

NOS

VICINAUX



Un gyrobus vicinal, aux environs de Merelbeke, durant la période d'écolage.

(Photo Roels.)

Remise du PRIX CRETEUR

L'Union des journaux d'entreprise de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg a tenu récemment sa deuxième assemblée générale annuelle à Charleroi.

Les participants furent les hôtes d'une usine de Gilly qu'ils visitèrent dans la matinée.

L'après-midi, au cours d'une réception, le comité, sous la présidence de Mlle Maes, présidente de l'U.J.B., procéda à la remise du Prix Creteur 1956, en présence de M. K. Valenius, secrétaire général de la « Federation of European Industrial Editors Associations ».

Le Prix Creteur fut institué par l'U.J.E.B., en 1955, dans le but de promouvoir les qualités des collaborateurs aux journaux affiliés. Il reçut cette appellation en hommage au président fondateur de l'Union, A.F.S. Creteur.

Il récompensait, cette année, les auteurs du meilleur reportage publié, en français et en néerlandais, dans l'un des organes membres de l'Union.

Il fut décerné, pour la seconde fois, à M. J.-J. Adam pour son « Reportage à trois dimensions » publié dans le bulletin d'information du personnel d'une manufacture de lampes et de matériel électronique.

Le lauréat d'expression néerlandaise était M. F. Dirieckx, pour son reportage « Wachter bij de deur » publié dans l'organe mensuel d'information du personnel d'une banque.

Après la cérémonie, les participants furent reçus officiellement à l'Hôtel de ville de Charleroi, où M. Hanquinet, échevin du Commerce et des Classes moyennes, leur souhaita la bienvenue.

(Communiqué U.J.E.B.)

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.

Imprimerie : Graphica, Bruxelles

A DAMME, en Flandre, par autobus vicinal

On a tourné récemment aux environs de Damme les extérieurs d'un film sur Thyl Uylenspiegel, mis en scène et joué par l'acteur Gérard Philippe et dont les arguments sont tirés du livre, écrit en français, par l'auteur belge Charles De-coster.

Extraordinaire personnage que cet Uylenspiegel que nombre de savants déclarent fictif, mais que d'autres prétendent avoir réellement existé. Charles De-coster a fait naître ce joyeux farceur à Damme et la légende veut qu'il y soit enterré. Cependant, personnage inventé ou réel, Thyl Uylenspiegel a dû voir le jour en Allemagne, comme en témoigne un récit rédigé en bas-allemand et que l'on fait remonter à 1483. Entre 1500 et 1700 on imprima et on vendit en Flandre plusieurs livres ornés de gravures décrivant ses glorieuses aventures et de là datent sa renommée et sa popularité dans nos campagnes. Or, deux siècles auparavant avait été enterré à Damme, au pied de la tour de l'église, un poète et historien flamand, nommé Jacob Van Maerlant. Sur sa pierre tombale avait été gravée la silhouette du poète assis devant un pupitre. Au cours des ans, cette pierre avait été détériorée, ternie, usée et cependant c'est par elle que la mystification du prétendu tombeau de Uylenspiegel put être lancée. On s'aperçut un jour qu'un hibou avait été gravé à côté du pupitre. Cet hibou (uil) posé sur un lutrin qui ressemblait à un miroir (spiegel), c'était plus que suffisant pour affirmer que l'on avait découvert le tombeau de Uylenspiegel lequel attirait à l'époque de nombreux pèlerinages. Et ainsi s'étaya et se répandit cette croyance du tombeau de Uylenspiegel qu'un avisé concitoyen renforça encore en allant gra-

ver en latin, sur l'authentique tombe de J. Van Maerlant, une inscription invitant le passant à prier pour le farceur décédé en 1301 !

La ville de Damme, cela on le sait mieux, fut fondée durant la deuxième moitié du XII^e siècle. On suppose que la digue (dam), dont la ville tire son nom, fut construite à l'instigation de Bruges pour la protéger contre les hautes marées et l'ensablement. Peine inutile, puisque c'est Damme qui devint un grand port, siège de la douane du Zwin, aux mains du Comte de Flandre qui en tiraient des revenus considérables. Damme partagea l'existence agitée des grandes cités marchandes du moyen âge, elle brilla du plus vif éclat aux XIII^e et XIV^e siècles. Hélas, l'ensablement du Zwin mit fin, en quelques années, à sa fortune.

Que reste-t-il encore à voir à Damme aujourd'hui ? De l'église Notre-Dame, presque toujours fermée, qui jadis était trop petite pour célébrer les mariages royaux, il ne reste plus que la tour et le chœur : un très bel hôtel de ville, construit en 1464, avec ses couloirs souterrains. On peut encore visiter la maison du poète Van Maerlant, transformée en musée, sans omettre l'hôpital et son joli musée.

Damme rêve de sa grandeur passée mais nous restitue encore l'atmosphère véritable d'une ville du moyen âge.

Un autobus vicinal relie Bruges à Damme chaque mercredi, samedi et jour férié. Pour revenir à Bruges vous pouvez faire la promenade à pied le long du canal ou emprunter le service des bateaux-mouches.

(Doc. Esso Magazine, mai 1956.)



L'hôtel de ville de Damme et la statue de Jacob van Maerlant.
(Cliché C.G.T.)

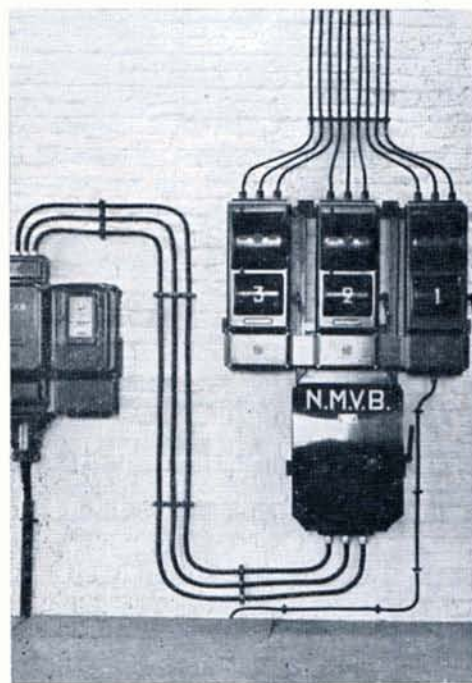
La première ligne de Gyrobus en Belgique

L'inauguration officielle de l'exploitation par gyrobus de la ligne Gand (Sud) - Merelbeke aura eu lieu à la fin du mois d'août. La relation de cet événement paraîtra dans le prochain numéro dans

lequel nous reproduirons également de magnifiques photos de l'équipement électrique intérieur de ces véhicules prises aux usines Oerlikon en Suisse.



Un des trois gyrobus de la S.N.C.V. — Vue prise pendant la période d'écolage au terminus de Merelbeke. De gauche à droite : M. Schiettecatte, conducteur, M. Lybaert, contremaître de 1^{re} classe, qui a dirigé l'écolage, et M. Morel.



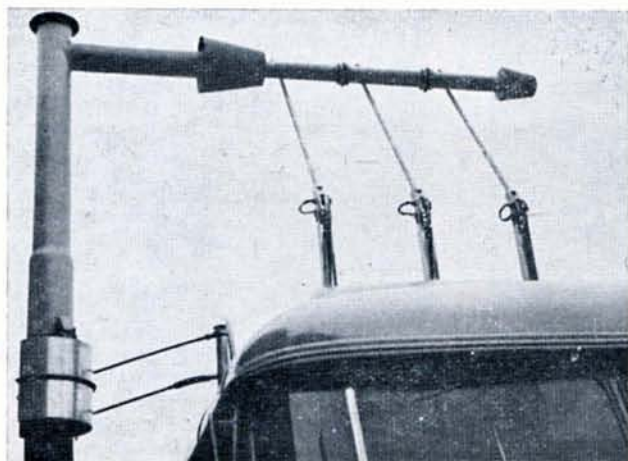
★
Dans le garage de Merelbeke. — Installation de distribution électrique en 220 v. En-dessous l'automatique général. Au-dessus les 3 boîtes à enclenchement à main destinées à alimenter les trois postes de charge placés dans le garage.

L'ALIMENTATION PAR MATS DE CHARGE.

Vue en gros plan du pantographe appliqué contre les pièces de contact triphasées. On voit à droite, les deux bras auxiliaires posés contre la plaque de cuivre arrondie. Nous avons expliqué dans le précédent numéro, que c'est le courant de 24 volts de la batterie du gyro qui enclenche la mise sous tension à 500 v. alternatif.

L'ALIMENTATION DU GYRO PENDANT LA NUIT

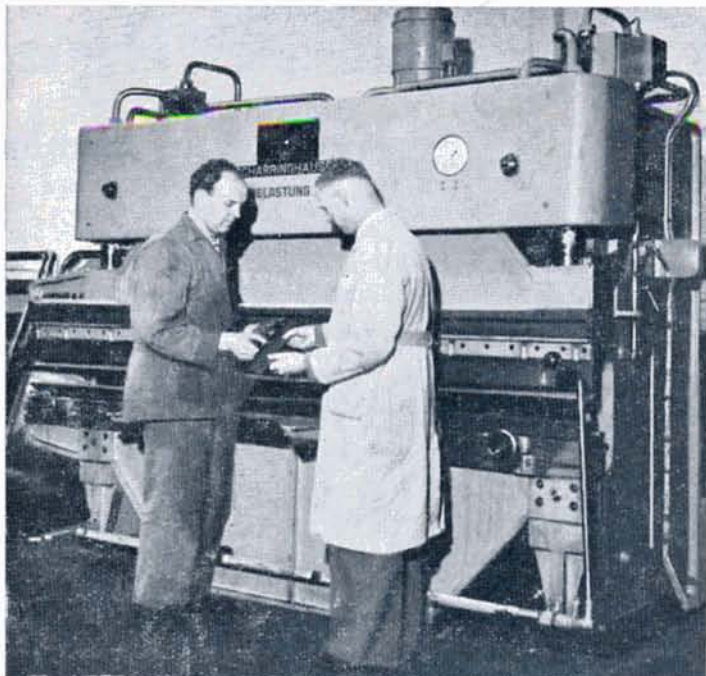
Vue du garage des gyrobus à Merelbeke. — Au fond, on distingue une prise de courant sur guide extensible. Le gyrobus ayant été amené à son emplacement de charge, marqué par un numéro visible à gauche, le conducteur met la prise en place dans la paroi latérale du véhicule. Cette opération va d'abord mettre le gyro à la masse, ensuite elle va faire lever le pantographe. Puis, après que le conducteur aura enclenché l'interrupteur se rapportant à son poste de charge, le gyro sera alimenté sur 220 v. pour le maintien du nombre de tours maximum.



La construction de carrosseries d'autobus aux ateliers de Hasselt

Nous avons parlé fréquemment de la construction de motrices électriques à Cureghem et dans le prochain numéro, deux pages sont déjà réservées à un reportage sur la fabrication des bogies élastiques à Jumet. Or, depuis deux ans un grand atelier des Vicinaux construit des carrosseries d'autobus et nous n'en avons jamais parlé pour des raisons indépendantes de notre volonté.

L'occasion s'offrait aujourd'hui de réparer cette regrettable omission, nous ne l'avons pas laissé échapper.



A. Croymans montre une pièce de tôle sortant de la plieuse hydraulique de 70 T. au chef de service Smets.

C'EST en 1954 que le Conseil d'administration confia aux ateliers d'Hasselt la carrosserie de quinze autobus en utilisant, comme nos fournisseurs attitrés Jonckheere et Raghenò, des châssis Brossel-Leyland, type A93 DAR. Ces véhicules furent mis en service dans le Groupe du Limbourg.

Entretiens la Direction T avait mis au point la question du refroidissement du moteur arrière et avait imposé à nos carrossiers le modèle à « casquette arrière ». Devant le succès remporté par la construction de quinze premières carrosseries, il fut décidé d'entreprendre à Hasselt la construction de 25 autobus à châssis A93 DAR avec « casquette ». Vingt de ces autobus sont déjà en service.

Depuis lors, dix autobus supplémentaires du même type ont été commandés à Hasselt, mais avec 57 places

assises au lieu de 40, grâce à l'adjonction de strapontins amovibles.

Actuellement, une nouvelle série de dix véhicules a été dévolue à l'atelier de Hasselt. Mais il s'agit de caisses autoportantes, pour lesquelles il ne faudra donc plus commander à l'extérieur que le moteur, la boîte de vitesses, la transmission, les essieux et organes de direction. L'aspect extérieur et la capacité seront identiques aux véhicules A93 DAR.

Il va sans dire qu'une entreprise de cette envergure, nécessitait une étude très poussée du planning, tenant compte spécialement de la surface des locaux et de l'implantation des machines existantes et de celles dont l'achat était prévu.

Au point de vue de la main-d'œuvre, une vingtaine d'agents provenant du Mouvement et des Voies et Travaux, ont été incorporés dans diverses

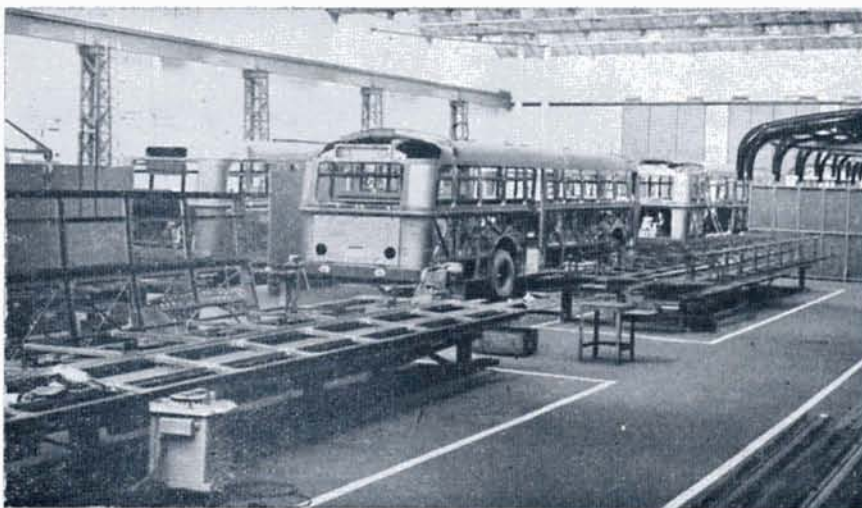
brigades à l'atelier, ce qui a permis avec l'aide du personnel d'entretien devenu disponible par suite de la suppression des services ferrés, de constituer une équipe de 35 hommes qui assure la fabrication des autobus vicinaux dont nous allons maintenant décrire le processus.

Dans un bureau attenant à l'atelier, on nous montre d'abord un plan représentant les différents stands de la chaîne de montage. Une flèche suit l'acheminement du châssis jusqu'à la phase finale, et nous avons ainsi :

- stands 1 et 2 : fabrication des longs pans ;
- stand 3 : montage et soudage de l'ossature de la toiture ;
- stand 4 : assemblage des deux longs pans et de la toiture avec placement des traverses (ossature de la caisse) ;
- stand 5 : montage de la caisse sur châssis Brossel ;
- stand 6 : préparation de l'ossature pour le revêtement intérieur et extérieur ;
- stand 7 : revêtement intérieur ;
- stand 8 : revêtement extérieur ;
- stand 9 : (en deux poses) garnissage de plancher — peinture au pistolet — garnissage final.

Un tableau mural permet de suivre, jour par jour, le degré d'avancement de la construction de chaque autobus. La chaîne de montage comporte donc neuf stands et le « bébé » autobus va changer de place tous les huit jours ouvrables, il faut donc compter (les longs pans et toitures étant préparés aux trois premiers stands) six fois huit jours ouvrables pour construire un véhicule, mais il sort un véhicule tous les huit jours ouvrables.

Avant de passer au premier stand on nous emmène devant une splendide machine, orgueil légitime de l'atelier d'Hasselt, qui a été achetée spécialement en vue de la construction



Le hall de montage avec, à l'avant-plan, l'emplacement du soudage des longs pans.

des caisses d'autobus. Il s'agit d'une plieuse hydraulique de septante tonnes qui permet de confectionner tous les profilés jusqu'à trois mètres de longueur. C'est ici que l'on prépare les pièces nécessaires à la construction de l'ossature de la caisse. Les profilés au delà de trois mètres sont achetés directement dans le privé.

Nous allons maintenant suivre pas à pas la construction d'une carrosserie, sa mise en place sur châssis Brosel et son parachèvement complet.

Aux stands 1 et 2, nous assistons à l'assemblage et au soudage des longs pans sur gabarit. Toutes les pièces ont été au préalable pliées et coupées aux longueurs prescrites et l'assemblage semble un jeu d'enfant, tant il est exécuté d'une façon méthodique, mais même le profane se rend compte que la construction de ces gabarits a demandé une mise au point sévère.

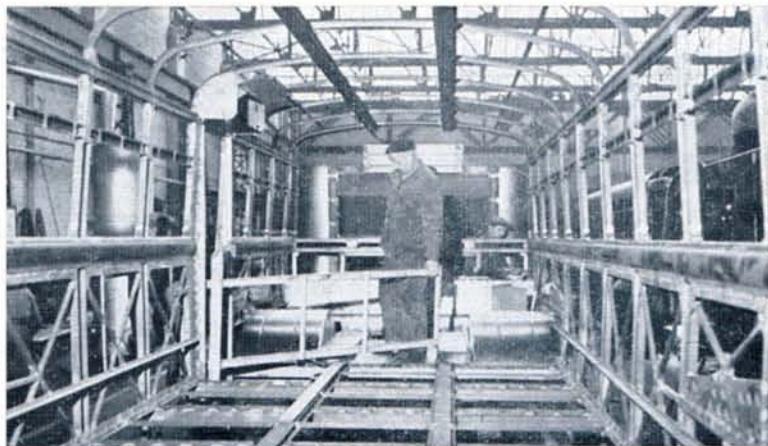
Au troisième stand, nous voyons un grand gabarit sur lequel on monte l'ossature de la toiture constituée de cintres métalliques préalablement courbés, fixés par soudure électrique à de longs profils emboutis.

Au poste suivant, le véhicule (encore sans châssis) commence à prendre forme ; on y assemble sur gabarit et toujours par soudure, l'ossature de la carrosserie à l'aide de deux longs pans, de la toiture, de la paroi arrière et de traverses servant, en outre, de support du plancher.

Le stand 5 est occupé par un châssis fourni par une firme privée sur lequel on est occupé à attacher la caisse préparée au stand précédent. Voilà le véhicule sur roues qu'on pourra rouler aisément aux postes suivants. Au même emplacement la carrosserie est complétée par le paravent, garde-boues, marche-pieds, bac à batteries, plancher et coffre du moteur. Toutes ces pièces sont préparées à l'avance et en série par une autre brigade.



P. Thoelen et J. Smits parachèvent l'extérieur de la carrosserie.



D. Quintens et A. Billen travaillent à l'ossature de la carrosserie.

L'ingénieur qui nous guide, nous indique un détail de fabrication qui prouve qu'on a mis à profit les trouvailles les plus récentes dans la technique tendant à l'amortissement du bruit du moteur, ainsi que dans la réalisation de l'isolement thermique. Un ouvrier place entre une double paroi, constituée par une tôle perforée et la tôle de recouvrement, une matière appelée « roclaine », produit nouveau agissant comme isolant ; du côté du moteur on intercale une mince feuille d'aluminium qui empêche la pénétration de gasoil.

Avançons de quelques mètres et nous voici au stand numéro six. La porte d'accès au poste de conduite est déjà placée. Nous y voyons également les gaines du chauffage, les logements des mécanismes des portes et la porte du coffre du moteur. Devant nous des ouvriers sont occupés à nettoyer l'ossature avec un dégraissant et l'on phosphate le métal.

Dans un local attenant, avant de passer au stand n° 7, on applique une peinture anti-rouille au pistolet.

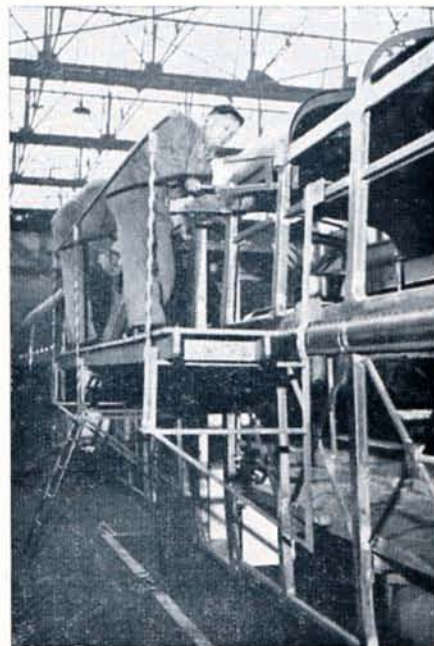
Au stand 7, nous montons à bord d'un autobus où l'on installe le câblage électrique complet, les fils de différentes couleurs sont déjà dans leur gaine ; cette opération est décrite à la rubrique « Poste de travail ». C'est à ce stand également que l'on pose les dômes avant et arrière et les cheminées d'air en plastique. Notre attention est maintenant attirée par un curieux travail effectué par un jeune ouvrier qui, avec l'application d'un infirmier diplômé, colle délicatement des bandes de tissus sur les membrures de la carrosserie ; intrigués, nous lui demandons quelles inquiétantes fissures sont calfeutrées par ce genre de sparadrap ! Il nous rassure en nous expliquant que ces bandes imprégnées, appelées « bandes Denso », sont destinées à absorber les vibrations des tôles contre les membrures. Après cette opération on procède au placement des tôles extérieures en aluminium.

Au stand 8, les tôles extérieures sont recouvertes, du côté intérieur, à l'aide d'un pistolet, d'un produit insonorisant à base de bitume servant en même temps de protecteur contre les agents corrosifs.

C'est ici encore que l'on va placer e « panneautage » intérieur avec pla-

fond et les portes pliantes avec mécanismes.

Au stand 9, quelques pas nous séparent à peine d'un autobus pratiquement terminé. Après avoir reçu les derniers accessoires, cet autobus a déjà été amené à la peinture et le voici revenu au stand final, étincelant dans sa classique livrée rouge et crème. Quelques ouvriers s'affairent à figurer l'installation intérieure. Bientôt, par ses propres moyens, l'autobus va prendre sa place dans le garage. Etant immatriculé, il a maintenant sa propre personnalité. Après quelques voyages d'essai, il sera présenté au contrôle technique, où comme le jeune homme qui se rend au conseil de revision, il sera déclaré apte ou inapte. Mais les bus hassellois ont une bonne constitution et quelques jours plus tard, ils seront lâchés sur les routes du Limbourg. Les ouvriers de l'atelier de Hasselt ont ainsi la possibilité, au cours de promenades dominicales, de reconnaître au passage des numéros d'autobus à la construction desquels ils ont participé de leurs mains.



C. Van Loffelt met en place les tôles de toiture.

L'atelier de Hasselt fabrique des parties de carrosserie en « plastique »

La fabrication des dômes avant et arrière d'une carrosserie d'autobus, est généralement effectuée au moyen d'une machine frappeuse et « pompeuse » de tôles, mais ce procédé exige beaucoup de main-d'œuvre. Seules de très importantes usines étrangères peuvent se permettre d'acheter de grandes presses à emboutir qui peuvent être amorties assez rapidement, vu le nombre élevé de véhicules à construire.

Heureusement, dans l'industrie du plastique la technique moderne étend de jour en jour son champ d'application ; c'est ainsi que nous avons utilisé les remarquables qualités de cette matière en partant de résine de polyester et d'une armature en fibre de verre.

On commença par construire, à l'atelier de Hasselt, un moule en tôle polie aux dimensions exactes. Dès lors, le déroulement des opérations a pu être agencé et minuté sans difficultés. On commence par enduire l'intérieur du moule d'une cire qui n'a d'autre but que de faciliter le démoulage.

Sur la cire, on applique, à l'aide d'une brosse, une couche de résine polyester à laquelle on ajoute un catalyseur, destiné à faciliter la polymérisation (agglomération de plusieurs molécules en une seule) et un accélé-

rateur dont le but est de durcir plus rapidement, à température ambiante. La teneur en accélérateur de la première couche est plus élevée que pour la couche finale. Deux ouvriers (voir



J. Renaert et M. Banken déroulent la fibre de verre et mesurent la longueur nécessaire à la fabrication d'un dôme d'autobus.

photo 1) déroulent alors le rouleau du tapis en fibre de verre, mesurent et découpent la longueur voulue et adap-

tent la pièce dans le moule et découpent simplement aux ciseaux la matière qui dépasse. Ensuite, ils s'emparent de brosses trempées dans le même mélange à base de polyester. Cette résine est tamponnée directement à la main sur la fibre de verre. Ce tamponnage doit être fait uniformément pour évacuer l'air et imprégner complètement la fibre. Dès qu'une partie est imprégnée, on l'expose aux rayons infra-rouges de lampes chauffantes, le projecteur étant progressivement déplacé.

Après 3 ou 5 heures de séchage à l'air libre, le ballon en plastique peut être démoulé très facilement avec une règle en acier et les aspérités ou bavures sont enlevées.

La pièce terminée est à la fois souple, légère et résistante. Après l'application d'une couche de peinture et de vernis, il est impossible de distinguer une pièce en plastique d'une pièce en tôle.

On utilise également le procédé de moulage en plastique pour la construction des cheminées intérieures d'aspiration d'air, nécessaire à la carburation et au refroidissement des moteurs (voir photo 4). Cette technique nouvelle permet précisément d'insérer entre les fibres de verre des plaques en tôle, qui serviront à attacher les baguettes protectrices en aluminium.

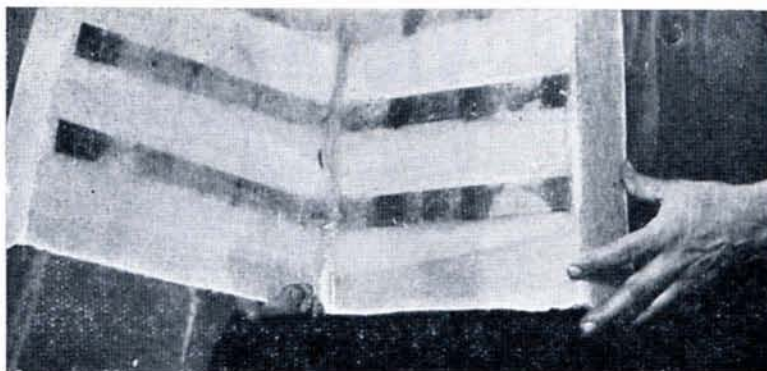


J. Dirix et W. Neven enduisent de résine de polyester la fibre de verre, par tamponnage. La partie gauche est terminée et est déjà en train de sécher sous les rayons d'une lampe chauffante.

AVANTAGES DE L'USAGE DU PLASTIQUE.

1) Grosse économie de main-d'œuvre. C'est ainsi qu'avec le procédé de façonnage manuel de la tôle, il aurait fallu 73 heures de travail pour exécuter un « ballon » métallique d'un poids de 60 kg, alors qu'il ne faut que 8 heures de travail pour fabriquer un ballon plastique pesant 14 kg.

Par contre, on ne peut omettre de signaler que la matière plastique et l'armature en fibre de verre coûtent évidemment plus cher que l'acier. Ce-



Une cheminée d'aération en plastique vient d'être démoulée. on distingue les plaques de tôle qui pourront être forées.



W. Neven et J. Dirix vont démouler le dôme en plastique qui séchera au sol.

pendant, l'économie à réaliser est encore de l'ordre de 50 p. c., grâce au gain de main-d'œuvre, compte tenu de l'amortissement du prix de fabrication du moule.

2) Gain de poids mort de par la légèreté de la matière plastique.

3) Suppression de la corrosion. Ajoutons, à cet égard, que le plastique armé est presque aussi résistant que la tôle d'acier.

Voilà, certes, un poste de travail d'atelier peu connu du personnel et qui montre à suffisance que nos services savent tirer rapidement parti du progrès des techniques modernes.



Préparation des cadres à la Sécurité

A l'initiative de M. le Président du Conseil, une séance spéciale de Sécurité s'est tenue à Bruxelles à la fin juillet, à l'intention des agents des cadres des Ateliers du Groupe du Hainaut.

M. Chaudoir, Ingénieur et Conseiller à la Brufina, est venu retracer en une seule journée, une série de causeries faites il y a quelque temps devant les ingénieurs et chefs d'atelier des principales entreprises appartenant à la Brufina.

Il s'agit d'une nouvelle méthode d'approcher les problèmes de la Sécurité qui a fortement impressionné la délégation du Groupe du Hainaut. Devant le succès remporté par cette première journée, on a mis à l'étude l'extension de cette méthode aux cadres des Ateliers et autres Groupes.

La délégation du Hainaut spécialement convoquée à Bruxelles comprenait :

MM. RUELLE, Chef de Sécurité du Groupe ;
PATERNOSTER, adjoint de Sécurité du Groupe.

Atelier de Jumet :

MM. BARBIER, Ingénieur principal ;
ABRASSART, contremaître ;
DANDOY, ouvrier.

Atelier d'Eugies :

MM. FOULON, Ingénieur technicien ;
DUEZ, contremaître ;
DUVIVIER, ouvrier.

Voies, Travaux et Lignes aériennes :

MM. GANTY, Chef de Service ;
HUBAU, Ingénieur technicien ;
DIEU, ouvrier.

LA VIE VICINALE



NAISSANCES

GROUPE DU HAINAUT

YVES chez M. MONIQUET J. (Gosselies).
 BERNARD chez M. DERNONCOURT A. (Eugies).
 JOSETTE chez M. BALLEZ J. (Pâturages).
 MICHEL chez M. JOSSE W. (Anderlues).
 PATRICIA chez M. DEMARET O. (Lobbes).
 DANIEL chez M. VANDERSTUYFT Y. (Lodelinsart).
 ROSE-MARIE chez M. LEJEUNE A. (Jumet).
 ANNE-MARIE chez M. ROLLAND H. (Gilly).
 CHANTAL chez M. VION Ch. (Estinnes-au-Mont).
 DANIEL chez M. DENRUYTER A. (Kapellen).
 JEAN-PIERRE chez M. DOKIER J. (Lobbes).
 GUY chez M. DUFRANE L. (La Bouverie).

GROUPE DU BRABANT :

ELISABETH chez M. VAN DEN HOECK W. (Dilbeek).
 JEAN chez M. CUMPS F. (Herent).
 MATHILDE, chez M. VONCK G. (Anderlecht).
 JOSEPH chez M. DEVITS R. (Leerbeek).
 MARIA chez M. CLINKX F. (Duisburg).
 THIERY chez M. WARGEE P. (Overyse).
 RITA chez M. DE GREEF J. (St. Ulrikx-Kapelle).
 LINDA chez M. VANLIERDE P. (St. Martens-Lennik).
 WILFRIED chez M. VAN HOVE H. (Londerzeel).
 JOZEF chez M. VAN HOOGSTEN Fl. (Betekom).
 MADY chez M. JACOBS M. (Vlezenbeek).
 MARTINE chez M. VANKERKHOVEN V. (Anderlecht).
 JOHAN chez M. DEFRANCO J. (St. Ulrikx-Kapelle).
 MICHEL chez M. VERBEEREN J. (Asse).
 HUBERT chez M. STIENS L. (St. Pieters-Leeuw).
 WIVINA chez M. VAN DEN EEDE L. (Grimbergen).
 MICHELINE chez M. TIMMERMANS K. (Pamel).
 MARLEEN chez M. BOGAERTS M. (Londerzeel).
 JOANNES chez M. MOONENS Fr. (Wambeek).

GROUPE DE NAMUR-LUXEMBOURG

MARIE-PAULE chez M. HORION J. (St-Servais).
 JACQUELINE chez M. CHAUVIER A. (Flawinne).
 RICHARD chez M. GILSON L. (Malonne).

GROUPE DE LIEGE

MARIE-JOSE chez M. BOUVEROUX L. (Heure-le-Tiexhe).

LES BELLES CARRIÈRES



Marchal L.
 receveur
 40 ans de serv.
 BRABANT

Vierendeels A.
 conducteur
 42 ans de serv.
 BRABANT

Deryckere A.
 ouvr. qual.
 46 ans de serv.
 FLANDRE OCC.

Willems A.
 receveur
 41 ans de serv.
 BRABANT

Barbeaux G.
 machiniste 1^{er} cl.
 46 ans de serv.
 NAMUR-LUX.

NECROLOGIE.

Le 2 août, est décédé à l'âge de 63 ans, M. Louis Anciaux, chef de section au Groupe du Brabant. M. Anciaux était entré à la S.N.C.V. en juillet 1914 en qualité d'opérateur, il devint ensuite conducteur de travaux puis chef de section. Au cours de sa carrière, on peut dire qu'il arpenta et modifia la plupart des lignes ferrées du Brabant; il était de ce fait bien connu du personnel des Voies et Travaux et des stations. C'était un homme particulièrement affable et tous ses collègues et subordonnés conserveront de lui un souvenir ému.



Liste des Agents des Groupes mis à la pension

	Mois de juin et juillet 1956	Années de service	Groupe
MAQUESTIAU, G. , chef mouv., 1 ^{re} cl.	45		Hainaut
SELVAIS, A. , machiniste	45		»
CHARLIER, O. , conducteur	44		»
SAMAIN, G. , receveur	40		»
DELATRE, L. , contrôleur	39		»
DENDAL, O. , receveur	36		»
MERSCHAERT, J. , machiniste	30		»
ROMANS, C. , conducteur	20		»
PATERNOSTER, J. , contrôleur	44		Brabant
VIERENDEELS, A. , conducteur	42		»
WILLEMS, A. , receveur	41		»
MARCHAL, L. , receveur	40		»
BOLLAERTS, F. , conducteur	36		»
GIGOT, L. , chauffeur	31		»
SERGEYSSELS, J. , receveur	29		»
MOTTARD, E. , conducteur	39		Namur-Lux.
CLAESSENS, G. , chef-piocheur	46		Liège
VREVEN, J. , conducteur	35		»
SMIT, L. , receveur	32		»
LOUSBERG, J. , receveur	16		»
DE WACHTER, V. , machiniste-instruct.	46		Anvers
VAN CALSTER, F. , machiniste	43		»
VAN MOGH, G. , machiniste	33		»
VAN GINNEKEN, L. , receveur	32		»
WITTENS, J. , conducteur	28		»
DERYCKERE, A. , ouvrier qual.	46		Flandre Occ.
CALLEWAERT, A. , piocheur	40		»
ASPELACH, J. , conducteur	35		»
BOUTTENS, G. , receveur	34		»
VANDEVOORDE, R. , conducteur	31		»
MEEUWS, L. , chef-receveur	30		»
PLAISIR, S. , piocheur	26		»
HOUBRECHTS, P. , piocheur	40		Limbourg
SMETS, J. , chef-receveur	35		»

A l'Administration Centrale



M. CHRISTIAENS, J.-B.,
chef de bureau.



M. SCUTENAIRE, R.,
sous-chef réceptionnaire.



M. DELLEUSE, S.,
sous-chef de bureau.

A la fin du mois de juillet, l'heure de la retraite a sonné pour M. Raymond Scutenaire, sous-chef réceptionnaire à la Direction T. Il était le dernier représentant de l'équipe des agents réceptionnaires d'avant 1914. Nous lui souhaitons de conserver longtemps encore son excellente santé.

Au chapitre des pensionnés nous avons à déplorer le décès, à l'âge de 75 ans, de M. Fernand Laurent, Direc-

teur honoraire des Finances, qui, lors de sa mise à la retraite il y a dix ans, inaugura la première rubrique de ce genre dans le n° 2 de *Nos Vicinaux*. Nous présentons nos condoléances à son fils, notre collègue M. Elie Laurent.

Nous devons annoncer également le décès de M. Louis Jacobs, Directeur honoraire du Groupe des Flandres et prédécesseur à ce poste de notre Directeur général M. Hoens.

Remise de décorations civiques au Groupe du Brabant

La cérémonie annuelle de remise des décorations a réuni cette année 145 jubilaires. Aussi, le 17 juin dernier, la salle du réfectoire de l'atelier de Cureghem était-elle bien remplie lorsque M. Cuvelier, Directeur, fit son entrée au son de la « Brabançonne » jouée par l'harmonie du dépôt de Kessel-Lo.

Dans son discours, le Directeur rappela que ceux qui avaient 35 ans de service étaient entrés après la guerre de 1914-18 au moment où la S.N.C.V. reprit et exploita en régie les lignes que les sociétés fermières abandonnaient. Il fit un parallèle avec la situation actuelle et évoqua les splendides motrices sorties de Cureghem. Il adressa ses meilleurs vœux aux jubilaires et les remercia de leur collaboration.

35 ANNEES DE SERVICE

CROIX CIVIQUE DE 1^{re} CLASSE.

Van Espen, T., chef de service 2^{me} classe.

CROIX CIVIQUE DE 2^{me} CLASSE.

Dewaelheyns, V., commis — Laurent, A., contrôleur — Vanderminnen, J., contrôleur — Prairie, J., receveur — Diasson, L., brigadier — De Ridder, J., receveur — Van Lint, C., receveur — Vanderzeypen, J., receveur — Schoevaerts, J., contrôleur — Dewaersegger, C., contremaître — De Groef, P., contrôleur — De Boelpaep, P., receveur — Ooms, J., receveur.

MEDAILLE CIVIQUE DE 1^{re} CLASSE.

Voets, T., piocheur — Bailleux, A., piocheur — Dubois, J., visiteur — Sonvie, L., tourneur — Simonart, T., veilleur — Gewelt, J., conducteur — Jordens, S., conducteur — Vanderloock, F., conducteur A.R. — Vanden Bosch, H., électricien — De Leus, E., conducteur — Potoms, P., brigadier — De

Quanter, H., conducteur — Kempe-neers, J., piocheur — Laes, J., visiteur — Marica, L., brigadier-ajusteur — Evremont, chef-piocheur — Reniers, O., conducteur — Bondroit, A., manoeuvre — Spolspoel, H., conducteur — De Haes, J., conducteur — Geys, J., piocheur — De Groen, A., chef-piocheur — Collet, F., piocheur — Magne, J., aide-peintre — Goovaerts, N., manoeuvre — Van de Kelft, A., conducteur.

25 ANNEES DE SERVICE

MEDAILLE CIVIQUE DE 1^{re} CLASSE.

MM. Peeters, F. — Thys, J.

MEDAILLE CIVIQUE DE 2^{me} CLASSE.

MM. Druet, A. — Van Droogenbroeck, E. — Van Eembeek, P. — Puttemans, F. — Melin, A. — Detry, F. — Stas, P., A. — Bellemans, A. — Danau, E. — Desmedt, J., F. — De Velder, E. — De Wolf, C. — Herzeel, J. — Van Campenhout, J. — Vanden Elzen, F. — De Schutter, C. — Gits, P. — Van den Broeck, O. — Gettemans, R. — Jacquemijns, E. — Thielemans, J., B. — Wangermez, M. — Jauniaux, C. — Desmedt, P. — Beekmans, J. — Van Asbroeck, L. — Baukens, H. — Desmet, H., V. — Claessens, E., J. — De Coninck, G., J. — Deneef, G. — Peeters, M., J. — Sirjacobs, A. — Wijns, J. — Appelmans, J., P. — De Schuyffeeler, E. — Le Clair, J., J. — Hutsebaut, A. — Huybrechts, C. — Timmermans, E. — Lakor, C., L. — Van Belle, F. — Urbain, G. — Guldemont, H. — Stallaert, E. — Luyckx, A. — Vanden Bossche, J. — Abraham, G., L. — Van Hove, M. — Smekens, M. — Blockx, J., B. — Bollens, G. — Boogaerts, J. — Libotton, J. — Van Meensel, L. — Mertens, J. — Verlinden, J. — Helsen, P.

Les
PROPOS
du



Contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Est-ce que vous n'avez jamais été frappé par le fait que les catastrophes arrivent presque simultanément en différents points du globe ?

RECEVEUR : C'est vrai et tout le monde aura fait un rapprochement entre les catastrophes de Colombie et de Marcinelle.

B. : Comme tout le monde a déjà constaté des chaînes d'accidents d'aviation ; nous sommes là en présence de phénomènes encore inexplicables.

R. : Les travailleurs auront certainement observé une minute de recueillement en hommage aux malheureuses victimes de la catastrophe de Marcinelle.

B. : Oui, le tribut que le pays paie chaque année aux accidents mortels du travail sera particulièrement lourd en 1956. Aux Vicinaux aussi, les accidents d'exploitation n'ont pas manqué, mais je pense plus spécialement à celui survenu au début du mois d'août près de L...

R. : Un virage trop rapide en autobus ?

B. : Non, il s'agissait d'une ligne d'autorail à simple voie.

R. : Ce fut alors un banal croisement non observé ?

B. : Oui, ce fut bêtement banal, mais il y eut tout de même 16 blessés ; le conducteur a reconnu avoir tout simplement oublié son croisement.

R. : Et il avait une planchette horaire ?

B. : Parfaitement, et le croisement normal était souligné à l'encre rouge.

R. : Il est vraisemblable que sur une ligne ferrée de campagne comme celle-là, le conducteur connaissait toutes les traverses, il a donc été distrait.

B. : Pour que cette leçon serve aux autres et pour essayer de tirer une moralité de ce manquement à l'article 10 c) du Règlement général d'Exploitation, on ne pourrait assez rappeler au conducteur, MEME S'IL CONNAIT LA LIGNE PAR CŒUR, de consulter régulièrement sa planchette pour tenir la marche imposée de son convoi.

R. : Sur une voie ferrée plus qu'ailleurs on doit avoir le respect de l'horaire, et ainsi en jetant de temps à autre un coup d'œil sur la planchette, on aura un rappel VISUEL des divers croisements.

B. : Du moment qu'on ne roule pas seul sur une ligne, le croisement à venir doit être la première préoccupation, et que ceux qui trouveraient cette responsabilité écrasante songent un peu à la tension d'esprit d'un conducteur de locomotive électrique qui, lancée à 120 km/h, a une signalisation à observer toutes les 25 secondes !

POSTES DE TRAVAIL A L'ATELIER D'HASSELT

Mise en place des circuits de câbles électriques dans les nouveaux autobus

Ancienne méthode.

Auparavant, les divers circuits de fils électriques étaient tirés à l'intérieur de l'autobus et mesurés sur place, puis ils étaient assemblés, recouverts d'une gaine et soudés aux connexions.

Les rouleaux de fils et la gaine jonchaient le plancher et gênaient les mouvements des autres agents au travail à l'intérieur de l'autobus.

Les connexions et les soudures devaient être effectuées près du plafond et du fait que l'emplacement des fils n'était pas à hauteur d'homme, la position de l'agent au travail était très difficile et provoquait en même temps une perte d'étain lors des soudures.

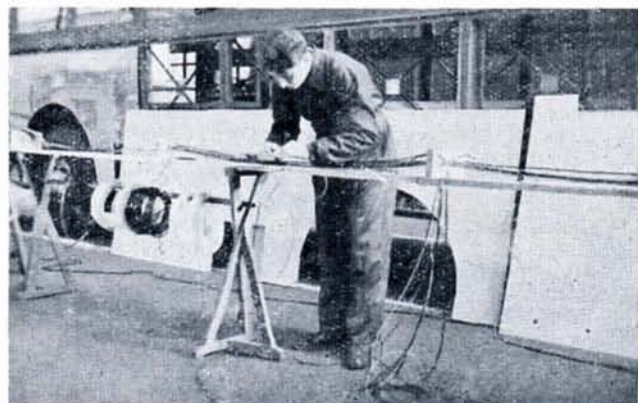
Il fallait compter pour les connexions et le placement des câbles électriques un temps moyen de l'ordre de 5 heures.

Amélioration des méthodes de travail.

La photo ci-contre montre mieux que toute description l'établi long d'une dizaine de mètres qui a été construit.

A même la planche, qui repose sur les trépieds, on a peint plusieurs traits de couleurs différentes, qui représentent les divers fils électriques nécessaires, ainsi que l'indication de chaque fil et l'emplacement des connexions.

Les fils sont très facilement tendus dans des



Théo Jans prépare le câblage des fils.

supports spéciaux avec des rainures entourées de caoutchouc mousse, de sorte que les câbles, tout en étant solidement maintenus, peuvent être enlevés aisément sans que l'isolant ne soit détérioré.

Les soudures et les connexions peuvent être très facilement effectuées par l'agent préposé à ce tra-

vail aussi bien en station debout que dans la position assise et la perte en étain a été complètement supprimée par le placement d'une plaque en aluminium sous les connexions au moment de souder ; ainsi, les gouttes d'étain peuvent être récupérées au moyen d'un soudoir.

Un dispositif permet de dérouler les fils et la gaine.

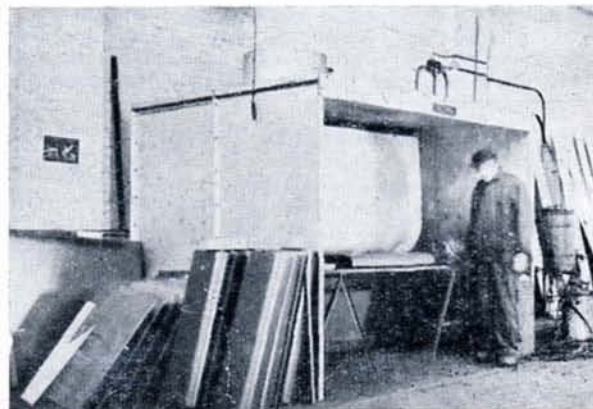
Actuellement, la préparation du câblage est effectuée en série.

La préparation et le placement des circuits de fils électriques d'un autobus dure environ 2 h. 20'.

L'atelier de Hasselt a donc réalisé pour cette seule opération un gain d'environ 2 h. 40'.

Installation de peinture au pistolet avec rideau d'eau.

On procède ici à la peinture, avant montage et en série, des éléments constitutifs de la carrosserie. Les fines particules de peinture sont aspirées contre le rideau d'eau qui les entraîne dans un grand bac permettant leur élimination.



Jan Vuerstack est spécialement préposé à la peinture au pistolet.

Avantages. — La protection complète de l'ouvrier et de son entourage est assurée. Répartition régulière et meilleure adhérence de la peinture, il s'ensuit un temps de séchage réduit. Le gain de temps est considérable, de l'ordre de 14/15..



— Tout le monde a un violon d'Ingres, n'est-ce pas ?
Eh bien ! le mien c'est ceci !

(« Everybody's », Londres.)

Festival de l'Hospitalité

ECHOS DE LA QUINZAINE DE LA COURTOISIE

S'IL vous arrive de vous entretenir avec un étranger qui a eu l'occasion de connaître la Belgique de façon un peu plus profonde que par une simple traversée touristique, un étudiant par exemple, ou encore un homme d'affaires qui séjourne fréquemment dans notre pays, vous ne tardez pas constater que l'impression dominante est presque toujours favorable.

Ce n'est pas par hasard si le Belge est surnommé pour son courage tranquille, son opiniâtreté à vaincre la difficulté, son sens pratique si rarement en défaut, son habileté au travail qui tient parfois de l'art. Cependant, soyons francs, lorsqu'on pense à la courtoisie, c'est plus souvent l'exubérance contagieuse du méridional qu'on évoque. Et pourtant, pour être moins éclatante, la courtoisie des simples gens de chez nous n'en est pas moins réelle. L'odorante « jatte de café » familière à tous ceux qui ont parcouru la Wallonie, le petit verre de genièvre que l'on offre dévotieusement au visiteur dans la salle à manger si étonnamment propre d'un intérieur flamand, ne sont-ce pas là des gestes mille fois répétés chaque jour, des gestes essentiellement cordiaux et courtois ?

(Objectif '58.)

Le département « Accueil » de la Direction générale de l'Exposition Universelle de 1958 a organisé, du 1^{er} au 15 juin dernier, une quinzaine de la courtoisie.

La S.N.C.V. a appuyé cette initiative et par une lettre-circulaire du 30 mai, signée par M. le Directeur général Hoens, elle invita le personnel à « accentuer pendant cette quinzaine la courtoisie qui lui est coutumière ».

Les enquêteurs de l'Exposition eurent fort à faire car ils circulèrent à travers tout le pays et mirent à l'épreuve la bonne volonté des agents de la plupart des services publics, notamment des transports et de la police.

Nous avons pu feuilleter leurs rapports dans les bureaux mêmes de l'Exposition et nous avons été heureux de constater que plusieurs préposés de la S.N.C.V., parmi lesquels les receveurs Castiaux Maurice, Delmotte Frantz et spécialement Mathy Louis ainsi que le conducteur Louis De Weerd, avaient fait l'objet de notes élogieuses pour leur comportement envers les voyageurs.

D'autre part, la direction du Groupe du Hainaut a reçu deux lettres écrites spontanément par des



particuliers, dont l'un habitant Bruxelles. La première signalait le receveur Marius Nielens du dépôt de La Louvière, dont elle vantait la serviabilité envers les voyageurs et surtout envers les vieillards et enfants, auxquels il recommande de faire attention aux autos en descendant du tram. La seconde lettre citait le nom (prédestiné d'ailleurs) de Courtois Arille, que la signataire, une Bruxelloise habitée des lignes de la région de La Louvière, nous présente comme un receveur serviable et très aimable en toutes circonstances. Cette personne, qui semble emprunter fréquemment les lignes du réseau hennuyer, rend également un hommage posthume au contrôleur René Gilbert qui fut effectivement un contrôleur modèle.

Durant cette même quinzaine, les services de l'Exposition ont reçu une lettre d'une vieille dame, qui désirait faire connaître la serviabilité particulière du receveur n° 22 (il s'agit de Guillaume Van Dyck) du dépôt du Vivier d'Oie qui lui avait remis un billet de tramway sans tenir compte du fait qu'il manquait 0,70 F, parce que la dame n'avait plus que des pièces de 0,10 F périmées.

**

Tout cela est très sympathique. Evidemment, nous savons qu'il y a beaucoup d'agents, receveurs et conducteurs, qui font leur service AVEC QUELQUE CHOSE DE PLUS, et si nous avons cité les noms de quelques collègues c'est parce qu'ils nous avaient été signalés par des voyageurs et que cela fait toujours plaisir.

Mais nulle œuvre humaine n'est parfaite : parfois, des préposés montrent un visage rébarbatif et paraissent poiçonner la carte du voyageur ou lui délivrer un ticket parce qu'il le faut.

C'est pour convertir ceux-là que l'Exposition a lancé son opération « sourire ».

Le sable blanc campinois part, en vicinal, vers les quatre coins du monde

MOL possède la particularité d'être à la fois la commune la plus étendue de Belgique (11.400 ha) et d'être le centre le plus important de production de sable blanc de Belgique, en attendant de devenir la cité nucléaire n° 1.

La carrière s'étend sur une superficie d'environ 20 km² ; l'exploitation de ces couches connues depuis longtemps, doit sa prospérité aux canaux qui traversent la région et à la voie de raccordement vicinal qui joint les terrains sablonneux à la gare S.N.C.B. à Mol.

Quelques wagonnets, une petite forge, un nombre important de brouettes et tout un arsenal de pelles, tel était l'équipement classique d'une carrière de sable dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Le travail, exclusivement manuel, n'exigeait qu'un matériel sommaire, le rendement en était naturellement médiocre. Peu à peu, grâce à la mécanisation et à la concentration de la production, une diminution sensible du prix de revient put être obtenue. En 1882, le sable était déjà enlevé au moyen d'un excavateur à godets, fonctionnant à la vapeur ; cet engin fut remplacé, une dizaine d'années plus tard, par des appareils aspirant le sable, ce qui permit encore de diminuer les frais d'exploitation et d'augmenter la production.

Pendant longtemps, on fut obligé de charger le sable sur des allèges pour le transborder ensuite sur des wagons de chemin de fer, en gare d'Herentals, à 20 km des carrières.

Le 30 juin 1893, une concession fut demandée pour la création d'un chemin de fer vicinal entre Turnhout et Meerhout, en passant par Mol. Cette concession fut accordée le 19 avril 1894 et le 4 mai de l'année suivante, la ligne fut mise en exploitation.

Le raccordement de Mol-Donk à la gare du grand chemin de fer fut posé en 1897 et permit ainsi l'organisation d'un transport direct par voie ferrée.

Entre ces deux points, on avait installé une voie à 4 rails sur une longueur d'environ 4 km, une voie extérieure de 1.435 m pour les wagons des grands chemins de fer et une voie métrique intérieure pour les locomotives S.N.C.V. ; la traction des wagons du grand chemin de fer était ainsi assurée par des locomotives vicinales, attelées d'un wagonnet intercalaire possédant 2 sortes de butoirs.

♦♦

L'examen des couches de terrain à exploiter se fait par des sondages méthodiques. Des échantillons (en terme de

métier ces morceaux de terre prélevés à grande profondeur, s'appellent des « carottes ») sont prélevés et donnent ainsi, de mètre en mètre, la composition de la couche de sable.

Ces échantillons sont examinés en laboratoire afin d'en définir exactement les caractéristiques.

Les résultats obtenus permettent d'établir une carte qui donnera les indications nécessaires au moment de l'exploitation. Le sable de Mol a une teneur en oxyde de fer de 0,040 %.

L'exploitation proprement dite commence par l'enlèvement de la partie supérieure de la couche de terre qui varie entre 0,30 m et 2 m d'épaisseur. A une profondeur d'un mètre, on trouve déjà de l'eau.

L'enlèvement des terres s'opère avec des pelles mécaniques ; par leur mise en action, la couche de sable se présente sur une vaste surface, rapidement recouverte d'eau, qui va bientôt devenir un immense étang et l'extraction du sable va, dès lors, avoir lieu d'une manière assez inattendue. Sur une barquette a été installée une pompe centrifuge qui aspire le sable dans l'eau et le conduit par une série de tuyaux vers un poste de filtrage monté à un autre endroit de l'étang. Le tamis retient les particules de sable trop épaisses tandis que le sable tamisé est rejeté dans l'eau où, en se déposant, il va former une couche, qui bientôt sera utilisée pour un second tamisage. Une deuxième installation de pompage flottante aspire ce sable épuré et va le conduire par des tuyaux soit vers des installations de triage, soit vers des silos.

On obtient ainsi une qualité de sable qui est utilisé dans les verreries.

Ces opérations ont un double but : d'abord provoquer la disparition aussi complète que possible des grains de sable plus grands que 0,420 mm et plus petits que 0,125 mm, ensuite assurer un lavage complet et jusqu'à un certain point, une épuration minéralogique.

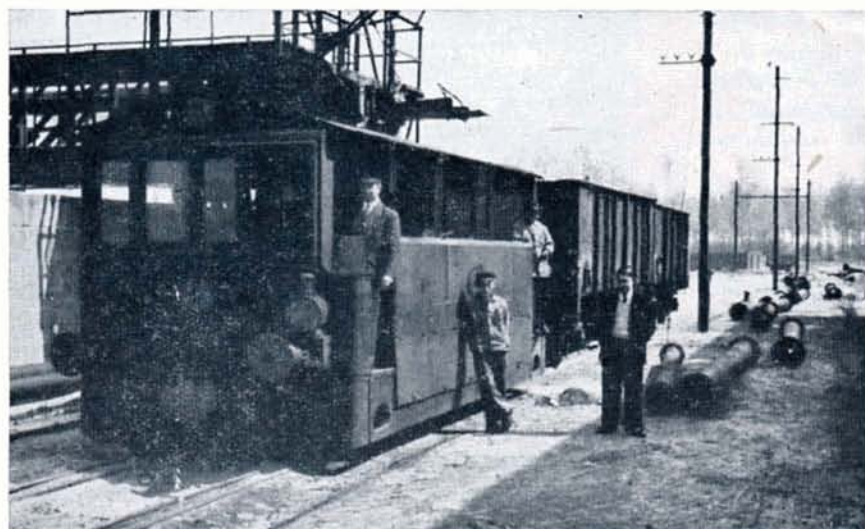
Les sables qui ont été rejetés par ce double tamisage, seront utilisés notamment dans les aciéries pour la confection des moules, ainsi que pour la préparation du béton et des pierres de carrelage.

Le sable qui n'est pas traité par cette installation sera envoyé directement, comme nous l'avons dit plus haut, dans les silos de dépôt par une deuxième pompe.

La purée de sable blanc est conduite dans les silos de séchage, où, après un séjour de 3 heures, le sable ne contient plus que 3 à 4 % d'humidité. A ce stade, le sable est prêt à être expédié.

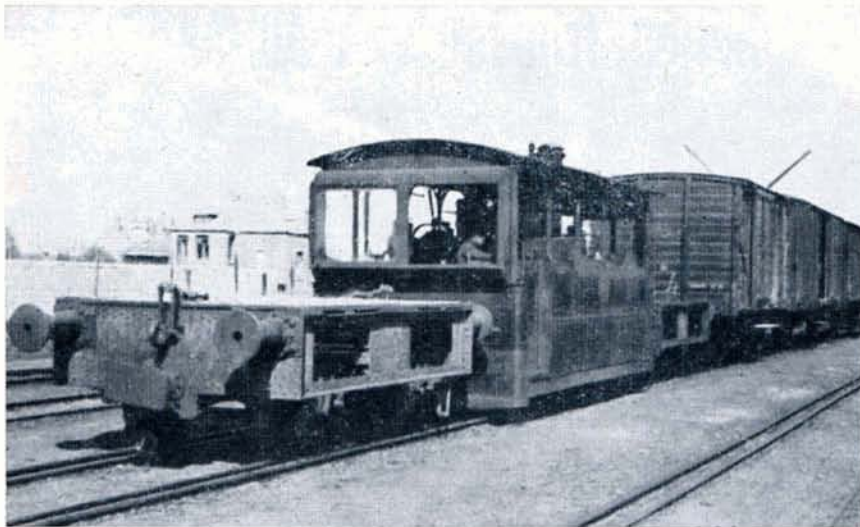
Le chargement des allèges, des wagons de chemin de fer et des camions s'opère par des sortes de ponts équipés de machines excavatrices déversant le sable sur des courroies sans fin transportées, qui ont une capacité de 200 T par heure.

Les clients des sablières de Mol se trouvent pratiquement dans tous les pays de l'Europe occidentale. En dehors de l'Europe, le sable de Campine est envoyé

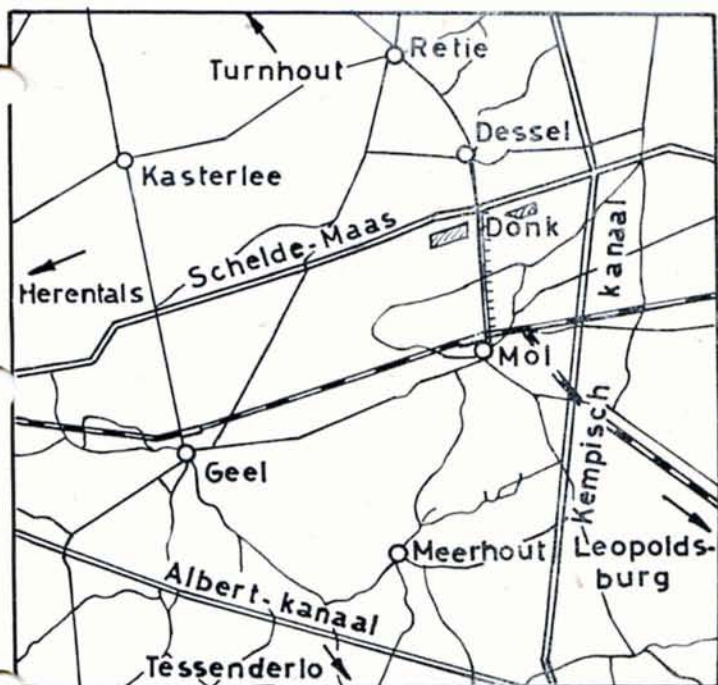


Ces petites locomotives furent jadis utilisées pour le transport des wagons-Etat à la station S.N.C.B. de Mol. — Elles étaient toujours accouplées à des wagons intercalaires pourvus de butoirs s'adaptant à ceux du matériel des deux Sociétés.

A l'origine, ces locomotives étaient destinées à tractionner les trains rapides sur la ligne Anvers - Turnhout. Après quelques voyages d'essai, il apparut qu'elles ne convenaient pas pour ce travail, étant donné qu'elles avaient une trop grande cylindrée pour la capacité de production de vapeur de la chaudière. De ce fait elles ne pouvaient maintenir la vitesse, mais possédaient par contre une grande puissance de traction. Après qu'on eut renforcé le châssis et installé des butoirs de grand chemin de fer, elles furent mises en service exclusivement sur le raccordement des carrières de Mol, en remplacement des locomotives de 16 T.



(Photos Fr. Keutgens.)



d'Anvers vers l'Argentine, le Canada, les Etats-Unis, le Venezuela, l'Algérie, l'Egypte, le Maroc, la Tunisie, l'Inde, le Pakistan, l'Irak et Israël.

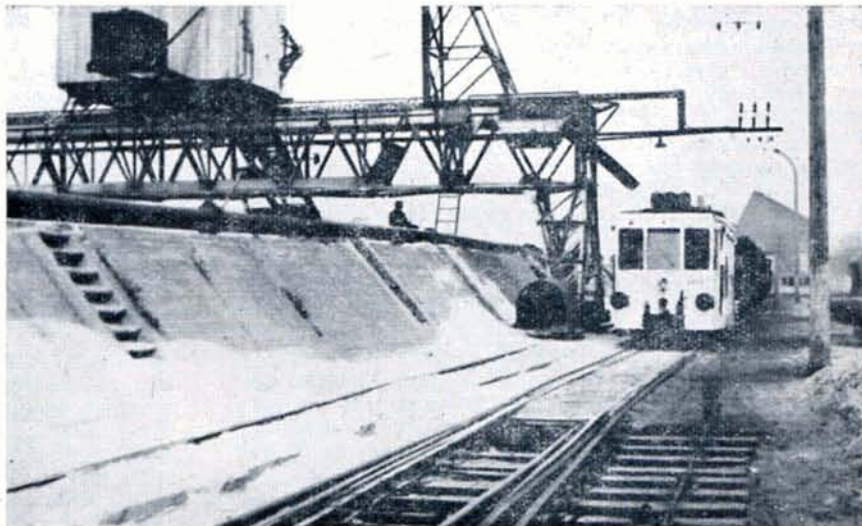
Le sable blanc est utilisé de diverses façons dans l'industrie. Nous n'en nommerons que les principales : dans la fabrication proprement dite du verre, pour le polissage et le sablage du verre, dans la construction, pour la préparation de la céramique et de la faïencerie, pour le nettoyage des peaux et des fourrures, pour le sciage et le polissage du marbre, etc...

Alors que toutes nos statistiques de transport de marchandises enregistrent une diminution continue du tonnage, les statistiques se référant au transport de sable blanc entre Mol (Donk) et Mol-Station (S.N.C.B.) sont mieux qu'encourageantes.

Années	Wagons S.N.C.B.	Tonnes
1953	10.135	199.235
1954	9.453	188.813
1955	11.699	233.749

J. N.

Une vue sur le quai de chargement. A gauche, les escaliers qui mènent aux silos au-dessus desquels se déplacent le mt-grue avec excavateur à godets et la courroie sans fin transporteuse. A droite, l'A.R.T. 41, le tracteur lesté pourvu de butoirs spéciaux et qui est capable de tirer ses 15 wagons-Etat chargés.



La réunion trimestrielle du Service général de la Sécurité

(Le 21 juin 1956)

Devant tous les délégués réunis, M. Borgerhoff, Inspecteur en chef, présente le nouveau Chef du Service Général de la Sécurité, M. l'Inspecteur Général R. Declercq. Celui-ci le remercie et évoque le souvenir de son prédécesseur, qui s'était intéressé à la Sécurité avec toute l'ardeur au travail qui le caractérisait.

Le nouveau président signale la présence d'un nouveau délégué, M. Paternoster (Anderlues) qui a été désigné comme adjoint-chef de la Sécurité du Groupe du Hainaut et lui souhaite d'appliquer à sa nouvelle tâche la même ténacité qu'il a montré en sous-commission régionale.

PRINCIPAUX POINTS DISCUTES A LA REUNION.

On passe à l'examen de l'ordre du jour.

M. Follon fait savoir que le Service des Achats s'est rendu acquéreur de bottines avec semelle résistant à l'influence du mazout.

Au cours de l'examen des « Commentaires du rapport annuel » que chaque délégué a reçu, le président fait remarquer que jusqu'à présent on n'a tenu compte que des accidents avec chômage, or, cette année nous avons également relevé les accidents sans chômage, ce qui apporte un léger correctif aux statistiques ordinaires, mais n'oublions pas que c'est contre l'accident, quel qu'il soit, que nous luttons. M. Declercq ajoute encore que l'on ne conçoit pas qu'il y ait encore tant d'accidents aux ateliers après tous les efforts qui ont été réalisés dans l'implantation des machines, dans les études de cheminement, etc. C'est regrettable et il faudra faire un effort spécial dans ce domaine.

En poursuivant l'examen du Rapport annuel 1955, M. Declercq insiste une fois de plus sur la nécessité des soins immédiats.

Par ailleurs le nombre d'accidents aux pieds a fortement augmenté au cours de l'exercice 1955. Il n'est pas rare de constater que nos ouvriers portent encore des chaussures non appropriées à leur travail ou en mauvais état.

Le nombre d'accidents dû aux chutes, à la manipulation des charges, et aux faux mouvements est encore très élevé.

Le Président attire l'attention des services intéressés sur la manipulation des charges et à cette occasion insiste sur l'ordre qui doit régner sur les lieux de travail. Il insiste aussi sur l'importance de la vérification des moyens mis à la disposition des agents pour monter sur la toiture des voitures.

En accidents-tiers la fréquence est en augmentation, tant pour le rail que pour la route. Parlant de la prévention à organiser sur le plan humain, le Président signale qu'il arrive de constater chez certains agents une fatigue à la prise de service. Il demande aux délégués de ne pas perdre de vue cet élément lors de l'analyse des causes d'accident.

En conclusion, M. Declercq précise que l'action préventive ne peut pas se borner aux accidents avec chômage. Il est d'avis que tout accident, même non chômé, doit faire l'objet d'une analyse approfondie en vue des mesures préventives. En effet, beaucoup d'accidents légers ont la même cause que les accidents graves et **seul le hasard** a fait qu'ils n'ont pas eu de suite grave ; d'autre part, une petite blessure peut s'infecter et c'est ainsi qu'un accident bénin peut se transformer en un autre entraînant une longue incapacité de travail.

M. l'Inspecteur Général souligne tout l'intérêt que présente la brochure des « Commentaires » sur le rapport de Sécurité, il souhaite que les délégués la consultent fréquemment pour y trouver des arguments et une source constante d'enseignements.

A 13 heures la séance est levée et reprise l'après-midi.

REMISE DU DIPLOME DU « MOIS SANS ACCIDENT ».

L'après-midi fut consacrée à la remise officielle d'un diplôme spécial à M. Dulieu, directeur du Groupe Namur-Luxembourg.

A cette occasion, M. Royen, Ingénieur principal et M. Habran, chef de mouvement, avaient fait le déplacement. Plusieurs chefs de dépôt étaient venus se joindre aux délégués de Sécurité ; parmi eux M. Dropsy, chef de station à Melreux et M. Fagnart (Laroche) qui furent les organisateurs, durant le mois de mars, d'un original concours local de Sécurité qui eut beaucoup de succès.

M. Declercq, Inspecteur Général, prend la parole et rappelle le lancement de la campagne du mois sans accidents. « Si les résultats, dit-il, n'ont pas été ceux que nous attendions, ce concours a permis de déterminer que par des efforts sérieux on a pu arriver, dans certains endroits, à des améliorations remarquables. Par le jeu de divers points de pénalisation, la classification a fait apparaître que le Groupe de Namur se classait premier avec 2.097 points, tandis que l'avant-dernier n'obtenait que 719 et le dernier Groupe... 249 points !

« Nonobstant la propagande intensive entreprise, les responsabilités demeurent complexes », continue M. Declercq, « aussi, je demande instamment aux chefs de sécurité de multiplier les contacts avec les contremaitres et les brigadiers, avec ceux qui peuvent donner les consignes nécessaires et surtout de former les jeunes ouvriers.

» Il m'est particulièrement agréable de pouvoir féliciter M. Dulieu et je lui demande d'être mon interprète pour remercier tous ceux qui ont contribué à réaliser ce résultat magnifique. »

Au milieu des applaudissements, M. Dulieu reçoit des mains de M. l'Inspecteur Général, le diplôme spécial. Prenant la parole, il déclare être très sensible aux félicitations, mais, dit-il, ce diplôme a été mérité par tout le Groupe, aussi cheminera-t-il de dépôt en dépôt pour que chacun y prenne sa part.

M. d'Hoop, chef de Sécurité, clôture cette cérémonie en attestant qu'il a été témoin de l'entrain et de la bonne humeur qu'ont mis les agents de Namur-Luxembourg à essayer de travailler sans accident. Et ils y ont réussi.

Les délégués assistent ensuite à la projection de films qui passeront dans nos dépôts et ateliers.

Savez-vous que...

— Pour tout le réseau, il y eut en 1954 26 cas d'agents blessés à l'œil par un corps étranger. En 1955, nous avons eu, non pas 26 agents, mais 33 qui se sont fait soigner pour le même motif. Peut-on concevoir qu'il y en ait encore des ouvriers qui haussent les épaules quand on parle de lunettes de protection ?

— Durant le premier trimestre 1956 un Groupe d'exploitation, dont l'effectif est de 2.056 agents, a totalisé à lui tout seul, 1.027 jours réels de chômage pour accidents de travail.

Nous ne vous parlerons pas de ce que cela représente en salaires et taxes sociales ; mais ne pensez-vous pas que le rapprochement de ces deux chiffres aurait de quoi stupéfier une personne étrangère à la Société ?

De Digne à Nice

par les chemins de fer de Provence à voie métrique



L'autorail longe le cours du Var entre Digne et Nice.

Parmi les rares lignes françaises à voie métrique encore en service, la ligne de Digne à Nice des Chemins de Fer de Provence, occupe une place de première importance.

Longue de 151 km, cette ligne est le dernier vestige d'un important réseau à voie métrique long de plus de 600 km, dont un peu plus de 100 à traction électrique, qui couvrait les départements du Var et des Alpes-Maritimes avec des pointes dans les Basses-Alpes et les Bouches du Rhône.

Concédée à la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France, la ligne de Digne à Nice fut ouverte à l'exploitation en trois tronçons successifs.

de Digne à Saint-André-des-Alpes et de Nice à Annot, entre les années 1890 et 1894 ;

le raccordement de Saint-André-des-Alpes à Annot, concédé ultérieurement, ne fut ouvert à l'exploitation qu'en 1912.

Tracé : A Digne, la gare des Chemins de fer de Provence (qui se sont substitués en 1925 aux Chemins de fer du Sud de la France) est commune avec celle de la S.N.C.F. (l'ancienne gare des C.P. a été abandonnée en 1949). — La ligne de Digne à Nice est entièrement à voie unique et en site propre. — Dès le départ de Digne, la ligne traverse la Bléone (affluent de la Durance) ; après un parcours dans une contrée sauvage elle atteint la vallée de l'Asse à Mézel (km 13,—) qu'elle va longer jusqu'à Barrême (km 32,— Altitude 720 m), elle traverse ensuite le col de Moriez par un tunnel de 150 m, percé à 940 m d'altitude et atteint Saint-André-des-Alpes (km 44,— Altitude 894 m). Elle remonte ensuite la haute vallée du Verdon jusqu'à Thorame-Haute (km 55,—) puis par le tunnel de la Colle-Saint-Michel, tunnel qui a une longueur de 3.459 m quitte le bassin de la Durance pour rentrer dans celui du Var. — Elle dessert le pittoresque village en corniche de Méailles (km 63,— Altitude 950 m) et redescend la vallée de la Vaire. — Elle traverse un tunnel courbe de 509 m sur un parcours formant une double boucle et atteint Annot, point central de la ligne (km 72,— Altitude 700 m). — A Pont de Gueydan (km 80,—) la ligne atteint le Var qu'elle va désormais longer sur presque tout son parcours jusqu'à Nice. — Elle dessert la ville d'Entrevaux (km. 85,—) fortifiée par Vauban et après avoir pénétré dans le département des Alpes-Maritimes atteint Puget-Théniers (km 92,—). — A Rigaud-Cians (km 100,—), les voyageurs de l'autorail jouissent d'une splendide vue sur les gorges de Cians ; puis de La Mescla (km 119,—) à La Vésubie (km 126,—) la ligne traverse les célèbres gorges de la Mescla. — C'est la partie la plus pittoresque du trajet ; la ligne, comme la route Napoléon qui la surplombe, traverse plusieurs tunnels. — C'est dans ces gorges que se produisent de temps à autre sur cette ligne, comme dans la plupart des lignes de montagne, des avalanches de pierres, dont la dernière, en mai 1956, a nécessité pendant une semaine le transbordement des voyageurs sur 200 m, à 2 km de la gare de la Vésubie.

(La route était également coupée et les automobilistes devaient faire un détour d'une cinquantaine de kilomètres par de mauvaises routes de montagne.)

Après la Vésubie, la ligne longe la basse vallée du Var et dessert Colomars (km 238,—) (ancien embranchement avec la ligne vers Draguignan et Meyrargues, aujourd'hui défermée). — Elle abandonne le Var à Saint-Isidore (km 144,—) et après une série de tunnels dans la haute banlieue niçoise, elle atteint Nice (km 151,—).

La gare de Nice est entièrement propre aux chemins de fer de Provence : elle est située au cœur de Nice à environ 500 m de la gare principale de la S.N.C.F.

MATERIEL ROULANT.

La traction « vapeur » a complètement disparu de la ligne depuis environ cinq ans.

Le trafic « voyageurs » est assuré par douze autorails Renault (type ABH de 300 CV) auxquels sont venus s'adjoindre en 1955, deux remorques Billard.

Quatre grandes voitures métalliques de voyageurs sont également mises en service les jours de grande affluence, remorquées par un locotracteur diesel.

Le parc comprend quatre locotraceurs diesel « Brissonneau et Lotz » de 600 CV, identiques à ceux des voies ferrées du Dauphiné et des Chemins de fer de la Corse. Ils sont utilisés pour la remorque des trains de marchandises et éventuellement de voyageurs.

Un locotracteur diesel de 180 CV assure les manœuvres en gare de Nice.

EXPLOITATION « VOYAGEURS ».

Le service des voyageurs est très important grâce à deux genres de trafics distincts :

- 1) Le trafic local propre à la ligne.
 - 2) Le trafic de transit à la fois local et touristique.
- Cette ligne constitue la voie la plus courte de Grenoble (et même de Paris) à Nice.

Le trafic comporte en période normale :
Quatre allers et retours journaliers de Digne à Nice, plus 1 AR Nice-Colomars et 1 AR Nice-La Vésubie (prolongée à Annot pour le week-end).

Ces autorails sont en correspondance à Digne avec les autorails SNCF de et vers Saint-Auban, Veynes et Grenoble. Un arrêt d'une heure un quart est prévu à Digne à l'heure du déjeuner pour les services desservant cette gare à l'heure de midi, afin de permettre aux voyageurs de prendre un excellent et fort copieux repas au buffet des Chemins de fer de Provence.

En période de plein été (30/6-30/9) le service comporte : 4 AR Nice-Digne ; 1 AR Nice-Colomars et 1 AR Nice-Annot auxquels s'ajoute une liaison express Digne-Nice et retour de caractère international puisque ces autorails express donnent ou relèvent à Digne la correspondance d'autorails express SNCF Digne-Genève et vice-versa, assurant ainsi une excellente liaison touristique de jour de la Suisse vers la Côte d'Azur ou inversement.

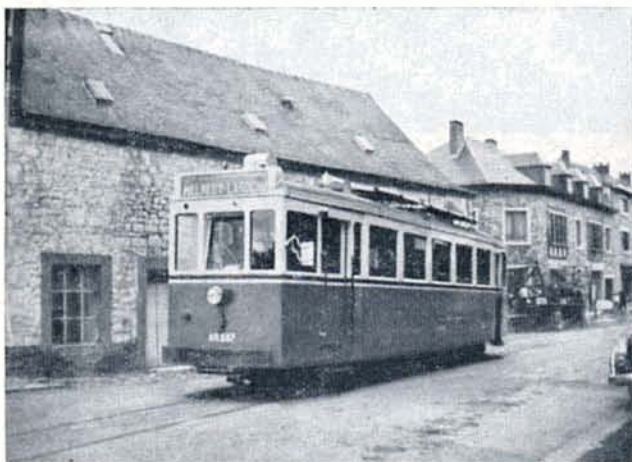
Bien qu'à voie métrique, la ligne de Digne à Nice est beaucoup plus proche d'un chemin de fer à voie normale que d'un tramway et en cela elle diffère beaucoup des lignes vicinales belges.

Amis belges qui vous rendez sur la Côte d'Azur, n'hésitez pas à effectuer un trajet par Grenoble, Digne et la ligne des chemins de fer de Provence, vous ne le regretterez pas. De Grenoble à Nice par la SNCF et les Chemins de fer de Provence, vous traverserez une

région splendide et vous effectuerez les 350 km qui séparent Grenoble de Nice dans des conditions de confort bien meilleures que dans n'importe quel autocar. De plus, la distance de Lyon (donc de Bruxelles et de Paris) à Nice, est inférieure de 97 km par Grenoble et Digne que par Avignon et Marseille et même si le temps du trajet est sensiblement plus long, le parcours hautement touristique en vaut la peine.

Jacques BAZIN.

Les autorails à bogies de la ligne MELREUX-LAROCHE



Il s'agit de l'autorail à bogies A.R.287 en service actuellement sur la ligne Melreux-Laroche. Ce véhicule fait partie d'une série de cinq construits à Braine-le-Comte en 1940 et numérotés de 284 à 288. Ils furent mis en service entre

Oostmalle et Turnhout en 1941, avant l'électrification, puis passèrent dans les Flandres et ensuite au Groupe du Limbourg. Après la suppression de l'exploitation ferrée sur Tongres-Maaseik, ces autorails furent transférés au Groupe Namur-Luxembourg. Cette photo a été prise par un touriste hollandais, M. van Lith, à l'arrêt d'Hotton, et nous a été transmise par M. Faignant, du dépôt de Laroche.

NOUVELLES DE GROUPES

GROUPE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

Le 3 juin dernier, deux nouveaux services urbains d'autobus ont été inaugurés à Ostende, en remplacement des lignes ferrées Ostende - Le Phare et Ostende - Slijkens.

GROUPE DU HAINAUT

Un service public d'autobus Grand-Reng - La Louvière d'une longueur de 37 km, a été mis en activité.

FLANDRE ORIENTALE

Depuis le 3 juin dernier, nous exploitons un service d'autobus entre Gand et Bassevelde en remplacement de la ligne ferrée électrique.

BRABANT

Le 1^{er} août un nouveau service public d'autobus a été mis en exploitation entre Jodoigne et Perwez via Thorembais-St-Trond.

MOTS CROISES

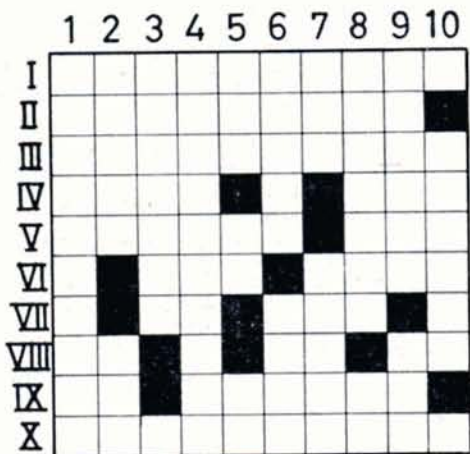
HORIZONTALEMENT :

I. Maintient la vitesse de rotation du moteur dans des limites admissibles. — II. Est au courant électrique, ce que la digue est à l'eau. — III. Servent au mesurage de la force électromotrice. — IV. Observe secrètement. — Le rail en a une. — V. Quand on le fait, la paix est en danger. — Pièce de bois soutenant une pièce de charpente. — VI. Pièce de bois soutenant des tonneaux. — Commémoration d'une naissance. — VII. Interjection. — Préjudice. — VIII. Négation. — Préfixe privatif. — En les. — IX. En matière de. — Labourer avec une charrue qui ne retourne pas la terre. — X. Fils métalliques enroulés pouvant posséder les propriétés de l'aimant.

VERTICALEMENT :

1. Les propriétés le long de nos lignes le sont. — 2. Fabuliste grec (VI^e s. av. J.C.). — Préfixe signifiant : égalité. — 3. Fut tué d'un coup de fronde. — 4. Qui vient après. — 5. Bien, en contraire et à l'envers. — Au centre des 26. — Préfixe privatif. — 6. Singe-araignée. — De même. — 7. Tesson. — Muni. — 8. L'Europe et l'atome en sont les parents. — Article retourné. — 9. Intoxication du sang. — Epoque. — 10. Charles VIII y conclut un traité avec Maximilien d'Autriche en 1493.

G. V. V.



Solution

N. V.

No 62

- T O U P I E - - E
C O N T R O L L E R
H U E - - - M - R E
A L S E M B E R G -
R O I - A R - H O M
L U M I N O S I T E
E S E - E D - N E T
R E - A T E L I E R
O - L - T U - T S E
I M A G E R I E - S