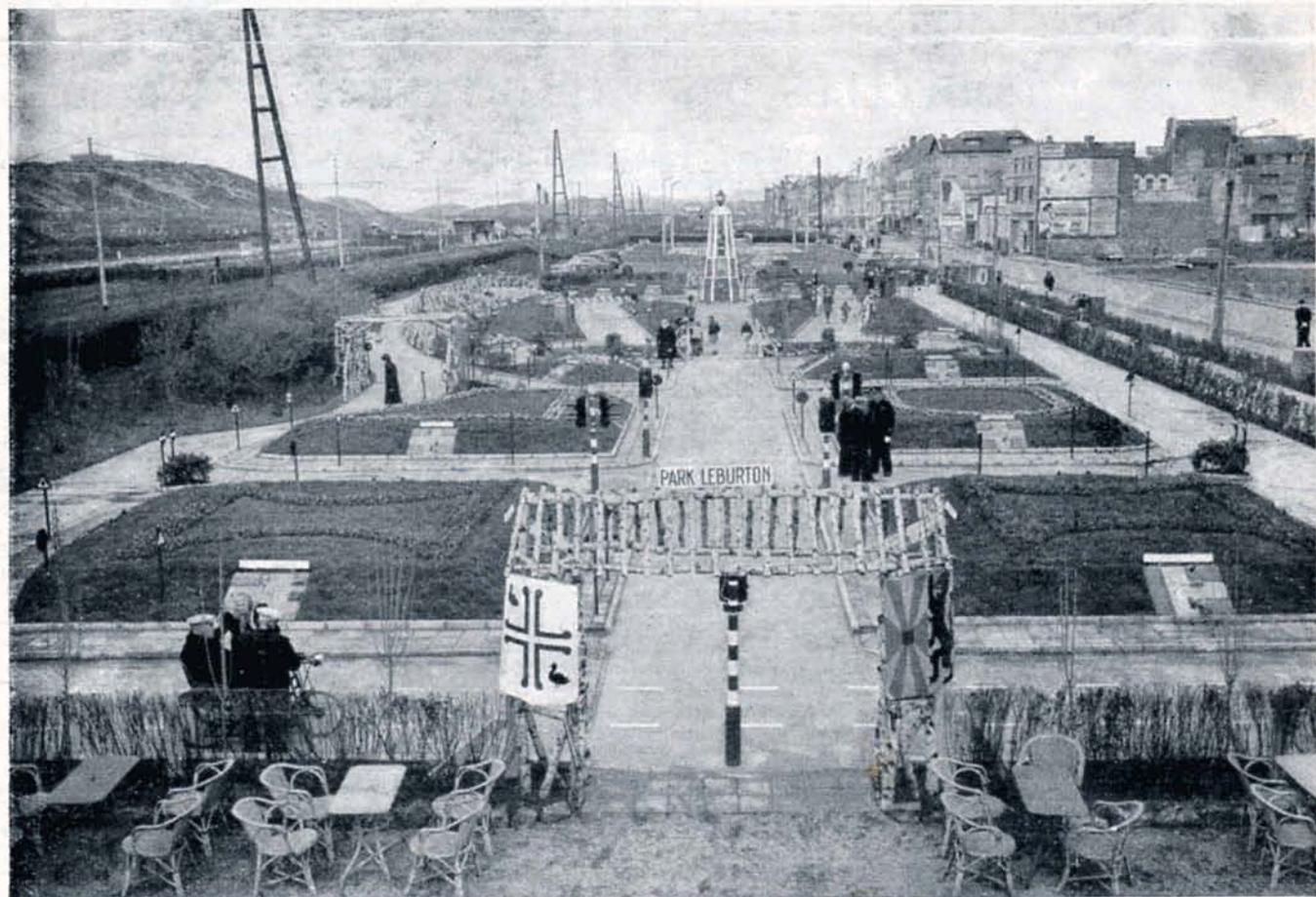


Photo Shell. Cliché Touring Secours.