

12^{me} ANNEE N° 70 — SEPTEMBRE-OCTOBRE



NOS VICINAUX

BULLETIN BIMESTRIEL D'INFORMATION
DU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.

ACTUALITES VICINALES

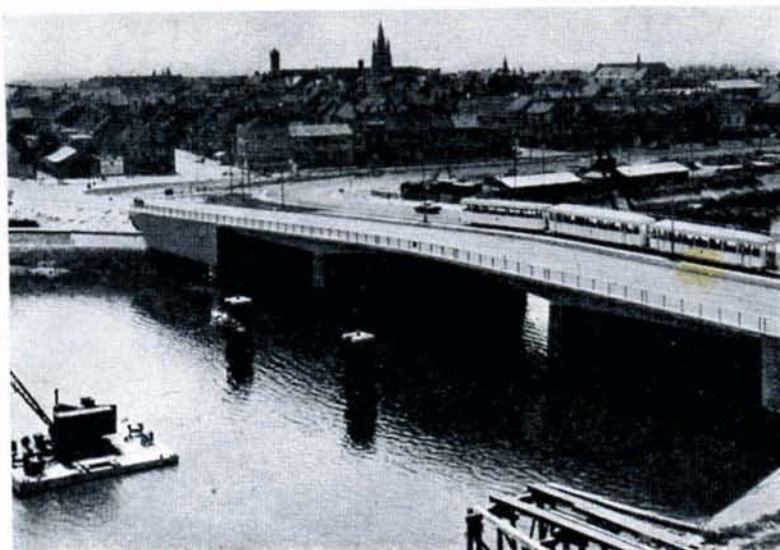


Depuis quelques mois, deux types d'autobus « hors série » circulent sur le réseau vicinal du Brabant. Il s'agit de deux véhicules construits aux Etats-Unis qui sont à l'essai sur nos lignes. Le modèle urbain représenté ci-contre est en service sur la ligne Lovenjoul-Louvain-Herent et un autre, de type interurbain, fait régulièrement la ligne Tirlemont-Aarschot.



Après la guerre 1914-1918, un grand pont en bois fut construit devant le bassin de l'avant-port de Nieupoort, au-dessus du chenal menant à la mer.

Pendant des années, nos tramways de la côte et tout le trafic automobile ont emprunté ce pont « provisoire ». Ce n'est qu'une dizaine d'années après la dernière guerre que furent commencés les travaux de construction d'un pont moderne. On remarque que la double voie vicinale a été placée au milieu de la chaussée. Cette photo qui semble une vue aérienne, a été prise par M. E. Roels.



Au sommaire de ce numéro :

- | | |
|---|----|
| ● Une machine cintre un rail, à froid, en deux minutes . . . | 5 |
| ● A Malines, après un an d'exploitation par autobus, la S.N.C.V. transporte un million de voyageurs de plus . . . | 6 |
| ● A l'atelier, les « tours » ne feront plus des montagnes de copeaux métalliques | 13 |
| ● Les « Vicicongo » exploitent 842 km de voie étroite (60 cm) | 15 |

Les photos qui illustrent ce numéro ont été prises par MM. E. ROELS, E. BEERNAERT, Fr. KEUTGENS, A. VANDEN EEDE, GILLIAMS, V. DATH et Archives VICICONGO.

Notre photo de première page

Une motrice type « N » fait la boucle près de la gare Saint-Pierre, à Gand, et va faire son départ à l'aubette toute proche. (Photo Roels.)

NOS VICINAUX

Rédaction : 14, rue de la Science
Bruxelles

Tél. : 11.52.56 — Ext. : 135
Affilié à l'Union des Journaux
d'Entreprise.

A MERKSEM « YSKELDER »



Des machines à vapeur
tractionnent des
wagons Etat



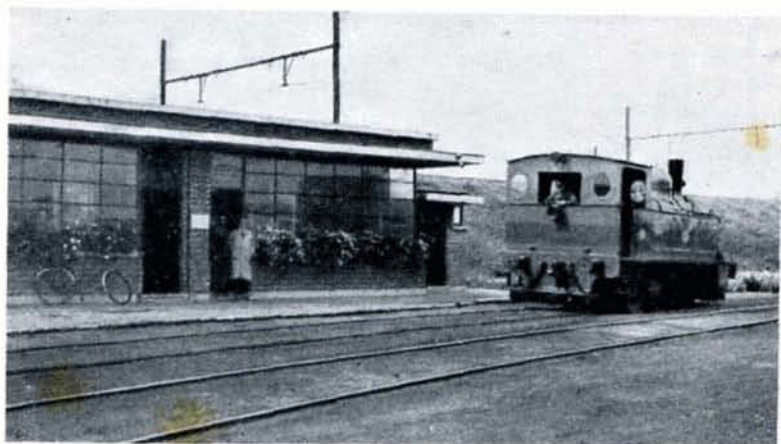
Il est fréquent que des gens qui apprennent que vous travaillez à la S.N.C.V., vous demandent : « Mais, à propos, est-ce qu'il y a encore des machines à vapeur aux Vicinaux ? » Vous répondez d'abord « non » avec assurance, puis vous vous souvenez vaguement de traction « vapeur » à Dolhain et à Warsage. Mais il est probable que vous omet-

tez d'apprendre à votre interlocuteur que depuis 35 ans, le Groupe d'Anvers utilise trois locomotives à grand écartement sur les dépendances d'une gare de marchandises située sur de vastes terrains, en contrebas de la IJserlaan, que parcourent nos trams se dirigeant vers Merksem, à l'endroit exact où le chemin de fer international Anvers-Rosendaal-Amsterdam

franchit le canal Albert.

Pendant la dernière guerre cette station dite « IJskelder » (La Glacière) a connu une activité débordante ; après la libération, la vieille gare en bois fut démolie et un nouveau bâtiment fut construit. Les années ont passé et dans le Groupe d'Anvers, comme ailleurs, les services « marchandises » ont disparu sur la plupart des lignes ; par contre, nous continuons à transporter, vers des raccordements industriels, de nombreux wagons-Etat qui sont amenés et repris par une locomotive diesel de la S.N.C.B. Nos clients sont des usines importantes qui sont venues s'installer depuis longtemps sur des terrains donnant sur des docks et des canaux intérieurs ; il y a, par exemple, la S.A. Margarinière, le Boerenbond, les Laminiers d'Anvers, les Verreries des Hamendes, la Coopérative Welvaart, une minoterie qui reçoit des tonnes de grains, l'usine des tabacs Vander Elst, d'importants centralisateurs de mitrailles et d'autres encore.

Notre agent, M. Luyten, qui a déjà passé près de 30 années à cet endroit, nous apprend que la station dispose des ART. 100 et 110 pour les manœuvres de wagons vicinaux, et, pour la traction vers les raccordés, de trois machines à vapeur venant des Ateliers Métallurgiques de Nivelles, les 819, 820 et 821. La gare de triage s'étend sur un vaste terrain, puisque nous y disposons de cinq voies de 300 m. chacune à grand écartement et de huit voies à écarte-



Dans la gare vicinale de marchandises de Merksem (Ijskelder), le bureau de gauche est occupé par des agents de la S.N.C.B. A côté, à la porte du bureau vicinal on voit M. RUYTS, F., brigadier d'atelier et M. LUYTEN, J., responsable du triage des wagons. A droite, sur la 819, nouvellement revisée et fraîchement repeinte, apparaît Louis ANTHONISSEN, conducteur. Nous regrettons de ne pouvoir utiliser des photos en couleurs, car les pétunias de M. LUYTEN avaient magnifiquement réussi et jetaient une note très gaie dans ce décor sévère.

ment métrique de 250 m. de longueur environ. Le bâtiment de la station (voir photo) comprend un réfectoire et un magasin contenant les accessoires nécessaires au service des Voies et Travaux : éclisses, boulons, pioches, lampes, sel pour la fonte des neiges, etc... ; on a également prévu deux bureaux distincts, l'un réservé à la S.N.C.B. abrite trois agents, tandis que le bureau vicinal attenant est occupé par M. Dingemans, chef de section des V.T. et par M. Luyten, responsable du mouvement des wagons.

A droite des voies de triage sont entreposées en plein air des billes créosotées, usagées et neuves, des rails de toutes longueurs et de poids divers, ainsi que des aiguillages. Près de ce matériel, nous rencontrons un curieux wagon appelé l'« Eléphant », mais qui mériterait plutôt d'être surnommé l'« Okapi », pour souligner sa rareté, ainsi que la machine à cintrer les rails que nous décrivons ci-dessous.

Nous demandons à M. Luyten de nous expliquer la façon dont sont organisés les services des locomotives. Le travail commence ici à 6 heures du matin ; à cette heure arrive le tracteur diesel de la S.N.C.B., amenant son chargement habituel de wagons chargés venant de diverses régions du pays. A 7 h. 30 le triage des wagons est effectué et la machine vicinale s'en va amener les wagons vers les divers raccordements ; on transporte principalement de la nourriture pour bétail, des mitrailles, des engrais, des charbons, etc... Certains jours, un deuxième arrivage de wagons-Etat a lieu vers 12 h. 30, qui est aussitôt tractionné vers nos raccordés, au retour



Souvenir des anciens bâtiments en bois de la gare vicinale de Merksem-IJskelder.

avec les wagons chargés qui ont été ramenés un train est formé et est dirigé vers la gare-Etat de Wilmarsdonk. Vers 17 h. 30 a lieu habituellement un arrivage de wagons et nous allons également mener chez certains de nos raccordés des wagons vides pour être chargés le lendemain, car nos clients reçoivent et expédient des wagons de chemins de fer.

En consultant le livre d'arrivée des wagons enregistrés de janvier à fin mai, nous relevons un total de 3.810 wagons, ce qui fait, en moyenne, une

trentaine par jour ouvrable, mais, certains jours, on tractionne jusqu'à 1.000 T.

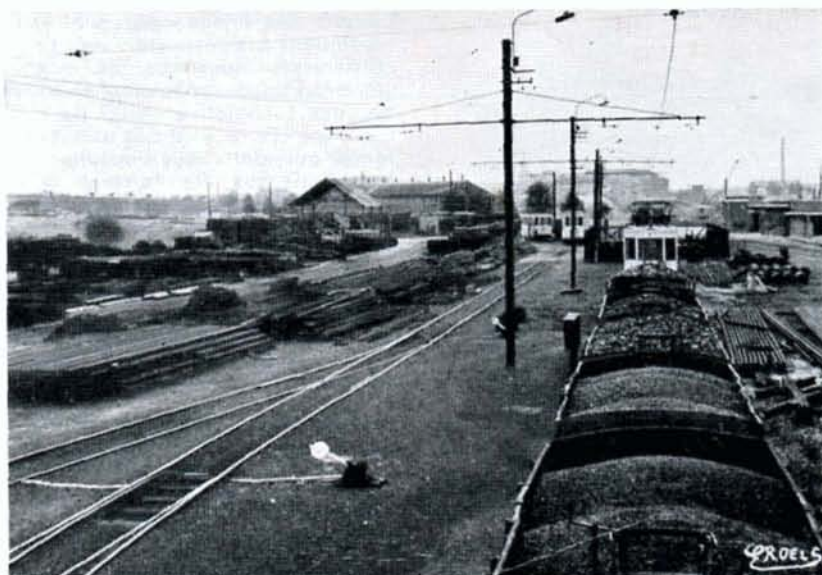
Tandis que nous dirigeons nos pas vers le petit dépôt dans lequel se trouve l'atelier, nous remarquons avec étonnement sur le sol une multitude de brisures de coquillages ; notre guide nous apprend que le terrain entier fut rehaussé par l'apport de sable amené de Blauwhoef, situé non loin de l'Escaut.

Nous pénétrons maintenant dans un hangar pourvu d'une fosse qui est le domaine de M. F. Ruyts, véritable Maître-Jacques ; en effet, au cours d'une visite précédente, nous avons vu la machine à vapeur 819 complètement démontée. Or, les machines 819 et 820 furent livrées en 1922, il y a donc 35 ans. Inutile de dire qu'il existe un problème « pièces de rechange » !

Comme dit M. Ruyts, c'est un « petit atelier qui fait de grosses réparations » ! La chaudière et le dôme furent complètement démontés, les tubes à fumée entièrement renoués, les tôles qui formaient les flancs extérieurs des deux tenders, ont été renouvelées et c'était urgent, car la morsure exercée par l'eau sur des tôles de 8 mm. est réellement extraordinaire.

Pièce par pièce, cette machine à vapeur a été remontée et la chaudière, exactement timbrée, a subi les essais officiels indispensables.

Sur les grandes locomotives à vapeur du type Mountain ou Pacific, qui d'ailleurs tendent à disparaître, ont été appliquées de nombreuses inventions et améliorations qui en ont fait de monstres dévorants très compliqués, mais devant la 819 démontée, les principes élémentaires de l'utilisation de la vapeur nous sont apparus lumineusement simples.

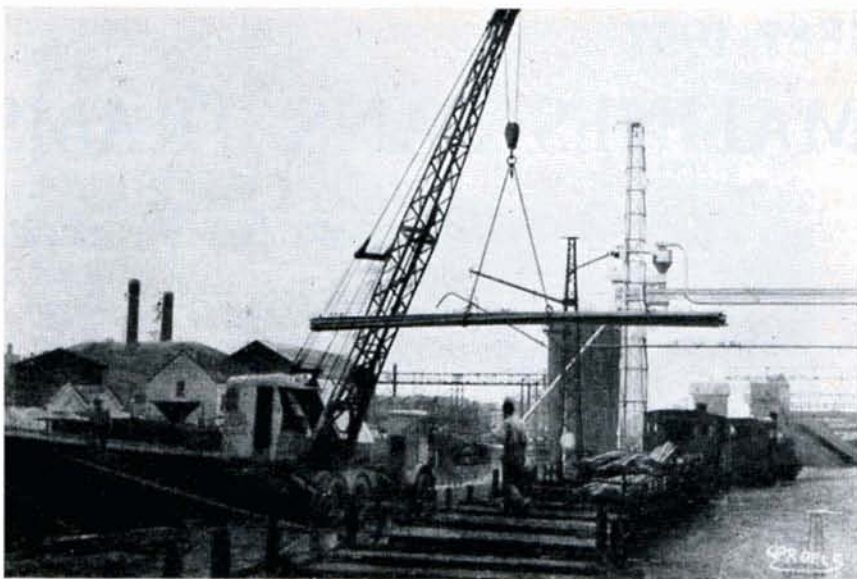


Cette vue plongeante sur une partie des dépendances de la gare de Merksem, permet de se faire une idée de son étendue. Les voies de ce côté sont à écartement métrique, les voies de chemin de fer sont groupées vers la droite et ne sont pas visibles. Au fond, on distingue le dépôt des machines à vapeur.

Oui, c'était du beau travail d'artisan et voici qu'aujourd'hui nous voyons passer devant nous la jolie 819 toute pimpante et dont les roues obéissent si bien à l'effort des bielles luisantes. Notre œil suit, à rebours, le parcours de la force de traction et aboutit au foyer rougeoyant où notre chauffeur enfourne du charbon à petites pelletées.

Allons, malgré le parc des 1.000 autobus, la raison sociale de la S.N.C.V. se justifie encore ; nous espérons que cette visite dans ce dépôt peu connu vous en aura convaincu.

★



Le long des bassins intérieurs où se jette le canal Albert, une grue décharge des billettes (barres de fer brut) amenées par péniche. Elles sont placées sur wagons plats à grand écartement et tractionnées par nos soins vers une des usines métallurgiques des environs.

UNE MACHINE A CINTRER LES RAILS

Le dépôt de Merksem (IJskelder) possède depuis longtemps une machine à cintrer les rails se composant de deux cylindres entraîneurs, profilés suivant la forme extérieure des rails, et d'un cylindre mobile tournant librement sur son axe et profilé d'après la forme intérieure du rail.

Ce cylindre central est poussé contre l'âme du

rail par l'intermédiaire d'un eric horizontal pour donner au rail la flèche qui correspond au rayon de courbure.

Les roues dentées d'entraînement montées sur axes fixes, sont mises en mouvement par un système de roues et vis sans fin. Les rails sont entraînés par frottement. L'ensemble est monté sur un châssis en poutrelles et pourvu de roues de sorte qu'il peut être déplacé sur rails et amené sur chantier ; ce véhicule porte le n° 51.680.

La machine, qui a rendu de grands services, exigeait cependant pour le cintrage des rails lourds de 49 et 51 kg et spécialement pour les rails détériorés, les forces d'une dizaine d'ouvriers et de plus le travail ne progressait que très lentement.

La machine a été récemment transformée dans les ateliers de Merksem et pourvue de cylindres mieux profilés et entraînés par un moteur électrique alimenté par le réseau de 600 V.

Le cintrage peut ainsi être exécuté par deux hommes et avec une vitesse dix fois plus grande. Les rails qui furent pliés devant nous pesaient 51 kg au mètre et sur le sol gisait un rail d'un type plus léger qui avait été cintré, à titre d'essai, en un cercle presque complet de 8 m. de diamètre, travail qui fut réalisé en quelques passages de machine.

M. Dingemans, surveillant des voies et travaux, nous confia que le Groupe du Hainaut avait envoyé un ingénieur et son adjoint pour examiner les détails de la machine ; depuis lors, un modèle semblable a été mis en service dans ce groupe, mais la force motrice y est assurée par un moteur à air comprimé.



1887-1957

MALINES SANS TRAMS

Les dernières voies ferrées ont disparu

LORSQU'AU soir du 1^{er} juin 1957, le dernier tram électrique eut quitté la gare de Malines en direction de Keerbergen, et que son feu rouge arrière eut finalement disparu dans la nuit, on put dire qu'une période de 70 ans de transport ferré vicinal venait de se terminer. C'est, en effet, le 27 juin 1887, que le premier tram à vapeur venant d'Heist-op-den-Berg pénétra dans Malines.

Depuis, beaucoup de véhicules différents ont passé sur les ponts de la ville et en ces cinq dernières années, Malines a vu disparaître tous ses trams.

D'abord, les lignes vicinales disparaurent du centre de la ville et furent détournées par les boulevards extérieurs. Ensuite, survint la substitution d'autobus sur certaines lignes et l'on commença à procéder au démontage des fils de la ligne aérienne. Il y a quelques mois, lorsque le transport par rail fut supprimé en direction de Keerbergen et de Heist-op-den-Berg, le dernier tram disparut de la ville de la Dyle.

Les réformes de structure apportées, ces dernières années, par la S.N. C.V. au réseau des lignes vicinales de Malines, constituent la solution logique qui répond aux nécessités du moment et aux besoins de la clientèle. Un bref aperçu historique mon-

trera l'évolution du transport par tramways dans la ville de Malines et l'aboutissement au transport sur pneus.

LES LIGNES ABOUTISSANT A MALINES.

Malines-Itegem - Westerlo-Geel-Turnhout.

L'arrêté de concession de la ligne Malines (Nekkerspoel)-Heist-op-den-Berg-Itegem, parut au « Moniteur » du 11 janvier 1887 et la ligne put déjà être mise en exploitation le 27 juin 1887 par la société fermière « Société Anonyme pour l'Exploitation de Chemins de fer vicinaux ».

La section Itegem-Heist-op-den-Berg était peu rentable; par contre, les recettes de la section Heist-Malines donnaient entière satisfaction. Il fallut bientôt ajouter un train spécial, le samedi, jour de marché à Malines.

Le service « marchandises » offrait également des perspectives intéressantes; cependant, à Malines, une liaison avec le grand chemin de fer devenait indispensable et l'opinion publique réclamait la prolongation de la ligne jusqu'au centre de la ville.

Le 7 avril 1890, la ligne Heist-Westerlo fut mise en exploitation par la « Kempische Stoomtram Maatschappij » qui installa ses bureaux et son dépôt à Heist-op-den-Berg. Le 1^{er} janvier 1890, cette société avait repris la ligne Malines-Itegem.

L'exploitation de ces deux lignes par une même société présentait de grands avantages, vu que des trains directs pouvaient être organisés entre Malines et Westerloo.

En 1895, la gare de transbordement fut construite à Malines-Nekkerspoel, ainsi que le pont sur la Dyle au même endroit.

La section Westerlo-Geel (Canal) fut ouverte au trafic le 1^{er} juillet 1898 et la section Geel-Turnhout entra en activité le 15 septembre 1906. Ce n'est que deux ans plus tard que fut réalisée à Turnhout-Station, au cœur de la ville, la liaison avec les autres lignes qui avaient leur terminus aux abords de Turnhout.

Les voyageurs venant de la capitale de la Campine pouvaient donc gagner directement Malines, mais la voie s'arrêtait près des remparts et des boulevards extérieurs. Dès 1890, les instances compétentes avaient été saisies d'une demande de pénétration dans la ville. La concession fut finalement accordée le 23 mars 1892; il fallut cependant attendre jusqu'au 11 janvier 1911 avant que les trams fussent autorisés à rouler jusqu'à la gare en empruntant une section de voie commune de la ligne Anvers-Boom-Malines-Duffel-Lierre.

La première guerre mondiale allait apporter un bouleversement complet à cette ligne Malines-Turnhout à la suite de la destruction de divers ponts. Après l'armistice, entre 1919 et 1921, la ligne fut presque entièrement reconstruite.

Pendant une dizaine d'années on fit encore appel aux machines à vapeur qui nous avaient si fidèlement servis pendant la guerre; ce n'est qu'en 1932 que le fil électrique fut placé sur la ligne Malines-Heist. Sur cette ligne, les trams électriques ont donc duré 25 ans, puisque c'est le 1^{er} mai de cette année qu'ils furent remplacés par des autobus.

Anvers-Boom-Malines-Duffel-Lierre.

C'est le 23 juin 1896 que fut accor-



La place de la Gare avant la guerre de 1914-1918.

dée la concession pour une ligne Boom-Duffel avec un embranchement de Rumst vers Malines. Quelques difficultés surgirent cependant lors de la désignation de la société fermière. Certains actionnaires avaient demandé que la ligne fut exploitée par la société « Kempische Stoomtram Maatschappij » et ils avaient subordonné à ces conditions leur participation au capital.

D'autres actionnaires étaient d'avis qu'une adjudication publique devait avoir lieu. Le premier groupe reçut satisfaction et la cession de l'exploitation eut lieu le 11 mai 1896.

Le 6 mai 1900, la section Rumst-Malines (Porte Sainte-Catherine) fut mise en exploitation et le 22 juin 1902 la ligne était prolongée de cette porte à la station de Malines.

Au début de la guerre 1914-18, la ligne souffrit considérablement, car le pont de Walem sur la Nèthe fut détruit et il fallut attendre jusqu'en octobre 1915 pour rétablir le service-vapeur. La traction électrique fut appliquée à la ligne en 1932 ; elle allait durer presque un quart de siècle ; c'est le 22 mai 1955 que les tramways furent remplacés, en partie, par des autobus et le 11 novembre 1956, la substitution était complète.

Malines-Aarschot.

L'arrêt de concession de cette ligne a paru au « Moniteur » du 20 janvier 1906. Après l'adjudication publique, l'exploitation fut confiée à la société « Vicinaux et Tramways », dont les bureaux furent établis à Tremelo. La même année encore débutèrent les travaux entre Malines (Nekkerspoel) et Rymenam. Entre Nekkerspoel et Pasbrug il fallut poser un troisième rail, car la voie de la ligne Malines-Heist avait une largeur de 1.067 m (1) et le gouvernement avait prescrit l'écartement métrique pour cette nouvelle ligne.

La section Malines-Rymenam fut mise en activité le 25 juillet 1908 et l'année suivante, respectivement le 1^{er} mai et le 14 août 1909, les sections Rymenam-Keerbergen et Keerbergen-Tremelo furent ouvertes au trafic. Le dernier bout de ligne Tremelo-Aarschot fut inauguré en juillet 1921.

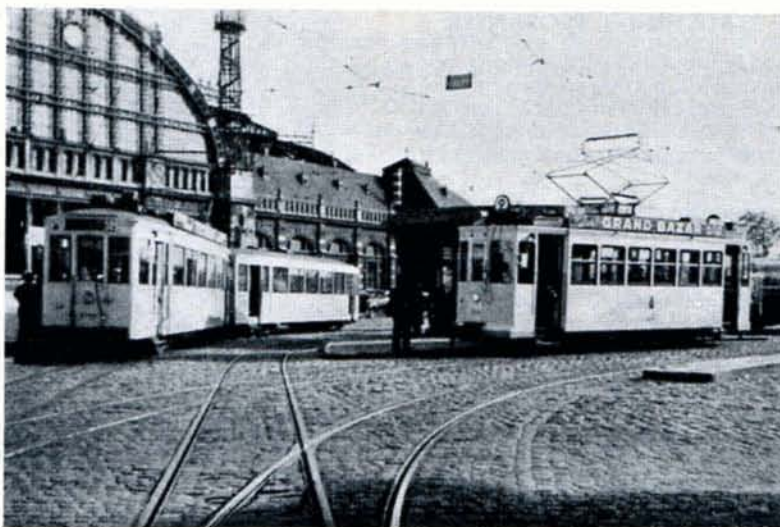
Des trois lignes vicinales ayant leur terminus à Malines, c'est la section Malines-Rymenam (en 1931) qui connut la première les bienfaits de l'électrification. Il fallut attendre jusqu'en 1938 pour voir le tram électrique rouler de Rymenam à Keerbergen.

LES LIGNES URBAINES ELECTRIQUES.

Les premières démarches en vue d'obtenir la concession et les souscriptions commencèrent dès 1909.

La ville de Malines et l'Etat souscrivirent chacun la moitié du capital. Il fut prévu que les lignes urbaines de Malines, aussi bien au point de vue « capital » qu'au point de vue « compatibilité d'exploitation » feraient partie

(1) Cet écartement représente la millième partie de la verste, mesure itinéraire en Russie.



A gauche, le tram Malines-Boom-Anvers. Depuis, la gare a été rasée et les trams ont disparu.

du capital de chacune des trois lignes aboutissant dans la ville, bien que le réseau électrique urbain eût l'apparence d'une exploitation entièrement autonome, en ce sens, que les services urbains en question avaient peu de voies communes avec les trois lignes vapeur.

Le 25 mars 1912, commença la pose des voies. La ligne aérienne fut montée en prévision de l'utilisation de la prise de courant par archet.

INAUGURATION DE LA PREMIERE LIGNE ELECTRIQUE LE 4 JUILLET 1913.

La section gare Etat-Schietbaan (ligne 1) plus tard prolongée jusqu'au lieu-dit Waterloo (pr.d' Anvers), fut ouverte le 4 juillet 1913 et la section gare-Pasbrug (ligne 2) le 18 novembre 1913. Ces lignes furent démontées en 1917 et rétablies en octobre 1919.

La section gare-Cimetière (ligne 3) ne fut prête qu'en 1932 et l'extension jusqu'à Elzenstraat le 21 avril 1933. En 1935, on utilisait la liaison par la rue Léopold.

..

INTRODUCTION DE L'AUTOBUS.

Malines, avec une population d'environ 63.000 habitants, peut être subdivisée en deux parties, l'une comprenant le centre de la ville avec 21.000 habitants et l'autre les faubourgs, qui groupent 42.000 habitants.

Les trois lignes de tramways, d'une longueur totale de 12 km, ne donnaient des facilités de déplacement qu'à la population établie au nord de la ville.

Aussi, depuis longtemps, ces lignes étaient-elles insuffisantes à assurer le déplacement de la population, puisque 56 p. c. des habitants seulement étaient desservis, dont 30 p. c. résidant dans les quartiers extérieurs et 26 p. c. habitant « intra muros ». Il restait donc

44 p. c. de la population pratiquement privés d'un moyen de transport urbain. Ajoutons à cela que la vitesse commerciale des tramways ne pouvait être améliorée, vu l'étroitesse des rues et l'importance du trafic.

La nécessité de pouvoir desservir l'ensemble de la population et d'améliorer la vitesse commerciale fut la principale raison qui poussa la S.N. C.V., en étroite collaboration avec l'administration communale, à instaurer des services d'autobus de substitution.

Cette vaste opération nécessita une étude approfondie du mouvement démographique dans les nouveaux quartiers et des nouveaux courants de trafic. Ce travail préparatoire fut en grande partie l'œuvre de M. J. Valgaeren, à cette époque chef de service à Malines et aujourd'hui chef de service de 1^{re} classe, responsable du Mouvement à la Direction du Groupe d'Anvers.

Pour remédier à la situation précitée, il n'était pas suffisant de substituer des autobus aux lignes de trams existantes, mais il fallait également créer de nouvelles lignes, tout en tenant compte du trafic sans cesse croissant entre la place du Marché et la gare.

La suppression des tramways se fit par palier. D'abord ce furent les lignes 1 et 3 barrées, le 22 décembre 1952, qui furent remplacées par les services d'autobus n^{os} 1 et 4, en forme de boucle.

La ligne 3 cessa également à la même date et le 1^{er} mars 1953 la ligne 2, devenue ligne d'autobus, fut prolongée jusqu'à Yzerenveld.

Le 15 mars 1953, la ligne n^o 5 (Gare-Muizen) était mise en service.

Un an après, le 23 mai 1954, trois nouvelles lignes étaient ouvertes : n^o 6 : Gare-Abeelstraat ; n^o 7 : Gare-Vrijbroeck Park ; n^o 8 : Gare-Battel.

La ligne Station-Halfgalg, une extension de la ligne 2, fut exploitée le 22 mai 1955.

DES STATISTIQUES PROBANTES.

En 1949, avec l'exploitation par tramways, on a pu relever en semaine, 1.527 voitures-kilomètres. Or, un an après l'introduction de l'autobus, en 1956, cette moyenne était montée à 3.568 V. Km. !

Les dimanches et jours fériés ces chiffres étaient respectivement :

En 1949, par trams : 1.420 V.Km.

En 1956, par autobus : 3.600 V.Km.

L'extension et l'adaptation du réseau eut pour suite normale une augmentation du nombre de voyageurs :

En 1949 :

2.943.224 voyageurs transportés.

En 1956 :

5.874.425 voyageurs transportés.

Donc, depuis la mise en route des autobus à Malines, la S.N.C.V. y transporte, par an, près de 3.000.000 de voyageurs **en plus**.

Un parc de 16 autobus dessert huit lignes urbaines qui, sur une longueur de 35 Km, traversent la ville dans toutes les directions.



L'ancien tram n° 2 Malines station-Pasbrug passant devant l'Hôtel de Ville à la Grand Place.

Journellement, 475 départs ont lieu à la gare de la S.N.C.B., dont 325 assurent la liaison avec la place du Marché.

La mobilité de nos services d'autobus qui offre de multiples possibilités ne doit plus être démontrée. L'explo-

tation au moyen de véhicules rapides et confortables et l'application de tarifs modérés contribuent dans une large mesure à cette spectaculaire augmentation du trafic.

(Traduction d'un article de Jos. Neyens, Rédacteur, Administration Centrale.)

Qu'est-ce qui différencie une fabrique d'une entreprise de transport en commun ?

Une fabrique utilise les services d'ouvriers et d'employés ; elle a besoin de combustibles (charbon, gasoil) ou de courant électrique pour créer la force motrice qui met les machines en mouvement, tout comme une entreprise de transport qui les utilise pour ses moteurs diesel d'autobus et ses moteurs électriques.

Mais qu'en est-il de la production ? Prenons, par exemple, une fabrique de boulons ; elle produit des boulons et les vend à sa clientèle.

Une entreprise de transport fournit des « places-kilomètres » et les vend à ses voyageurs. Une « place-kilomètre » est une place assise ou debout qui est offerte sur une distance d'un kilomètre.

Jusqu'ici la comparaison est valable ; on peut, après cela, déterminer encore le prix de revient et le prix de vente — (chez nous le prix du voyage par section).

Mais maintenant les différences se marquent. La fabrique de boulons travaille principalement sur commande, c.-à-d. qu'elle détermine sa production en fonction des quantités de boulons commandées. Chez nous, par contre, les voyageurs ne commandent pas de « places-kilomètres » ; aussi devons-nous évaluer nous-mêmes combien de voyageurs se présenteront, à une heure déterminée, sur une certaine ligne ou section de ligne.

Sur la base de ces données, nous fixons le nombre de « places-kilomètres » à mettre à la disposition du public. Combien de ces places seront vendues ? Seule l'expérience nous donnera la réponse exacte.

Quand la fabrique possède un genre de boulon très demandé et qui est régulièrement commandé, elle produira quelques dizaines de milliers de plus qu'il ne faut et les mettra en réserve afin de pouvoir satisfaire immédiatement une brusque augmentation de la demande.

Ici, nous touchons du doigt une différence essentielle existant entre les deux entreprises. Une société de transport en commun ne peut pas « emmagasiner » de la marchandise ; chaque « place-kilomètre » inutilisée est irrémédiablement perdue, c'est une marchandise pourrie, comme des fruits trop mûrs se gâtent chez le grossiste.

Lorsque le matin un véhicule part vers X... avec 80 % de ses places inoccupées, on peut dire que ces 80 % sont perdus bien qu'ils seront de la plus grande utilité au cours du voyage de retour vers la ville. Il est bien dommage que nous ne puissions mettre en magasin les « places-kilomètres » non utilisées et les remettre en circulation au moment voulu !

A Cologne, la direction des tramways est satisfaite lorsque l'occupation globale atteint de 35 à 40 %, car elle a déjà tenu compte de 60 à 65 % de marchandises « avariées » (!)

Si on pouvait tabler sur une occupation moyenne à 80 %, le prix du transport pourrait être diminué de moitié.

La fabrique de boulons sort journalièrement 48.000 pièces, ce qui représente une production horaire, sur une journée de travail de 8 heures, de 6.000 boulons. Croyez-vous que la même fabrique pourrait travailler d'une façon efficiente et économique avec une production irrégulière ?

Imaginons, par exemple, les chiffres suivants de production :

de 8 à 9 h.	15.000 b.	à l'heure =	15.000 boulons.
9 à 10 h.	6.000	» » =	6.000 »
10 à 12 h.	3.000	» » =	6.000 »
14 à 16 h.	1.500	» » =	3.000 »
16 à 17 h.	5.000	» » =	5.000 »
17 à 18 h.	13.000	» » =	13.000 »

Par journée de 8 h. on obtiendrait : 48.000 boulons.

Que penseriez-vous d'une usine aussi mal gérée ?

Cependant si, à la place de boulons, nous mettons « voyageurs transportés », nous obtenons l'image d'une partie d'une journée normale d'une entreprise de transport en commun.

Supposons maintenant que les commandes reçues par la fabrique de boulons fassent monter la production à 56.000 par jour et qu'il y ait, en même temps, une augmentation des salaires et du coût des matières premières. La direction raisonnera comme suit : « Pouvons-nous, par la rationalisation, empêcher une hausse des prix de vente ou tout au moins l'atténuer » ? Elle achètera de nouvelles machines qui, avec le même personnel, fabriqueront 7.000 boulons à l'heure au lieu de 6.000.

Pour une exploitation de transport, il faudrait que les motrices et les autobus puissent rouler plus rapidement afin de véhiculer plus de voyageurs avec le même nombre de voitures et le même nombre de personnel. Ceci est rarement possible.

D'autre part, pour les services d'hiver, les horaires doivent être « allongés » à cause des difficultés du trafic et des intempéries, ce qui implique la mise en route de véhicules supplémentaires sans que l'on puisse augmenter le nombre de places offertes. (1)

La fabrique de boulons a encore d'autres possibilités de rationalisation et peut introduire la semaine de 40 heures, grâce à une automatisation plus poussée, mais au « Tram », il n'est pas possible de continuer à rationaliser, car il n'est pas question de remplacer nos conducteurs, et dans une certaine mesure, nos receveurs, par des robots !

(D'après un article paru dans le K.V.B. Nachrichten — Bulletin du personnel des Tramways de Cologne.)

(1) Exemple théorique.

soit :

1 voiture	50 places
1 voyage A. Ret.	20 km

1 voyage A. R. par voiture correspond à
20 × 50 = 1.000 places km.

Eté :	} chaque voiture :	} 1.000 × 5 × 4 = 20.000 pl. km.
Hiver :	} chaque voiture	} 1.000 × 4 × 5 = 20.000 pl. km.

SOUVENIRS DE VACANCES D'UN TRAMINOT.

Un téléphérique automatique

Cet été, pendant quelques jours passés dans une petite ville de Bavière, j'ai pu admirer la plus efficiente exploitation de transport en commun que j'ai jamais vue. Les voyageurs qui désirent prendre le téléphérique du Kreuzeck, situé près du grandiose Ski-Stadion de Garmisch, entrent dans la station construite au pied de la montagne : un couloir les oblige à se suivre à la file indienne et les amène ainsi devant un tourniquet. Pour le franchir, il faut insérer une pièce de 50 pfennigs dans un appareil. C'est ici seulement qu'apparaît le seul employé qui effectue l'échange éventuel de la monnaie : il s'agit d'ailleurs d'un jeune homme, de 17 ans, à peine.

Une fois sur le quai, les voyageurs attendent l'arrivée d'une cabine. Dès qu'elle s'est arrêtée, la porte pliante s'ouvre automatiquement et les occupants sortent l'un après l'autre. Puis six voyageurs « montant » prennent place dans la cabine; la porte se ferme automatiquement et trois secondes plus tard la cabine s'ébranle et monte à 800 m. Si le poids des occupants dépasse un total indiqué, la cabine ne démarre pas. Au sommet, les voyageurs voient les portes s'ouvrir et sortent sans ticket ni contrôle, car il n'y a AUCUN personnel !

EN DILIGENCE, COMME IL Y A UN SIECLE

Dans cette même petite ville, j'ai pu constater l'intérêt que suscitait parmi les villégiateurs le passage quotidien d'une authentique malle-poste peinte en jaune et attelée de deux chevaux, qui faisait régulièrement le trajet Partenkirchen-Badersee.



La photo ci-contre montre que le cocher était également habillé d'une façon très pittoresque. A plusieurs reprises, j'ai rencontré cette patache sur la route, dans un décor alpestre. Il était amusant de regarder les visages épanouis des touristes de diverses nationalités qui semblaient prendre grand plaisir à cette promenade anachronique.

A. V. d. E.

LA VIE VICINALE

MARIAGES

BRABANT

M. VAN DER BIEST Art. avec Mlle MARTENS Romania.
M. DE VOS Jos. avec Mlle LEEMANS Mariette.
M. HEIJVAERT Fr., avec Mlle COOREMANS Julia.
M. POLOGIE Lieb. avec Mlle BEUCKELAERS Denise.
M. DE GROEF Is. avec Mlle ROELANTS Julia.

HAINAUT

M. VANDERBECK Vict. avec Mlle CORNEZ Marcelle.
M. FONCOUX Jos. avec Mlle GROLAUX Andrée.
M. BERTIAUX Jacq. avec Mlle STAQUET Georgette.
M. MOREAU Ed. avec Mlle BOURLARD Gisèle.
M. CABANNE André avec Mlle CAPIAUX Edith.
M. GLIGNIEZ Roger avec Mlle FUMIERE Jeannine.
M. BARLET Oscar avec Mlle OPSOMER Lucienne.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. QUOILIN Alphonse avec Mlle LAMBERT Denise.
M. JACQUES Pierre avec Mlle MARTIN Bernadette.

LIEGE

M. GUEURY Philippe avec Mlle GALLER Alphonsine.
M. MERKEN Nicolas avec Mlle MAHIEU Elisabeth.
M. MERCIER Frantz avec Mlle CHABOT Anne-Marie.

NAISSANCES

BRABANT

EDDY chez M. SCHEIJS O. (Halle).
YOLANDE chez M. SPILTIJNS Fern. (St-Gilles).
CHANTAL chez M. VISEUR Om. (Braine-l'Alleud).
JEAN chez M. LECLERCQ Alph. (Nivelles).
PATRICK chez M. MAFRANS Jacq. (Kessel-Lo).
TONY chez M. VONCK Gust. (Anderlecht).
PIETER chez M. SERMEUS Alb. (Heverléz).
JOZEF et JEANNINE, chez HEIJMANS F., (Liedekerke).
GUSTAVE chez DE HAEN Alb., (Itterbeek).
LYDIA chez PHILIPS Vict. (Huldenberg).
ROGER chez DELVAUX Aug. (Kessel-Lo).

HUBERT chez PEETERS Georg. (O.L.V. Tielt).
JEANNINE chez FREDERICKX Gast. (Bertem).
ANDREA chez COECKELBERGHS C. (Meensel-Kiezegem).
ARLETTE chez VAN DER PERRE J. (Grimbergen).
CARINA chez DE SMEDT R. (Wemmel).
ANNE-MARIE chez PINNOY Fr. (Bertem).
BEATRICE chez DE BRUYCKER Georg. (Lasne).
MARLEEN chez DE BONDT Fr. (Brussegem).
RITA ET CECILIA chez COOMANS Ch. (Overijse).

HAINAUT

JACQUES chez FER L. (La Louvière).
EVELYNE chez LANGE J. (Boussoit).
SERGE chez CAUSSIN R. (La Louvière).
DANIEL chez PILETTE M., (Cuesmes).
BRIGITTE chez DONKERWOLKE A. (Glimes).
DANIEL chez NEMEGHAIRE Chr. (Houdeng-Goegnies).
LUDOVIC chez HELSEN L. (Lodelinsart).
ROGRE chez BEERNAERT R. (Eugies).
VIVIANE chez CAPOUILLEZ A. (Maurage).
MICHEL chez VANBIESBROEK M. (Forchies La Marche).
MARTINE chez DUBUC M. (Montignies sur Sambre).
RENEE chez DEGUELDRE M. (Lodelinsart).
CHRISTINE chez DEGHISLAGE J. (Eugies).
FRANÇOISE chez DEHUYVNE J. (Quaregnon).
PATRICE chez DERSIN W. (Anderlues).
JEAN-MARC chez MOUCHET J. (Flénu).
RAYMOND chez DUPONT R. (Nalinnes).
KATTY chez RIFFLARD R. (Dour).
ANNE-MARIE chez GOOSSENS M. (Anderlues).
CLAUDE chez WERY V. (Courcelles).
CARINE chez BILLOUEZ P. (Gaurain).
MYRIAM chez BISTIAU R. (Jumet).

NAMUR - LUXEMBOURG

LILIANE chez DECAMP G. (Cortil-Wodon).
ANNICK chez PICARD Th. (Amberloup).
VIVIANE chez WANSON R. (Malonne).
GEORGES chez FONTAINE R. (Florenville).

LIEGE

ANNE-MARIE chez FRANKIN Ch. (Loncin).
BRIGUETTE chez BOUQUILLON Th. (Liège).
ERIC chez DAENEN P., (Tongres).
MARIE chez FUGER G., (Soumagne).
MYRIAM chez THIELEN J., (Baelen).

LES BELLES CARRIERES



Gouwy J.

Entré en service au Groupe des Flandres, en qualité de chauffeur, le 1 février 1911. Il devint machiniste en 1912, puis monta sur l'autorail en 1934. Il a 41 ans de service.



Verbeeck P.

Il entra en service comme piocheur le 15 juillet 1912 sur les lignes du Groupe d'Anvers. Pendant ses 45 ans de service, il est passé au Brabant et vient de prendre sa retraite comme chef piocheur.



De Ryst Osc.

Il débuta comme piocheur au Groupe du Brabant, le 16 mai 1915. Un an après, il devenait receveur et en 1925 il était promu chef-receveur. Il passa dans les bureaux en décembre 1932. A l'heure de la retraite, il comptait 42 ans de service.



Taelmans Th.

Entra au Groupe du Brabant, en 1909, en qualité de piocheur. Peu après la première guerre mondiale en 1921, il fut nommé chef piocheur et brigadier trois ans après. Ayant atteint l'âge de 65 ans le 1-7-1957, il compte 44 ans de service.



Vuerstaek L.

A commencé sa carrière au Limbourg, comme ajusteur, le 10-9-1911. Il devint ouvrier qualifié en octobre 1937 et, en 1945, obtint la 1^{re} classe.

A sa mise à la pension, il avait atteint 42 ans de service.

Remise de décorations civiques au groupe de Namur - Luxembourg

C'est le 29 septembre dernier que M. Dulieu, Directeur, entouré de ses collaborateurs ingénieurs et chefs de service, a rendu hommage à 32 agents qui, pendant 25 et 35 ans ont participé au développement des Vicinaux jusque dans les coins les plus retirés du Groupe Namur-Luxembourg.

Indépendamment de la décoration civique, les agents comptant 35 années de services ont reçu la breloque de la fidélité.

35 ANNEES DE SERVICE

Croix civique de 2^{me} classe.

GREGOIRE, P., commis de 1^{re} classe;
CRASSET, V., chef de dépôt de 2^{me} classe;
CORBAYE, E., chef receveur;
DESSAMBRE, D., ajusteur brigadier;
VIERSET, C., chef de dépôt de 1^{re} classe.

Médaille civique de 1^{re} classe.

SAUVAGE, J., ouvrier d'élite;
DECCEUR, L., chef piocheur;
RENNESON, A., chef piocheur;
GUSTIN, E., ouvrier de 1^{re} classe;
CLOSQUET, J., chef piocheur;
BAY, E., ouvrier semi qualifié;
HARDENNE, R., piocheur;
MASSART, A., chef piocheur;
HINQUE, A., piocheur;
LECLERCQ, O., piocheur.

25 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1^{re} classe.

BARMES, J.; BOSERET, A.

Médaille civique de 2^{me} classe.

TURMES, A.; MASSART, G.; PAULUS, F.; DELCOURT, C.; GILLES, J.; PIRARD, V.; CLAUSE, A.; DEPAS, J.; HARHELIER, J.; PREAT, M.; BOSSIROY, C.; POTIER, O.; BURTON, F.; LAMBERT, A.; LAMY, D.

Cérémonie du Souvenir

Voici que déjà s'annonce le mois de novembre, époque de l'année où toutes les familles honorent leurs morts.

Les agents de la S.N.C.V. ne failliront pas à leur devoir ; ils fleuriront dans les dépôts, dans les ateliers, dans les bureaux, les plaques commémoratives ou les simples photos encadrées, un peu jaunies déjà, qui rappellent le visage d'un camarade, d'un collègue décédé au cours des deux guerres ou des suites de blessure ou de maladies contractées au service de la Patrie.

A Bruxelles, le hall d'honneur de l'Administration Centrale sera ouvert, le 11 novembre, de 9 à 13 h.

A 10 h. 30, M. le Directeur Général ainsi que les anciens combattants, les résistants et les représentants des divers groupements du personnel, rendront hommage à la mémoire des agents des Vicinaux morts pour la patrie.

223 ans de service à la S.N.C.V.

Il est déjà remarquable et peu courant qu'une famille compte sept fils, mais le fait que tous choisissent le même métier et entrent au service de la même entreprise, voilà qui assurément sort de l'ordinaire. C'est le cas des sept frères Thienpont de la région gantoise.



Achiel

Cyriel

Domien

Thienpont

L'aîné, Cyrille, commença sa carrière en 1902 et le cadet Achille vient de prendre sa pension en octobre de cette année. Tous ont débuté comme chauffeur de locomotive, puis devinrent conducteurs en passant successivement de la machine à vapeur à l'autorail, puis au tramway.

Leurs années de services cumulées représentent 223 ans et les trois frères encore en vie ont chacun dépassé les quarante ans de service à la S.N.C.V. Voilà ce qui méritait d'être noté dans les annales de la Société.

Les
PROPOS
du



Contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Alors, Larcier, vous voilà devenu seul maître à bord ?

LE RECEVEUR : Il a bien fallu y passer et vous savez, on s'y fait comme à toutes choses dans la vie

B. : et avec l'Almex, les inscriptions sur la feuille de route sont tout de même simplifiées.

R. : Oui, mais durant le voyage, il faut avoir l'œil. D'abord aux points d'arrêt où attendent de nombreux voyageurs, lorsque quelqu'un prend des billets pour deux ou trois personnes, elles essaient toujours de se faufiler derrière celle qui paie

B. : et un resquilleur se glisse facilement parmi elles.

R. : Parfois, au terminus, je dois aller parler au chef du dépôt et quand je reviens, mes voyageurs sont là, installés et bavardant à l'aise entre eux ; je ne peux tout de même pas dévisser chaque fois ma machine à billet pour aller les servir.

B. : Il faut alors leur demander poliment mais fermement de passer au guichet symbolique.

R. : C'est un saint que je ne connais pas.

B. : Je veux dire que votre siège et la machine représentent le guichet de la gare du chemin de fer, et là, ils trouvent tout naturel de faire la file.

R. : Allez donc leur faire comprendre ça !

B. : C'est une question de pli à leur faire prendre.

R. : C'est plutôt leur front qui se plisse quand je leur demande de se lever pour venir régler le prix du voyage.

B. : Ne dramatisons pas. Quand, en arrivant au terminus, vous voyez déjà de nombreux voyageurs pour le voyage de retour, veillez à fermer impitoyablement la porte-arrière, dès que le bus sera vide ; et, si parfois, vous n'avez pu empêcher que de voyageurs montent par l'arrière, ne prenez pas un ton rogue et cassant en les invitant à venir payer à votre siège de perception. Ah ! si nous étions en Chine, là on connaît la politesse !

R. : Ah oui, le « Pays du Sourire » ! Et que croyez-vous qu'il dirait le collègue Tan-Fé-Pah ?

B. : Que l'aimable et distingué voyageur veuille avoir l'exquise bonté de lever la délicate partie postérieure de sa sublime personne pour venir jeter une misérable piécette d'argent à l'ignoble préposé de cette indigne compagnie.

R. : Je préfère ne pas essayer, je crois que l'honorable M. Dubois me demanderait si je me paie sa tête !

B. : D'accord, mais je vous conseille néanmoins d'être autant diplomate que ferme avec ces voyageurs récalcitrants.

R. : Il en sera fait comme vous le désirez, chef.

NOTRE ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL

Nous rappelons que les agents en service actif peuvent suivre gratuitement les cours par correspondance organisé 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.
A ce cours est annexé un tiré à part de la loi fondamentale et des statuts de la S.N.C.V.
- Cours 1-2 : L'organisation scientifique du travail.
- Cours 1-8 : Le Droit Civil.
- Cours 3-3 : Lignes aériennes et équipements pour voies ferrées à traction électrique.
- Cours 3-6 : Le véhicule automobile.
- Cours 7-1 : La Comptabilité Commerciale.
- Cours 7-2 : La Comptabilité des Sociétés.
Ce cours fera suite au cours 7-1.
- Cours 8-5 : La Législation fiscale.

Les premières leçons de ce cours ont été envoyées aux élèves. Pour beaucoup 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 doit être mentionné dans la demande.

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.



Agents des Groupes mis à la pension

Mois d'août - septembre 1957	Années de service	Groupe
RIGA K., piocheur	34	Liège
WILLE M., piocheur	38	Namur-Lux.
VERMEIREN E., ouvrier d'élite	33	»
FONCOUX J., commis 2° cl.	31	»
LECRLERCQ O., piocheur	32	»
DEWIT J., ouvr. qual. 1° cl.	49	Brabant
VERBEECK P., chef-piocheur	45	»
DE RIJST C., chef-receveur	42	»
DE BECKER A., chef-piocheur	40	»
DE GROEF P., controleur	38	»
ROLLMANN G., ouvrier d'élite	31	»
SNAPPE J., ouvrier qualifié 1° cl.	27	»
LEERS F., receveur	32	Anvers
VEREECKE H., ouvrier d'élite	34	Fl. Orientale
ENGELS A., chef-receveur	23	»
GOUWY J., conducteur A.R.	41	Fl. Occidentale
CATTRYSSE A., commis 1° cl.	35	»
GHILLEBER E., ouvr. qual. 1° cl.	35	»
VANDECAVEY A., receveur	34	»
DUGARDEIN J., piocheur	33	»
DEBOO T., conducteur	31	»
BEELE H., manœuvre	31	»

Le 8^{me} Salon International des Chemins de fer

Voilà 8 années déjà que l'Association Royale belge des Amis des Chemins de fer organise un Salon international des

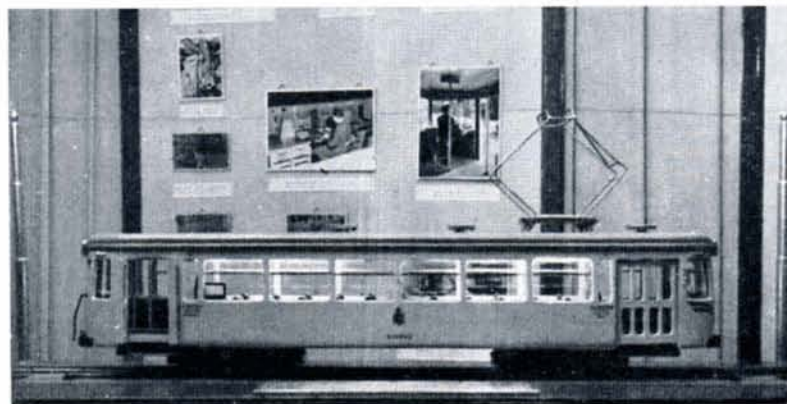
Chemins de fer, sous le haut patronage de Monsieur le Ministre des Communications.

La photo ci-contre montre la jolie maquette de la motrice type S, exposée, l'an dernier, au stand de la S.N.C.V., qui y participe depuis 4 ans.

Le prochain Salon s'ouvrira le 26 octobre dans les locaux de la Gare Centrale, à Bruxelles ; nous y exposerons un nouveau bogie pour type S comprenant les roues avec frein à disques, les blocs de frein magnétique sur rail et une nouveauté qui attirera l'attention des techniciens : une suspension pneumatique dont le principe a déjà été appliqué en Allemagne sur d'autres types de bogie ainsi que sur l'autobus G.M. qui est à l'essai sur notre réseau.

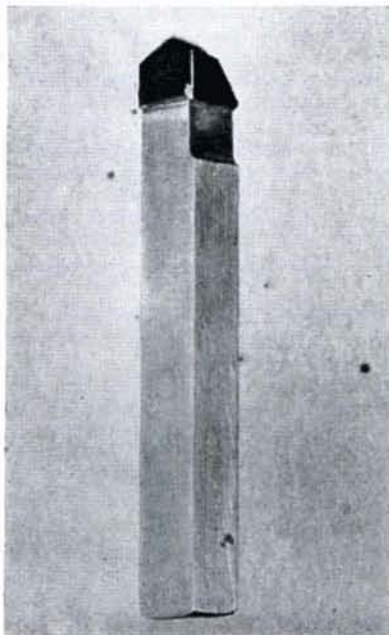
On y verra encore, sur un panneau de verre lumineux, le tracé des voies d'accès vers l'Exposition et l'emplacement de nos haltes aux diverses portes de celle-ci.

Le Salon sera ouvert jusqu'au 3 novembre 1957.



POSTE DE TRAVAIL

Emploi d'outils de coupe à brise-copeaux



Réalisé
aux ateliers de Kessel-Lo.

En publiant des descriptions de poste de travail, nous voulons faire ressortir que la mécanisation constitue non seulement un progrès technique mais également un progrès social. L'ouvrier doit être convaincu que celui qui est le mieux outillé possède les meilleurs atouts.

La production de longs copeaux métalliques présente plusieurs inconvénients. Le tourneur est distrait de son travail de surveillance en étant obligé de détacher et

L'emploi d'un outil de coupe à brise-copeaux permet d'obtenir des copeaux de quelques millimètres de longueur.

Une affûteuse, spécialement



d'écarter les copeaux de la pièce tournante, au moyen de crochets de toute forme.

Il arrive bien souvent que le tourneur se blesse à ces copeaux tournants, d'autre part l'évacuation des copeaux doit se faire fréquemment, car le volume augmente rapidement devant le tour.

équipée à cette fin, permet à un ouvrier bien exercé de meuler les outils de coupe en forme de brise-copeaux.

La photo montre la quantité de copeaux obtenue en tournant trois essieux de motrice électrique.

La ligne électrique COURTRAI-DEERLIJK est remplacée par des services d'autobus

Le mardi 10 septembre 1957 des autobus ont pris la place des trams sur la ligne électrique Courtrai-Deerlijk, le service public d'autobus dessert Courtrai-Deerlijk-Vichte, avec embranchement vers Waregem.

La section Courtrai-Deerlijk de la ligne vicinale Courtrai-Harelbeke-Berchem avait été électrifiée en 1932. Ainsi se termine, après 25 ans, l'histoire d'une ligne ferrée vicinale des Flandres qui a connu bien des vicissitudes.

Il faut remonter jusqu'en 1904 pour trouver trace de la souscription des capitaux, les plans sont dressés en 1905 et la concession est demandée en 1906. Il faudra attendre deux ans pour l'obtenir. On remarque la lenteur d'exécution à cette époque des opérations préliminaires qui contrastent avec la fulgurante activité des bureaux à la fin du siècle, où il était courant d'inaugurer une ligne un mois après la parution de l'arrêté de concession !

Les travaux commencés en 1909 sur la section Courtrai-Vichte sont terminés

en 1910, mais on ne peut procéder à l'adjudication des travaux de la section Vichte-Berchem avant que l'Administration des chemins de fer de l'Etat ait dressé le projet définitif du passage inférieur de Vichte. En 1912, le 20 février, la ligne est inaugurée de Courtrai à Vichte.

Les travaux sont adjugés pour la construction de Vichte-Berchem (11 km) et furent terminés avant août 1914. Le rapport annuel de 1919, qui résume les activités des années de guerre, signale que toute la ligne a été démontée durant la guerre 1914-1918 et que la section de Courtrai à Vichte a été remise en service en décembre 1919. La section reconstruite Vichte-Berchem fut inaugurée en février 1922 et la section Courtrai-Deerlijk électrifiée en 1932.

Un de nos agents de Mons passe d'un continent à l'autre et retrouve la voie étroite

L'an dernier, la Rédaction de « Nos Vicinaux » a eu le plaisir de recevoir une lettre du Congo envoyée par un ancien agent du Groupe du Hainaut, qui a quitté les Vicinaux de Belgique pour s'engager aux...
VICICONGO !

Il s'agit de M. Waterlot du dépôt de Mons-Bassins qui, aux dernières nouvelles, se trouvait à BUTA. Nous lui avons demandé en quoi consistait son nouveau métier ; voici ce qu'il nous écrit :

« J'ai donc quitté la Belgique le 15 août 1956 à destination de Paulis (Congo-Belge) pour exercer les fonctions de cantonnier au service des Chemins de Fer Vicinaux du Congo (Vicicongo). Je suis affecté au canton de Paulis qui s'étend sur une longueur de 70 Km. Mes fonctions consistent en la surveillance, l'entretien des voies et la conduite des différentes équipes de piocheurs noirs échelonnées sur toute la longueur du canton.

Pour mes déplacements sur la ligne, je dispose d'une draine à pompes actionnée par une équipe de noirs. Ce système est très pratique car il permet de parcourir le canton à faible vitesse.

L'hiver en Belgique correspond à la saison sèche au Congo et chaque cantonnier va, à partir du 17 décembre, commencer la grande révision de son canton. Cette révision consiste à déblayer entièrement la voie, remplacer le matériel défectueux, c'est-à-dire remettre la voie tout à fait en bon état. Ces travaux de révision durent environ trois mois.

Voilà donc en quoi consiste mes occupations journalières à la Vicicongo.

Je profite de l'occasion pour remettre le bonjour à l'équipe de piocheurs du dépôt de Mons-Bassins et également aux copains du personnel roulant, ainsi qu'à la Direction des Voies et Travaux et du personnel roulant.»

Ce sympathique message nous donne l'occasion de publier un article, longtemps remis, sur le réseau et les activités des « Vicinaux du Congo ».

Par une curieuse coïncidence, deux sociétés de transport en commun utilisant la voie étroite : l'une en Afrique et l'autre en Belgique, ont leur siège à Bruxelles, dans la même rue.

Ce fait, ainsi que la relative similitude de leur raison sociale « Vicinaux » et « Vicicongo » font que plus d'une fois des colis ou des plans ont été envoyés par erreur à l'une ou à l'autre adresse ; d'autre part, des personnes de l'extérieur nous ont souvent demandé « si c'était la même société qui exploitait au Congo ».

Il était donc tout indiqué de faire mieux connaître au personnel de la S.N.C.V. cette Société qui, à 6.000 Km. d'ici, a amené une voie vicinale (0,60 m) dans des régions délaissées par le grand chemin de fer.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER VICINAUX DU CONGO « VICICONGO »

La Société des Chemins de Fer Vicinaux du Congo, constituée le 7 mai 1924, s'est assignée comme but principal la construction et l'exploitation de lignes de chemin de fer à voies étroites, destinées au transport des

voyageurs et des marchandises dans la Colonie.

Aketi, située au terminus de la partie navigable de l'Itimbiri, un affluent du fleuve Congo, est le siège de la société et le point de départ des

LES VOIES FERRÉES AU CONGO BELGE

Alors que les chemins de fer en Belgique, comme dans presque tous les pays d'Europe, ont adopté l'écartement de 4'8 1/2 (1 m. 435), le Congo belge a adopté l'écartement du Cap, c'est-à-dire 3'6" (1,067 m.) parce que c'était celui des lignes ferrées d'Afrique du Sud, du Mozambique et des Rhodésies.

Alors qu'en Belgique, les traverses en bois sont beaucoup plus nombreuses que les traverses en fer, c'est la traverse en fer qui est généralement adoptée au Congo.

Le Congo belge ne connaît pas encore les doubles lignes et son exploitation doit se faire par voie unique.

Vu les fortes précipitations des pluies en des périodes très courtes, les fossés doivent être beaucoup plus profonds et mieux soignés au Congo qu'en Belgique, afin d'éviter des détériorations à la plate-forme de la voie. La hauteur d'eau tombant annuellement au Congo est en moyenne de 1,30 m., soit le double de la Belgique et les jours de pluie sont moins nombreux au Congo qu'en Belgique.

voies ferrées étroites qui relient au fleuve Congo les régions cotonnières de l'Uélé et les exploitations aurifères de l'Ituri. De la station d'Aketi (voir la carte) une ligne ferrée atteint Mungbere en passant par Buta, Liénart, Zobia et Paulis. De cette dorsale se détachent vers le Nord deux bretelles atteignant la première Bondo et la seconde Titule.

Lorsqu'en 1930, on étudia les possibilités d'extension du réseau, on projeta de prolonger le rail de Bondo vers Bangassou, porte de l'Afrique Equatoriale Française. En atteignant la frontière de l'A.E.F., on pouvait espérer la possibilité d'assurer une partie du trafic d'importation et d'exportation des régions minières et agricoles de l'Ubanguï. Malheureusement, les espoirs ne se sont pas réalisés et aujourd'hui un important trafic routier par camions lourds suffit à amener principalement du ciment en A.E.F.

En atteignant Mungbere, on assurait la prépondérance de la voie nationale pour les importations et les exportations. Paulis et Gombari, centres de productions de café et de coton, d'une part, et les régions minières de Moto, d'autre part, voyaient faciliter la production et l'évacuation de leurs richesses. La plus grande partie de ce programme a été réalisée à ce jour.

Partant d'Aketi, la voie fut lancée vers le nord, les 30 premiers kilomètres furent inaugurés le 15 juin 1926 ; le 31 décembre 1934, le rail atteignait Paulis. Le 1^{er} octobre 1937, il atteignait Mungbere, située sur la route de Bokuma à Faradje, à 60 km de Gombari.

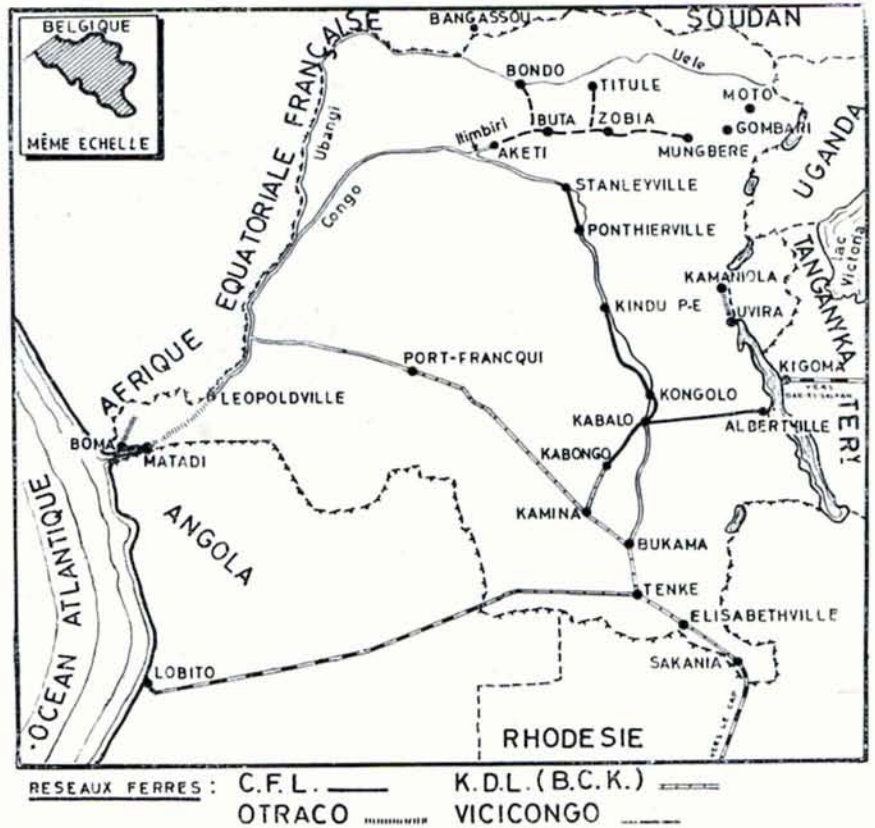
LE RESEAU FERRE.

Le réseau ferré s'étend actuellement sur une longueur de 842 km et comprend :

- 1° la ligne d'Aketi à Mungbere, longue de 685 km ;
- 2° la ligne de Komba à Bondo, longue de 121 km qui met en liaison les voies précédentes avec l'Afrique Equatoriale Française, par l'intermédiaire de la ligne automobile Bondo-Bangassou ;
- 3° la ligne de Liénart à Titule, longue de 31 km ;
- 4° cinq kilomètres de voies de raccordement.

Le matériel utilisé sur ce réseau comprend 8 locomotives Mikado de 42 tonnes, 14 locomotives de 26 tonnes, 13 locomotives de 10 tonnes et 310 wagons de diverses catégories, y compris les 56 nouveaux wagons à bogies de 15 tonnes. Trois prototypes de locomotives diesel à transmission hydraulique de 13,5 T ont été mis en service en 1956-57.

Il s'agissait de prototypes et l'on s'est rendu compte que l'exploitation serait mieux assurée en utilisant des locomotives plus lourdes et plus puissantes ; c'est ainsi que 7 locomotives de 16 T sont actuellement en commande.



DETAILS TECHNIQUES DE LA LOCO-DIESEL, PROTOTYPE DES VICICONGO.

Type (catalogue du constructeur)	—	1203
Longueur hors tampons	—	C
Symbole	mm	5874
Longueur hors traverses de tête	mm	4970
Largeur totale	mm	2330
Empattement par bogie	mm	—
Empattement total	mm	2420
Ecartement de voie	mm	600
Diamètre des roues	mm	774
Puissance	CV.	186
Effort maximum à 25 p. c. d'adhérence	Kgs	3000
Vitesse maximum	km/h	40
Passage en courbe de rayon min.	m	50
Poids total en charge	Ton.	13

Caractéristiques de ce chemin de fer vicinal.

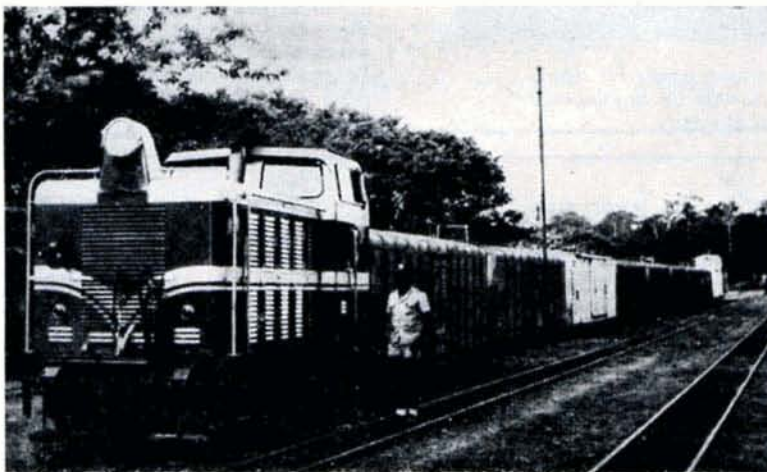
- Ecartement de 0,60 m ;
 - Rails de 9,5 à 33 kg au mètre courant ;
 - 12 traverses par section de 8 m ;
 - Rampes maxima 15 pour mille ;
 - Rayon de courbure minimum en pleine voie : 150 m.
- Ces caractéristiques permettent le transport utile de 150 tonnes par train.

LE PORT D'AKETI.

Les « Vicicongo » exploitent également le port d'Aketi, d'où est parti le premier tronçon du réseau ferroviaire. Les derricks et les grues sont mûs électriquement. Le trafic de ce port a augmenté de 154 p. c. en dix ans.

LE RESEAU ROUTIER.

Un réseau routier de l'ordre de 20.000 km est formé de routes desservies par des cars-courriers et de routes secondaires destinées au transport des produits et des marchandises. Sur les grandes dorsales circulent chaque semaine des véhicules-courriers qui donnent correspondance dans les deux sens aux avions de la Sabena, aux bateaux de l'Otraco, du Nil, de l'Uganda et aux trains des chemins de fer des Grands Lacs. D'importants achats de matériel roulant routier ont eu lieu pour faire face à un trafic qui a augmenté de 75 p. c. en 5 ans. En 1956, la capacité du parc automobile s'est ainsi accrue de 38 p. c.



Train de wagons fermés de 17 T. de charge utile ; la longueur intérieure est de 12 m. 170. La locomotive est un des trois modèles prototypes à moteur diesel G.M. 6 cylindres d'une puissance de 186 C.V. La locomotive a un poids de 13 T. 500, la charge par essieux étant de 4 T. 500. Transmission hydro-mécanique par convertisseur de couple. Boîte automatique à deux vitesses.

Un nouvel axe Goma-Kampala est exploité depuis fin 1955 par cette société.

A l'heure actuelle, comme la S.N.C.V. en Belgique, les « Vicicongo » assurent le transport du courrier postal jusque dans les régions les plus éloignées.

INDUSTRIE HOTELIERE ET ENERGIE ELECTRIQUE.

La société exploite également des hôtels échelonnés sur les grandes artères routières et dont certains sont luxueux.

D'autre part, les « Vicicongo » sont producteurs d'énergie électrique, grâce à des centrales qui fournissent le courant électrique aux habitants d'Aketi et de Paulis ; trois cabines à haute tension ont été montées pour la distribution du courant H.T. (6.000 volts) sur le réseau de Paulis.

L'EFFORT DE GUERRE.

Pendant la dernière guerre, les autorités alliées décidèrent d'acheminer à travers le Congo du matériel destiné aux armées du Moyen-Orient.



Les services routiers de marchandises sont assurés par des camions Marmont à moteur diesel, avec remorque de 6 tonnes. On distingue à droite la voie étroite.

C'est dans les ateliers de « Vicicongo » à Paulis que furent montés 8.479 camions de 17 types différents. Ces camions chargés de vivres et de munitions furent conduits de Paulis à Juba par des chauffeurs de la société, qui eut à résoudre l'épineux problème du recrutement de cette main-d'œuvre et de sa formation profes-

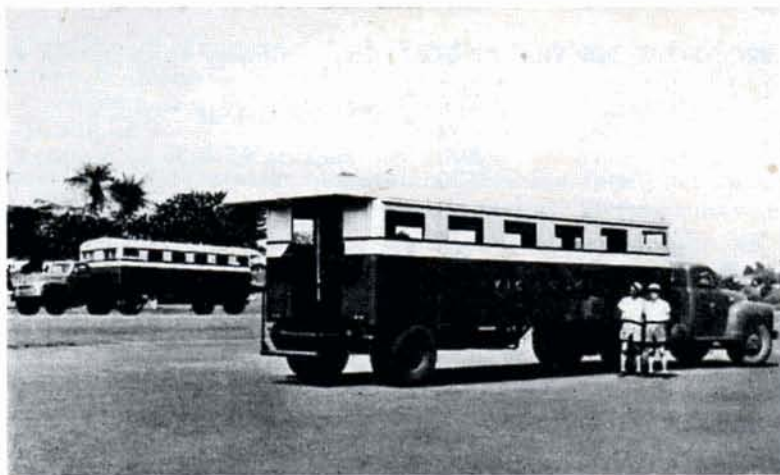
sionnelle endéans un temps limité par les nécessités de guerre.

♦♦

Fin 1956, l'effectif du personnel comptait 162 Européens et près de 5.800 Congolais. L'activité de ces dernières années a été caractérisée par une augmentation constante du trafic du réseau routier, au port d'Aketi et sur le réseau ferré marchandises.

Comme nos lecteurs ont ainsi pu s'en rendre compte, les activités des Vicinaux du Congo ne sont aucunement comparables à celles de la S.N.C.V. dans la métropole. Il apparaît en effet que le trafic des marchandises, tant sur le réseau ferroviaire que sur le réseau routier, sont des activités vitales souvent influencées par l'état du marché de certains produits comme l'huile de palme ou le caoutchouc et, par ailleurs, la fourniture d'électricité, une exploitation portuaire et la gestion d'une chaîne d'hôtels achèvent de donner à la société « Vicicongo » un aspect très spécial.

Nous sommes heureux que la lettre de notre ancien collègue, devenu abonné à notre revue, nous ait donné l'occasion de parler de cette Société dont le nom prête parfois à confusion avec la S.N.C.V.



Les « Vicicongo » assurent depuis quelque temps les transports en commun des indigènes dans la ville de Stanleyville au moyen de ces curieux autobus.

SAN-FRANCISCO CONSTRUIT DANS UN BUT TOURISTIQUE DE NOUVEAUX « ANCIENS TRAMS »

Dans le tout premier numéro de « Nos Vicinaux », nous avons montré une photo du tramway à câble de San-Francisco. Depuis lors, le Conseil Municipal a maintes fois discuté de l'abandon de cette exploitation anachronique, mais les habitants ont fait comprendre leur attachement à ce moyen de transport qui fut témoin de la reconstruction de la ville après le terrible tremblement de terre.

Il y a quelques mois, on a construit une nouvelle voie pour un nouveau service de « cable car », et la ville a édité une affiche touristique qui représente ce tramway si typique.

LES GYROBUS

Nous apprenons que la ville de Bad Reichenhall, station balnéaire allemande, a doté son parc d'autobus et de camions d'un système de propulsion gyroélectrique parfaitement silencieux, qui a déjà fait ses preuves en Suisse et en Belgique.

La ligne vicinale gyrobus Gand-Meirelbeke, fonctionne depuis août 1956. Cet essai, car évidemment il s'agit d'un essai, continue à être suivi avec la plus grande attention par nos ingénieurs et les délégués de la firme Oerlikon, qui ont été heureux de trouver, à proximité de leur pays, un terrain d'expérience.

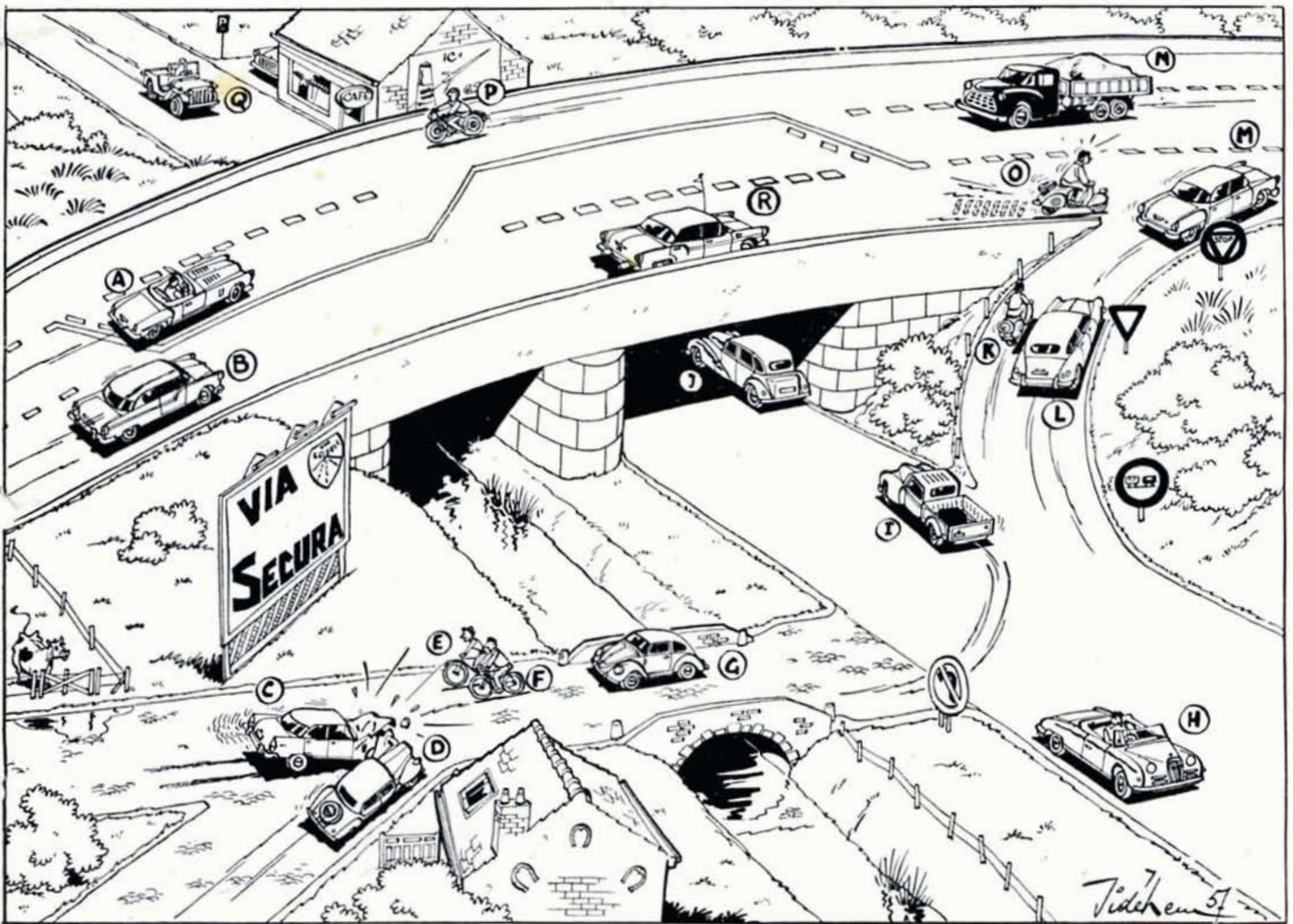
Rappelons qu'en effet, la plus importante exploitation par gyrobus est situé à Léopoldville, à quelque 6.000 Km de la Suisse.

FAUT-IL CREER UN MUSEE DE TRAMWAYS EN BELGIQUE ?

L'article, paru sous ce titre, dans le dernier n° nous a valu plusieurs témoignages d'intérêt et, notamment, la conservatrice du Musée des Chemins de fer néerlandais nous a fait savoir qu'on y avait mis à l'abri plusieurs voitures de tramways.

A côté d'un tram à chevaux et d'une locomotive à vapeur à voie étroite se trouvent trois motrices, trois remorques et un petit wagon de marchandises à un essieu.

Connaissez-vous le Code de la Route ?



Vous voyez, sur le croquis ci-dessus, des usagers de tous genres : automobilistes, motocycliste, scooteriste et cyclistes. Chacun est identifié par une lettre : A, B,...

Ci-dessous, tracez une croix en regard de chaque lettre qui correspond à un usager en défaut. Tous les véhicules sont supposés en mouvement, sauf J et R qui stationnent.

Comparez vos réponses avec celles qui sont données à la page 20.

A <input checked="" type="checkbox"/>	D <input checked="" type="checkbox"/>	G	.....	J <input checked="" type="checkbox"/>	M <input checked="" type="checkbox"/>	P	.....
B	.....	E	.....	H <input checked="" type="checkbox"/>	K <input checked="" type="checkbox"/>	N <input checked="" type="checkbox"/>	Q <input checked="" type="checkbox"/>
C <input checked="" type="checkbox"/>	F <input checked="" type="checkbox"/>	I <input checked="" type="checkbox"/>	L	.....	O	.....	R <input checked="" type="checkbox"/>

LE DEPASSEMENT EST TOUJOURS INTERDIT

1. Si la route n'est pas libre.
2. Dans les carrefours non gardés.
3. Aux passages à niveau.
4. Si le précédent exécute lui-même une manœuvre de dépassement.
5. Dans les virages masqués.
6. A moins de 100 m. du sommet d'une côte.
7. Sur les ponts de moins de 6 m.
8. Lorsqu'un signal interdit de doubler.

Concours - Record de sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 31 AOUT 1957

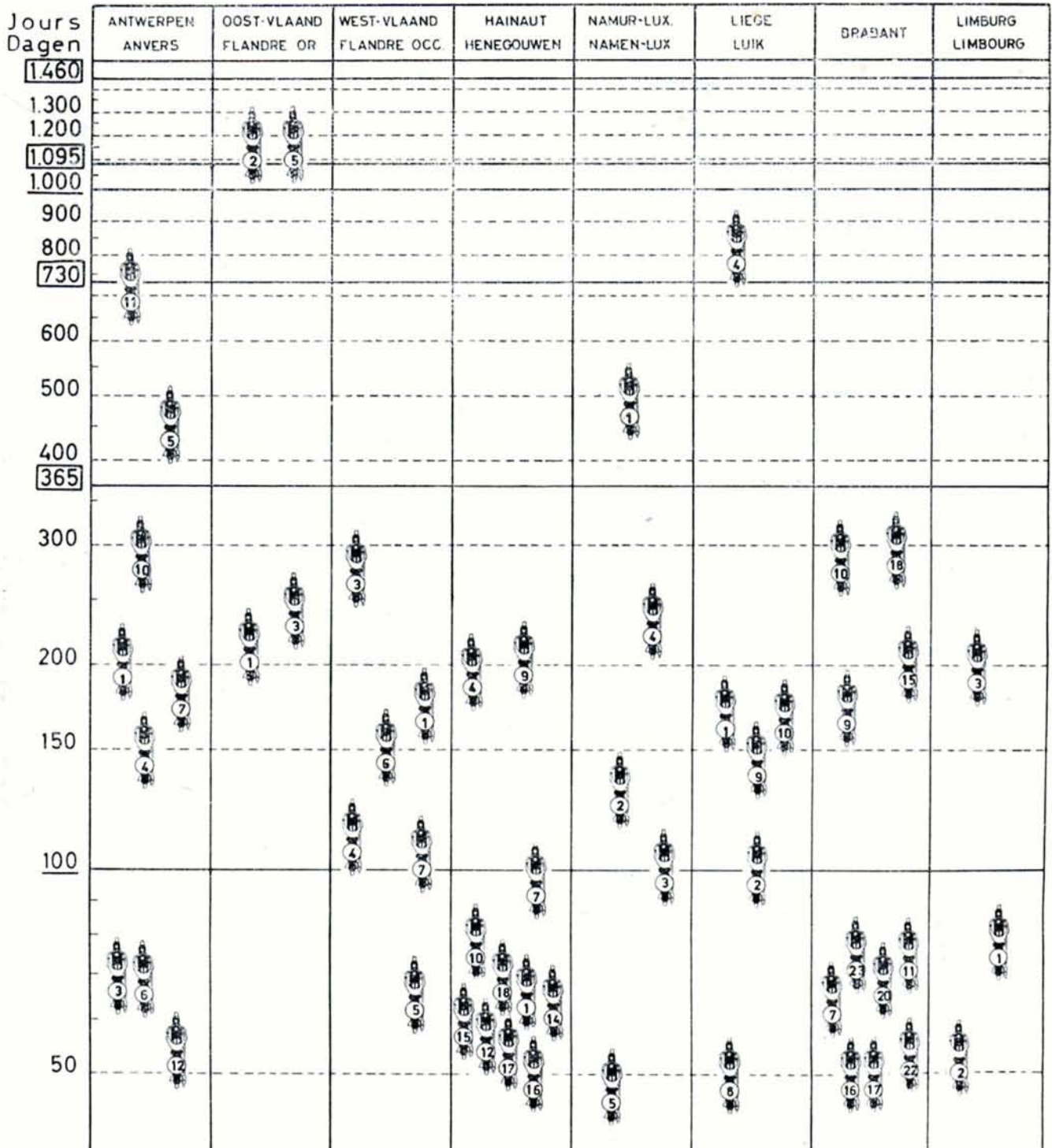
Les 5/7 exactement du nombre d'équipes ont réussi à « tenir » au moins 50 jours consécutifs sans accident, ce qui témoigne d'un effort remarquable de la part de nos agents. Au mois d'août 1957, 18 accidents seulement furent enregistrés, ce qui constitue le record minimum, déjà atteint toutefois au mois de juillet 1956. Encore un record à battre. Pas possible ? Allons donc. IL LE FAUT, parce

que les agents de la S.N.C.V. LE VEULENT.

Il est intéressant de noter que les deux Groupes, comprenant chacun quelque 200 agents, le Brabant et le Hainaut, défendent leur position avec un même nombre d'équipes, soit 11 sur 19, et que dans tous les autres Groupes il ne manque chaque fois qu'une seule équipe à l'appel.

Beau redressement au Hainaut. Effort continu au Brabant. A Liège, la tension monte, le « 4 » fonçant vers le 1000.

Le 8 novembre cette équipe n° 4 (Mouvement Jemeppe - Verlaine) aura peut-être atteint le 1000^{me} jour sans accident. Espérons que nous puissions confirmer et célébrer ce beau résultat dans le prochain numéro.



LES MAUVAISES RAISONS DE CELUI QUI NE VEUT PAS PORTER DES LUNETTES

Ça fausse la vue !

Les verres qui faussent la vue ne sont pas de vrais verres de sécurité.

Les verres de Sécurité doivent être parfaitement neutres, bien surfacés, aux faces parallèles, et ne produire ni distorsion, ni fatigue, ni migraine.

Ça prend les buées et la poussière ; on ne voit pas bien le travail !

Un automobiliste gêné par la buée ou par la poussière ne supprime pas son pare-brise pour autant. Il l'essuie, le nettoie, ou utilise un produit ou un dispositif anti-buées.

Une lunette, même de sécurité, doit être soigneusement entretenue. Le verre finit par se rayer s'il est posé directement sur un établi. La poussière en arrive à former un dépôt. Il existe aujourd'hui des produits qui, passés sur les verres, empêchent la formation de buées ou même le dépôt de poussières.

L'accident survient toujours quand on n'a pas ses lunettes !

C'est le plus mauvais des prétextes. C'est un peu le raisonnement du Monsieur qui, souffrant des pieds, marcherait pieds nus, se blesserait et dirait : « C'est toujours quand on est déchaussé, que ça arrive ! »

Disons plutôt que l'accident frappe le négligent qui ne peut souffrir ses lunettes, juste au moment où il les porte relevées sur le front.

Je n'en ai jamais porté et je n'ai jamais rien eu de grave !

Vous avez eu de la veine ! Souvenez-vous bien : combien de vos camarades, à vos côtés, ont-ils été sérieusement blessés aux yeux ? S'ils avaient porté des lunettes quelconques...

Les accidents aux pieds

Parmi les accidents qui se répètent et qui entraînent grand nombre d'heures perdues, il faut noter les accidents aux pieds et en particulier les écrasements ou fractures d'orteils par chutes de matériel.

Entre le 1^{er} janvier 1957 et le 30 juin 1957, c'est-à-dire en six mois, nous avons dénombré 22 accidents aux pieds entraînant 292 jours de chômage.

M. Cl. Libion, délégué ouvrier de la

Sécurité et Hygiène de l'atelier d'Andenne-Seilles, nous a fait savoir que deux agents portant des chaussures de sécurité avaient reçu des charges très lourdes sur les pieds, mais **grâce à leurs bottines de sécurité** ils n'avaient rien senti.

Voici les faits. Le 30 juillet, lors d'un chargement d'un matériel à destination du dépôt de Salzinnes, sur le camion du service V.T., l'agent Dufour, à la suite d'une fausse manœuvre, a reçu sur le pied droit un ressort

AR d'autobus, pesant 127 kg 500 ; le bout de la chaussure a été entaillé sans autre ennui.

Le 30 août, l'agent Istat procédait au déchargement de matériel provenant de l'usine Brossel, lorsqu'à la suite d'une fausse manœuvre, il reçut sur le pied gauche une culasse de moteur Leyland pesant environ 45 kg. Le bout de la chaussure porte la trace de cette chute. Là également, grâce à l'emploi de ce genre de chaussures, l'agent n'a eu aucune blessure.

UN COLLÈGUE ATTENTIONNÉ

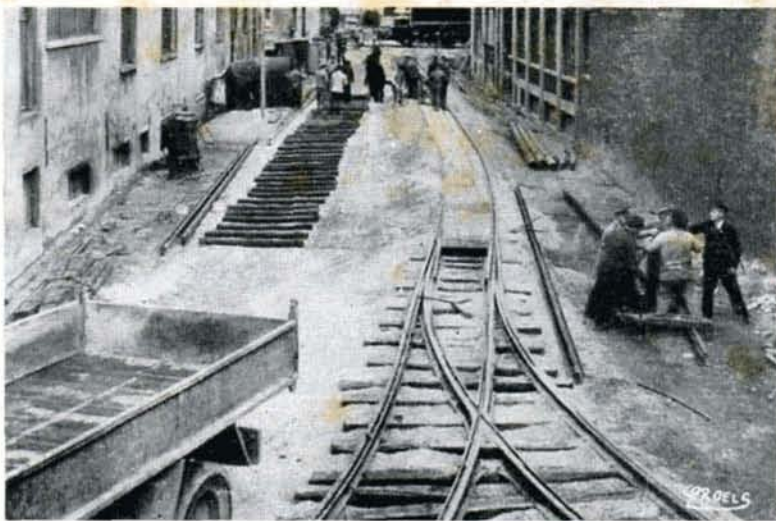


Il y a quelques mois, la Senne coulait encore entre ces murs, à Bruxelles, et comme il ne s'agit pas d'une rue, cette nouvelle artère n'a pas de nom.

Cette photo, prise à la fin du mois d'août, montre les travaux de pose de voies effectués sur l'ancien lit de la Senne remblayé.

Depuis le mardi 10 septembre, les manœuvres d'arrivée et de départ des tramways vicinaux, aboutissant à la gare du Nord, ont lieu sur cette section.

Les quais de départ qui seront construits sur le terre-plein de la place Rogier seront inaugurés dans la première quinzaine du mois d'octobre et dans le prochain bulletin nous pourrions montrer des photos de notre emplacement d'embarquement définitif.



S. N. C. V. PARTOUT

Cet autobus, dont nous reconnaissons la silhouette, traverse une petite ville dont le nom est célèbre en Belgique, mais qui est néanmoins peu connue des touristes.

En effet, le nom de la ville de Herve évoque un fromage au goût prononcé, qui fait les délices de bien des amateurs lorsqu'il est servi, soit avec une tasse de café fort ou avec l'appoint d'un Bourgogne d'une bonne année. Car le fromage que l'on fabrique dans cette région est digne d'être comparé aux produits similaires de France et c'est bien ce qu'en pensent les chevaliers de la Jurade des vignobles de Château-Neuf du Pape qui sont venus en septembre, revêtus de leur costume pittoresque et munis de leur tasterwin d'argent, procéder au mariage symbolique d'une jolie citoyenne de Herve avec un représentant de la Bourgogne.

Ils auront, sans doute, vu passer notre autobus de la ligne Liège-Fléron-Herve-Battice-Verviers-Montzen qui a ceci de particulier : c'est que son horaire se trouve dans la partie « chemins de fer » de l'indicateur de la S.N.C.B. et qu'elle est exploitée en autobus par la S.N.C.V. Cette photo nous a été envoyée par M. Dath, un de nos abonnés de Beyne-Heusay.



Cet été, nous avons découvert cette jolie maisonnette tapie dans un verger situé près de Limal le long de la ligne vicinale Bruxelles-Wavre. De prime abord, rien ne peut faire deviner qu'il s'agit en réalité d'une ancienne voiture vicinale. Le locataire, qui par hasard était un grand ami des Vicinaux, nous fit découvrir le matricule A. 1307 sous une couche de couleur crème ! Le propriétaire, dont la villa se trouve à 50 m. de là, a pourvu ce bungalow de toutes les commodités avec prise d'électricité et de radio, avec réservoir d'eau, réchaud

à gaz avec bonbonne de butane et, comble de raffinement, le beurre et le lait étaient au frais dans un trou pratiqué sous la voiture et fermé par une trappe découpée dans le plancher de la plateforme ! Le propriétaire a acheté autrefois deux voitures remorques à un marchand de mitraille. Aujourd'hui, les particuliers qui veulent acquérir des voitures directement auprès de nos directions régionales sont avisés qu'ils ne peuvent plus les utiliser comme habitation et qu'elles doivent être démolies.

Connaissez-vous le code de la route

REPONSES AU QUESTIONNAIRE

- A Franchit une ligne blanche continue.
- C N'a pas respecté la priorité de D qui vient à sa droite.
- F Roule de front avec E, au lieu de se mettre en file à l'approche d'un véhicule. (Notez qu'en agglomération, il est toujours interdit de rouler de front.)
- I Vire à gauche malgré le signal d'interdiction placé au débouché de la route qu'il vient de quitter.
- J Stationne sous un pont.
- K Dépasse L alors qu'il vient de franchir un signal d'interdiction.
- M La surprise de O indique que M n'a pas respecté le signal « Stop ».
- N Sur une chaussée divisée en trois bandes de circulation, ne roule pas dans la bande de droite.
- Q Ne tient pas sa droite.
- R Stationne sur un pont.