

NOS VICINAUX

PERIODIQUE DESTINE AU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.

AFFILIE A L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE BELGIQUE

Comité de rédaction : rue de la Science, 14, Bruxelles



Le Personnel du Groupe des Flandres fait ses adieux à son Chef de Groupe

C'EST avec joie et fierté que le personnel du Groupe des Flandres accueille la nouvelle de la nomination de son Chef aux fonctions de Directeur Général de la S. N. C. V.

Mais la satisfaction éprouvée ne tarda guère à se teinter d'un sentiment de mélancolie.

En effet, cette flatteuse nomination signifiait aussi le prochain départ d'un Chef expérimenté et plein de tact, dont l'ardeur et le dévouement au travail avaient toujours été un exemple entraînant qui ne faisait jamais paraître trop lourde la tâche la plus ardue et la plus ingrate.

Une grande manifestation fut donc projetée par le personnel des Flandres, afin de rendre hommage au nouveau Directeur Général, de témoigner sa reconnaissance et son affection à son Chef de Groupe, et de fêter ses 25 années de service.

Mais M. R. Hoens, informé de ce vaste projet, fit savoir d'une façon formelle que la manifestation envisagée devait se limiter à une petite cérémonie intime.

C'est pourquoi, en présence d'un délégué de chaque service et au nom de tous les agents du Groupe, le doyen des Chefs de Service, remit simplement à M. Hoens une adresse entièrement réalisée par le personnel et reliée en cuir repoussé.

M. Hoens remercia en termes émus. Il exprima sa satisfaction d'avoir trouvé auprès de ses subordonnés, même dans les circonstances les plus difficiles, tant de collaboration compréhensive et tant de dévouement. Il insista surtout pour que chacun continue à ne pas considérer sa tâche quotidienne, si modeste qu'elle puisse être, comme une routine, mais remplisse ses fonctions avec intérêt et dévouement.

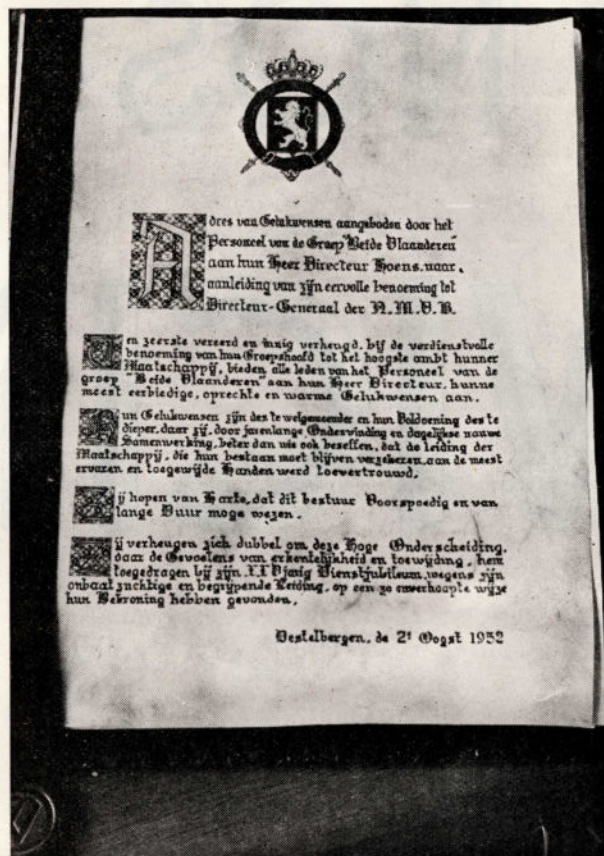


Photo 1 : Reproduction de l'adresse écrite sur parchemin.

Par l'organe de « Nos Vicinaux », le personnel des Flandres réitère ses vœux de prospérité au nouveau Directeur Général et se félicite que le personnel tout entier de la S. N. C. V. puisse profiter bientôt des qualités dont fit preuve son ancien Chef de Groupe.



Photo 2 : M. Hoens, Chef de Groupe, écoute la lecture du texte de l'adresse.

Le Personnel de l'Administration Centrale fait ses adieux à M. le Directeur Général DE VOS

Quelques jours avant le départ de M. De Vos, le personnel de l'Administration Centrale manifesta le désir de témoigner sa reconnaissance et sa sympathie à son Directeur Général.

La cérémonie fut fixée au jeudi 25 septembre.

Au jour indiqué, le personnel se rendit à 11 h. 30, dans la grande salle du sous-sol, qui venait d'être aménagée pour servir désormais de salle de conférence.

Coude à coude, les ouvriers, les huissiers, les commis, les rédacteurs, les fonctionnaires se groupèrent en demi-cercle.

Quelques instants plus tard, M. le Directeur Général, accompagné de MM. les Directeurs et Chefs de Groupe, fit son entrée dans la salle, où il fut reçu par MM. les Directeurs De Cock et Vrielynck.

C'est M. Vrielynck qui, le premier, prit la parole en ces termes :

Monsieur le Directeur Général,

Il y a cinq ans — jour pour jour à peu près — je souhaitais au regret M. Jacobs une heureuse retraite et je mettais en votre direction, que j'espérais éclairée et diligente, tous mes espoirs.

Brusquement écourtée, votre gestion n'en apparaîtra que plus brillante, que plus dynamique.

Vous avez donné à l'autobus vicinal un coup de volant et une poussée d'accélérateur de votre façon, qui resteront mémorables dans nos annales.

Je serais mal venu de vanter votre talent et votre savoir-faire quand les plus hautes autorités du pays y ont rendu un insigne hommage en vous appelant à la Direction Générale du grand Chemin de Fer.

Cet hommage nous en prenons tous — individuellement et collectivement — notre part avec un peu de fatuité, peut-être — à coup sûr avec la conscience de vous avoir assisté dans votre tâche du mieux que nous avons pu.

J'ose espérer, Monsieur le Directeur Général, que vous nous quitterez avec un certain regret.

Mais je ne me fais pas trop d'illusions à cet égard, car vous êtes trop jeune, trop plein de vitalité pour regarder en arrière. C'est en avant que se portent vos regards.

Aussi est-ce avec confiance et avec toute notre sympathie que nous sommes dans l'attente de vos nouvelles performances.

Persuadé que vous êtes de la nécessité d'une collaboration étroite et logiquement distribuée entre les deux grandes entreprises belges de transport en commun, vous ne manquerez pas de rester toujours un sincère et généreux ami du vicinal.

En vous souhaitant bonne route, Monsieur le Directeur Général, permettez-nous de vous donner un conseil : celui de ne pas abuser de vos forces.

C'est dans cet esprit que nous vous prions d'accepter, en notre souvenir, ce lampadaire qui vous incitera à prendre, dans votre fauteuil, les heures de délassement indispensables.

Nous nous permettons d'associer de tout cœur M^{me} De Vos à l'hommage que nous vous rendons.

Elle a toujours su vous entourer de ce bien-être matériel et moral qui est le secret des maîtresses de maison attentives et dévouées.

Quand les applaudissements eurent cessé, M. Jean Félix, chef de bureau, prit la parole en néerlandais. Il assura M. le Directeur Général, que son activité à la tête de notre organisme, bien que de courte durée, laissera des traces profondes, non seulement dans l'organisation intérieure des Services, mais aussi parmi le personnel.

A cet effet, dit-il notamment, je désire être l'interprète de nous tous pour vous faire part de l'admiration que nous éprouvons pour l'organisateur clairvoyant, pour le chef dynamique, que vous êtes.

Nous, fonctionnaires et agents de la S. N. C. V., ressentons une grande fierté du fait que la Direction Générale des Chemins de Fer Belges a été offerte à notre Directeur Général.

M. De Vos, s'exprimant lentement comme s'il voulait peser tous ses mots, dit alors combien il avait été touché par cette manifestation. A propos des éloges qui lui furent adressés, il affirma qu'il n'aurait pu réussir dans sa tâche, s'il n'avait pas bénéficié de la collaboration intelligente du personnel.

Ne croyez guère, dit-il, que je n'éprouve pas de

regret en quittant les Vicinaux. J'étais venu ici en inconnu, mais au bout de quelque temps, j'ai constaté avec un vif plaisir que l'élite du personnel avait compris le sens dans lequel je désirais que les efforts soient portés. En ce qui concerne la S. N. C. B.,



M. le Directeur Général De Vos répond aux discours.
A ses côtés, M. Vrielynck, Directeur.

j'ai toujours cru et je crois encore qu'une collaboration parfaite est désirable et possible. Je vous promets à ce sujet tout mon appui et s'il m'arrivait de l'oublier, vous seriez en droit de me le rappeler.

M. De Vos présenta alors son successeur : Il a plu au Roi, dit-il, de nommer M. Hoens, Directeur Général de la S. N. C. V. Du moment qu'on estimait qu'il fallait nommer un chef jeune, susceptible d'accomplir une longue carrière, nul choix ne pouvait être meilleur.

M. De Vos évoqua l'expérience de Bruges et mit en valeur la persévérance et la diplomatie déployées par M. Hoens dans cette affaire.

M. De Vos confirma qu'il emportait un excellent souvenir de son passage à la S. N. C. V. et, avec une pointe d'émotion dans la voix, conclut en ces termes : Je considère les 5 années que j'ai passées ici comme les plus fécondes de ma vie.

Lorsqu'il se retira, M. le Directeur Général fut longuement applaudi par l'assistance.

Le Conseil d'Administration rend hommage à M. le Directeur Général DE VOS



La séance du Conseil d'Administration du 30 septembre 1952 fut la dernière à laquelle assista M. le Directeur Général De Vos.

A l'issue de la réunion, M. le Président, Comte de Lichtervelde, entouré des administrateurs, rendit hommage à M. De Vos. Il rappela d'abord les causes et l'importance du déficit enregistré à l'époque où M. De Vos fut installé comme Directeur Général.

Après avoir décrit l'ampleur de l'œuvre réalisée, M. le Président brossa à grands traits, le programme que M. De Vos s'était tracé en 1949. Puis il ajouta :

Le mérite réel de M. De Vos n'est pas tant d'avoir conçu ce programme avec ses Directeurs, — M. Jacobs en avait tracé une partie — que d'en avoir réalisé l'exécution avec un dynamisme qu'il a pu communiquer à la plupart de ses collaborateurs.

La direction d'une grande entreprise requiert avant tout la constance dans l'effort. La persévérance à poursuivre la voie que l'on s'est tracée sans se laisser rebuter par les mille et un obstacles est la caractéristique de l'homme d'action.

Notre Directeur Général est de cette trempe.

Il a résolu les difficultés techniques; il a fait face aux embarras financiers et a déjoué les embûches dérivant des formalités administratives si nombreuses et si complexes qui lient notre Société.

Mais, continua M. le Comte de Lichtervelde, les mesures d'économie ont posé un problème humain et social dont il s'est efforcé de trouver la solution.

Ce problème, M. De Vos l'a exposé nettement au Conseil, avec la clarté et la franchise qui sont le propre de son caractère.

Où résidait l'intérêt réel et bien compris du personnel des Vicinaux ?

Était-ce dans le maintien d'une formule d'exploitation vouée en plusieurs régions au dépérissement ? Ne fallait-il pas au contraire mettre sur pied une structure améliorée et plus solide, répondant mieux aux exigences accrues de la clientèle ?

Le bon sens nous a orientés de ce côté. En décidant vite et en exécutant rapidement, les Vicinaux se sont adaptés aux circonstances nouvelles.

Le réalisme, la bonne humeur, l'esprit de justice, le sens du progrès qui animent M. De Vos lui ont valu la confiance amicale du Conseil d'Administration.

De mes contacts personnels avec notre Directeur Général, j'ai retenu que ce haut fonctionnaire est un vrai chef d'industrie, qui allie les meilleurs qualités de nos grands commis de l'administration au sens des affaires qui distingue les dirigeants de nos plus grandes firmes industrielles. En toute matière, il dégage des règles rationnelles et il les applique ensuite avec fermeté et avec discernement. Doué d'un sens critique très développé, ne perdant jamais de vue l'objectif final, il distingue sur le champ la dominante des problèmes les plus complexes. Son souci de l'ordre, de la méthode et même de l'esthétique vaut à la Société Nationale une réputation enviable due à l'aspect extérieur et intérieur de nos bâtiments, de nos installations, de nos voitures.

M. le Président conclut en disant : Le travail en commun a créé entre vous et le Président, entre vous et chacun des membres du Conseil, et je veux citer nommément notre si regretté collègue M. Versichelen, les liens inaltérables d'amitié

personnelle. Cette amitié, mon cher Monsieur De Vos, vous suivra dans la haute charge que vous allez occuper demain. Elle est un témoignage de notre reconnaissance. Elle assurera aussi, dans l'avenir, une pleine collaboration entre les deux Sociétés Nationales de transports.

M. le Président offrit alors à M. De Vos, son portrait, dessiné par l'artiste M^{me} Palmers de Terlamen et des fleurs furent présentées à Madame De Vos.

M. De Vos, dans sa réponse à l'allocution de M. le Président, se félicita d'abord du climat cordial qui avait toujours empreint les discussions au cours des séances du Conseil, ambiance dit-il, sans laquelle les résultats flatteurs rappelés par notre Président n'auraient pu être obtenus.

Je n'entends pas, dit-il, faire une longue et fastidieuse énumération de nos réalisations communes, et me bornerai à rappeler que durant les 5 années de notre collaboration, quelque 100 km de lignes ont été construites ou électrifiées, près de 800 km ont été démontés, 450 km devant encore suivre à bref délai.

Pendant ce temps, 2.000 km de services publics d'autobus de substitution ont été mis en activité.

Dans le domaine du matériel roulant, je signalerai que notre réseau ferré s'est enrichi de 150 voitures à bogies, dont la moitié a été construite dans nos ateliers.

80 autorails ont été équipés en tracteur, ce qui nous a permis de supprimer ce qui restait comme traction à vapeur.

Enfin, 200 autobus ont été mis en activité, plus de 100 autres sont en instance de fourniture.

La structure de nos exploitations s'oriente donc nettement vers un réseau électrique prospère et un ensemble de services d'autobus en voie d'expansion continue.

J'ai pu craindre que mon désir de réaliser avec une conviction farouche les mesures qui, à mes yeux, devaient conduire au salut de la Société Nationale, n'ait eu pour conséquence une désaffection à l'égard de ma personne.

J'ai constaté avec plaisir que l'on ne m'en voulait pas trop, puisque des marques de sympathie m'ont été témoignées de toute part.

J'aurai la faiblesse de confesser que celles émanant du personnel me sont allées droit au cœur. Je l'en ai remercié, tout comme j'ai reconnu lui savoir gré de sa collaboration active, d'avoir compris qu'en m'attendant à la tâche de redresser la situation de la Société Nationale, je travaillais directement à sauvegarder l'avenir de nos agents.

A l'occasion de la petite manifestation qui m'a été ménagée par le personnel, il m'a été dit entre autres que les Vicinaux seraient vite oubliés, puisque j'ai l'habitude de regarder en avant. Je l'ai contesté sur-le-champ. Je me souviendrai en effet toujours des années passées dans votre milieu.

Je n'abandonne d'ailleurs pas le secteur des transports. Mes fonctions nouvelles me fourniront la possibilité de resserrer les liens existant entre les deux Sociétés Nationales.

M. De Vos remercia ensuite M. le Président et les membres du Conseil de l'appui que chacun d'eux lui avait apporté et exprima le vœu de voir continuer, avec son successeur, cette tradition de soutien mutuel sans lequel rien de marquant ne pourrait se réaliser.

Le décès de M. Frans VERSICHELEN, Administrateur à la S. N. C. V.

Au début de la réunion du Conseil d'Administration du 2 septembre dernier, M. le Président a prononcé l'éloge funèbre de M. l'Administrateur Frans Versichelen, décédé, la veille, à l'âge de 43 ans.

M. le Comte de Lichtervelde rappela, en ces termes, les mérites du disparu :

Frans Versichelen, né à Gand le 27 décembre 1908, était un des plus brillants professeurs de l'Université de sa ville natale. Secrétaire de la Faculté de Droit, il y enseignait le régime des transports et de la circulation; il dirigeait l'étude approfondie des questions de transport ainsi que les exercices pratiques sur cette matière compliquée. Il enseignait aussi l'économie politique et sociale, l'introduction à l'économie mathématique et les questions relatives à l'outillage commercial et maritime.

Président du Conseil central de l'Economie depuis 1949, Régent de la Banque Nationale, membre du comité de gérance du comité du Kivu, membre du Conseil supérieur de statistique, M. Versichelen se dépensait sans compter dans l'intérêt de la chose publique.

Administrateur de la Société Nationale des Vicinaux depuis 1944, il avait apporté à notre Conseil le fruit de sa formation scientifique qu'enrichissaient un solide bon sens, une modération innée, une vue réaliste des choses. Sa physionomie souriante exprimait bien le fond de son caractère naturellement bon et aimable. Il avait acquis parmi nous une grande autorité parce qu'il connaissait à fond les questions soumises à notre examen; il exprimait ses avis en quelques mots durs et décisifs. Homme d'étude, il ne perdait jamais de vue l'aspect humain des problèmes techniques ou financiers. A maintes reprises il était intervenu auprès de ses amis politiques pour que le Gouvernement soit plus attentif à l'équilibre financier de notre société. Nos directeurs généraux, MM. Jacobs et De Vos, ont trouvé auprès de lui, dans des circonstances difficiles et délicates, un précieux appui.

M. le Président du Conseil adressa à Madame Versichelen et à ses deux petites filles si cruellement éprouvées, l'hommage de ses profondes et ferventes condoléances. Nous garderons, dit-il, de notre collègue un souvenir admiratif et reconnaissant. La Belgique a perdu en lui une de ses espérances d'avenir.

Le jour des funérailles qui eurent lieu dans l'intimité, des fleurs furent déposées au pied du Mémorial, dans le hall d'honneur, en pieux hommage à la mémoire de notre regretté administrateur.

La suppression du passage à niveau de Saint-Ghislain

Les pourparlers relatifs au remplacement du passage à niveau de Saint-Ghislain par un passage supérieur débutèrent en 1933. Ce projet intéressait la S.N. C.V. parce que sa réalisation permettait d'effectuer la liaison des lignes du Borinage avec celle de Saint-Ghislain-Hautrage et extensions.

Interrompus en 1939, les pourparlers entre Administrations furent repris dès la Libération et, au début de septembre dernier, un pont en béton précontraint, a été ouvert à la circulation vicinale.

La section Saint-Ghislain-Baudour ayant été électrifiée entretemps, deux nouveaux services, le 11 et le 11 barré, furent inaugurés le 15 septembre. Ces services roulant chacun dans un sens opposé, forment une boucle qui constitue une des plus longues lignes électriques du réseau vicinal (32 km. environ), dont le parcours est effectué en 1 h. 40 (Mons, Cuesmes, Frameries, Pâturages, Wasmes, Hornu, Saint-Ghislain, Tertre, Baudour, Ghlin et Mons et vice-versa).

L'horaire est large, car il faut tenir compte des arrêts imprévus pouvant résulter de l'existence d'un pont mobile sur le canal de Condé et d'une traversée à niveau du chemin de fer, à Tertre.

L'électrification de la section Saint-

Ghislain-Baudour procure des communications rapides aux nombreux ouvriers travaillant aux usines bien connues de Tertre.

Sur le même circuit roulent également le 9 entre Saint-Ghislain et Mons, et le 10 entre Mons et Ghlin.

La jonction à Saint-Ghislain a permis, en outre, de prolonger le service « autorail » 11 B; cet autorail qui reliait précédemment Quevaucamps à Saint-Ghislain, poursuit maintenant, en service direct, jusqu'à Mons.

Un accident mortel de la ligne aérienne

Nous avons à déplorer à nouveau un accident mortel qui se produisit à Courcelles, dans les circonstances suivantes :

L'agent était monté sur une échelle appuyée contre un poteau, il voulut agripper sa ceinture de sécurité avant d'entreprendre sa besogne; en touchant le poteau il s'était mis « à la terre ».

A la suite d'un mouvement irréfléchi de sa part, il toucha du lobe de l'oreille la partie du fil transversal sous tension, située entre le fil de travail et le maillon isolant.

Sous l'effet de la décharge électrique, l'homme fit une chute et succomba quelques jours plus tard des suites d'une fracture du crâne.

Nous engageons vivement le personnel travaillant à la ligne aérienne, à redoubler de prudence lorsqu'il est appelé à effectuer un travail aux lignes sous tension.

La journée du souvenir à Bruxelles

Dans le numéro de novembre-décembre 1951 de « Nos Vicinaux », nous avons signalé que les portes de l'hôtel de l'Administration Centrale avaient été ouvertes, au cours de la journée du 11 novembre, pour permettre aux familles et aux amis de nos glorieux disparus de venir se recueillir devant le mémorial aux agents des Vicinaux morts pour la Patrie.

Cette année, les mêmes dispositions seront prises. Le monument sera fleuri par les soins de la Direction Générale et le hall restera accessible, toute la journée du 11 novembre, aux parents de nos morts et aux délégations patriotiques.

LES SUBSTITUTIONS DE SERVICES D'AUTOBUS A DES LIGNES FERREES VICINALES

Depuis le 5 octobre, un service public d'autobus a été substitué à la ligne vicinale Clavier-Val St-Lambert (longueur 24 km. 200).

A la même date un service d'autobus a été mis en exploitation pour remplacer la ligne vicinale Furnes-Ypres (longueur 33 km.).

Nouveau type d'autobus vicinal à grande capacité

Les services techniques de la Direction T.M. de l'Administration Centrale ont présenté, le 23 octobre, au contrôle technique de l'Etat, un nouveau type d'autobus offrant 42 places assises et 43 places debout.

Si l'on songe que nos P.C.C. de Louvain n'offrent que 38 places assises, on se rendra compte qu'en plaçant 42 sur un autobus, constitue une jolie performance !

Comment se crée la Sécurité

« Je cherche des hommes qui ignorent qu'il y a des choses impossibles. »
HENRI FORD.

L'année dernière, il était permis d'affirmer qu'à l'atelier d'Eugies l'esprit de sécurité n'existait guère. Le nombre élevé d'accidents de travail chômant le prouvait d'ailleurs à suffisance (29 accidents chômant en 1951).

Que s'est-il passé depuis lors ? Car enfin, à partir du 15 mars 1952, plus un seul accident chômant n'a été enregistré !

A l'origine de ce revirement remarquable, qui remonte au mois de septembre 1951, se situe une réunion du sous-Comité du Groupe, au cours de laquelle M. Kennes, Directeur Régional, proclame que l'ordre et la propreté étaient à la base des conditions requises pour atteindre une bonne organisation de la prévention. Il a suffi de son appel pour que les chefs et le personnel de l'atelier d'Eugies se soient attachés à la solution de ce problème.

De courtes causeries furent faites aux brigadiers par le personnel de maîtrise, suivies de mesures pratiques. C'est ainsi que l'on put assister à un nettoyage général de l'atelier, tel que le parc à mitrilles déborda largement.

Un tour de garde de propreté fut créé, conviant chaque ouvrier de brigade, à ramasser à tour de rôle, et ce, pendant une semaine, les papiers, chiffons et autres déchets jetés sur le sol, et à les déposer dans le bac à déchets.

Les passages forts exigus de l'atelier furent marqués au blanc, etc...

Pendant cette période de propagande des films de sécurité furent projetés, des consignes de sécurité affichées à proximité de l'horloge de pointage et renouvelées hebdomadairement. Ces affiches traitaient de la protection des mains et des yeux, de l'état de l'outillage, etc... Les vieilles affiches de l'A. I. B., pendues à l'atelier, furent dépoussiérées, leurs cadres remis à neuf et changés

de place régulièrement. De nouveaux avis apparurent portant entre autres :

Faites-vous tout ce qu'il faut pour éviter les accidents ?

Ne soyez pas distraits pendant votre travail !

La plupart des accidents surviennent lors de la manutention ; faites donc doublement attention ! etc., etc...

Dans toutes les réunions ultérieures, les questions de prévention furent toujours librement discutées. Il y fut surtout insisté sur le fait qu'un accident survenant malgré tous les efforts déployés ne doit pas être une cause de découragement mais plutôt une raison de persévérer dans la lutte contre le danger.

Il fut reconnu que les petites enquêtes entreprises par les chefs d'atelier et les brigadiers et le cas échéant les délégués du Comité de Sécurité, aussitôt l'accident signalé, ont le plus d'efficacité.

Les imprudences commises sont signalées sur le champ par les brigadiers.

Petit à petit, le personnel prit une part de plus en plus active à cette lutte, signalant les dangers qui avaient échappé à une première inspection et faisant des suggestions intéressantes. C'est ainsi que l'on imagina entre autres une boîte lumineuse portant l'avis : « Utilisez vos lunettes de protection », qui s'éclaire au moment où les meules sont mises en marche.

Un modèle de pince articulée fut réalisée réduisant considérablement les risques d'accidents lors de la manutention de rails ou de poutrelles.

Des concours sont organisés s'adressant à l'intelligence et à la mémoire. Voici quelques types de tests posés :

Choisissez la consigne de sécurité qui remportera le plus de suffrages.

Donnez le nombre de réponses. Quelle sera la situation du tableau à flèche dans un mois ?

Formez un texte de consigne de sécurité en utilisant un jeu de lettres déterminé ?

Ces concours sont dotés de prix en espèces prélevés sur une encaisse

constituée au moyen de cotisations effectuées par le personnel en vue de l'organisation de fêtes.

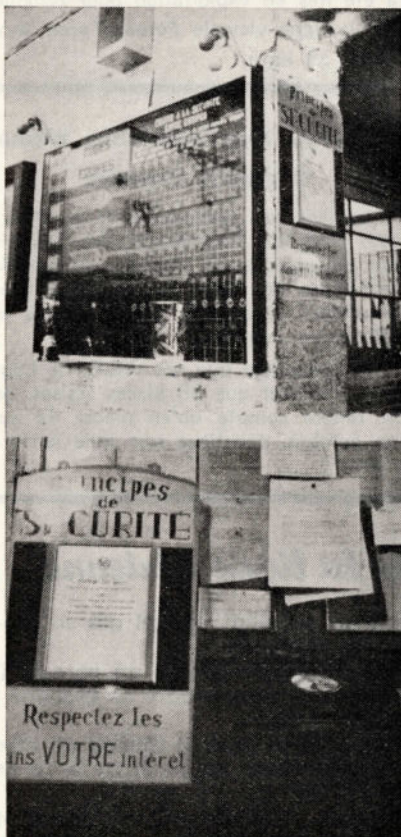
De temps à autre, à l'heure du midi, les chefs réunissent le personnel au complet pour l'entretenir du programme de sécurité et faire le point.

Le résultat d'une telle action ne se fit pas attendre. Les accidents se firent de plus en plus rares, ce que le tableau à flèches, muni de clignoteurs, accuse triomphalement.

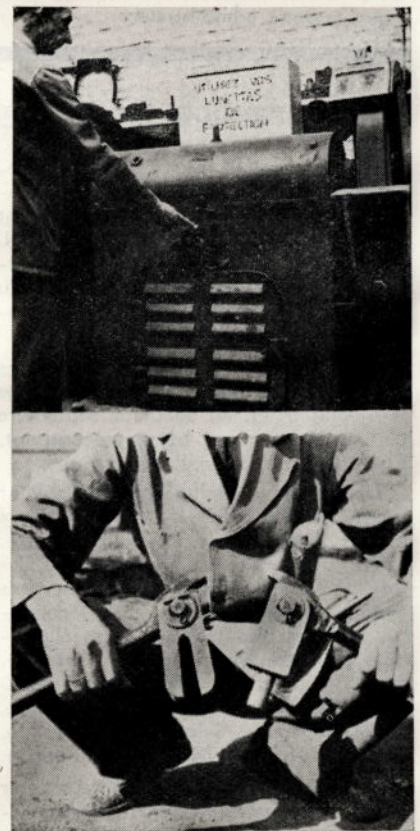
Notre journal est heureux de pouvoir adresser ses plus vives félicitations à tous les agents ayant contribué à cette belle réussite.

Plus de deux cents jours sans accident ! Bravo Eugies !

Safety first.



1. Le tableau à flèches muni de clignoteurs.
2. Affichage hebdomadaire de principes de Sécurité.



3. Boîte lumineuse à la meule.
4. La pince articulée pour le maniement des rails.

RESULTATS DES CONCOURS INTER-GROUPES AU 30 SEPTEMBRE 1952

GRANDS ATELIERS.

En record absolu :

L'atelier de :

Turnhout avait travaillé **268** jours sans accident chômant.

Eugies	id.	210	jours	id.
Destelbergen	id.	148	jours	id.
Kessel-Lo	id.	128	jours	id.
Merksem	id.	77	jours	id.

En record pondéré : c'est-à-dire compte tenu de l'effectif.

La première place était remportée par :

- 1^o — Destelbergen avec **275,80** points.
- 2^o — Eugies id. 261,40 points.
- 3^o — Turnhout id. 199,24 points.

AU MOUVEMENT.

Record absolu : Limbourg : **149** jours sans accidents.

Record pondéré : 1^{er} Liège avec . . . 495 points.
2^{me} Limbourg avec . . . 379,95 points.

AUX VOIES ET TRAVAUX.

Record absolu : Flandres : **135** jours sans accidents.

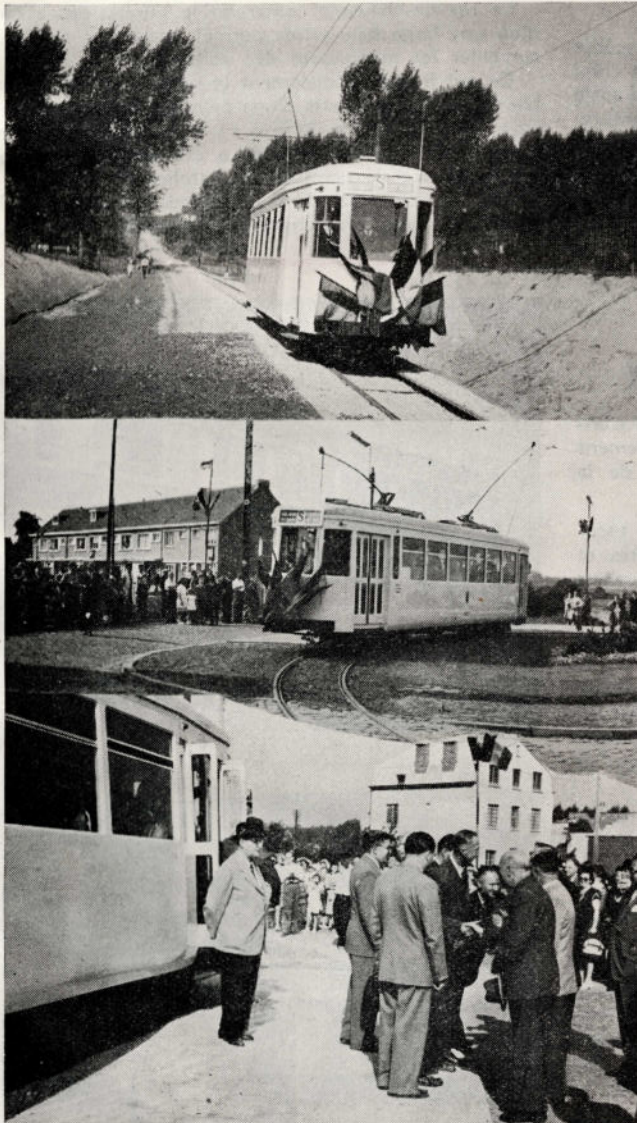
Record pondéré : 1^{er} Anvers avec . . . 234,50 points.
2^{me} Flandres avec . . . 200,35 points.

PETITS ATELIERS.

Record absolu : Anvers : **409** jours sans accidents.

Record pondéré : 1^{er} Anvers avec . . . 163,66 points.
2^{me} Bruxelles avec . . . 148,91 points.

Inauguration de l'extension Strombeek-Het Voor (Beauval) de la ligne électrique Bruxelles-Strombeek



- 1. Le tram inaugural venant de l'ancien terminus.
- 2. Arrivée au quartier Beauval.
- 3. M. Cuvelier, Directeur, serre la main à M. le Bourgmestre de Vilvorde.

(Photo E. Roels).

Interrompus pendant plusieurs mois à la suite de difficultés survenues dans l'achat de terrains, les travaux de construction de cette section, tant attendue par les habitants de ce nouveau quartier, furent menés à bonne fin dans le courant du mois d'août.

Le 31 août, à 9 h. 30, une motrice à bogies du type « N », la 10.457, fraîchement sortie des ateliers de Cureghem, prenait le départ à la gare du Nord, emmenant les dirigeants du Groupe de Bruxelles et des voyageurs ordinaires.

Ornée à l'avant d'un splendide écusson et d'un panneau orné de drapeaux tricolores, la voiture fit sensation sur son parcours d'autant plus qu'elle présentait son nouveau film indicateur : » Bruxelles - Mutsaart - Strombeek - Het Voor ».

La voiture fut fréquemment photographiée en cours de route par des membres de l'Association des Amis du Chemin de Fer.

Dépassant à Strombeek son ancien terminus, la voiture emprunta la nouvelle voie en remblai qui se dirige en ligne droite vers Beauval. Des mâts avec oriflammes avaient été dressés et de nombreuses maisons avaient arboré nos trois couleurs. Les habitants, réunis en grand nombre sur la Place, assistèrent à l'arrivée du tram qui s'arrêta au milieu de la boucle terminale.

M. Cuvelier, Ingénieur en chef du Groupe de Bruxelles, accompagné de M. Hellebuyck, Ingénieur principal, et de M. Kébers, Ingénieur, fut reçu par M. Poot, Bourgmestre de Vilvorde, entouré de ses échevins. Après les discours d'usage, les autorités invitèrent les délégués des Vicinaux à un vin d'honneur qui fut servi dans une salle de fête de l'école. A l'extérieur, les habitants commentaient joyeusement cet événement et plusieurs d'entre eux qui n'avaient pu se procurer un horaire, copiaient avec soin l'exemplaire affiché au terminus.

Ce joli quartier comprenant plus de 400 maisons appartenant à des fonctionnaires et employés, est ainsi relié à la gare du Nord par un tram direct qui effectue le trajet en 25 minutes. Tout porte à croire que la S.N.C.V. n'aura pas à regretter son initiative et que Beauval, continuant à croître et à embellir, deviendra même un jour, tout comme le « Logis » à Watermael-Boitsfort, un but de promenade pour les Bruxellois.

Le nouveau Bâtiment de la Direction du Groupe d'Anvers

Depuis le 28 septembre, les services de la Direction du Groupe d'Anvers, comprenant notamment le personnel des bureaux de Zurenborg et de Merksem, sont réunis dans un immeuble sis, avenue d'Italie, 112, à Anvers.

Cette centralisation était depuis longtemps attendue par les employés de Zurenborg, qui occupaient, dans cette gare, des locaux datant de 1895.

Le public se félicite, lui aussi, de cette nouvelle installation; au lieu de devoir se rendre dans un lointain faubourg, il trouve maintenant des locaux de la direction, à 100 mètres des quais de départ de la Place Roosevelt au centre de la ville.

L'immeuble possède une vaste porte cochère et cinq grandes fenêtres aux étages. Dans le hall d'entrée, on a placé, à un certain intervalle, dans un encadrement de bronze, deux grandes portes à deux battants, entièrement en verre. On accède de plain-pied dans un vaste bureau réservé au public, où a été disposé un long comptoir en bois, fabriqué à l'atelier de menuiserie de Merksem.

La décoration de cet hôtel s'inspire du style Louis XIV, avec abondance de stucs et d'imitation de marbre, principalement le long de l'escalier menant à l'étage, aux bureaux des ingénieurs.

Pour le revêtement des murs des bureaux, deux procédés modernes ont été utilisés, l'un le « Faserit », est un crépi clair, obtenu par la pulvérisation par compresseur, d'une sorte de ciment coloré; l'autre, consiste à étendre une peinture, contenant du plastique, dont on obtient, par tamponnage, un ensemble de dessins irréguliers.

La plupart des bureaux ont été rééquipés de nouveaux meubles en acier.

La Direction du Groupe de Louvain a emménagé dans de nouveaux locaux

Si, en quittant la Place de la Station, à Louvain, on s'engage dans la chaussée de Diest, on aperçoit immédiatement le nouveau bâtiment des Vicinaux, dont une partie de la façade donne à front de rue.

Après avoir franchi une porte en fer forgé, un large escalier nous accueille et nous mène au bureau des recettes et des abonnements, situé au rez-de-chaussée, où trois guichets sont à la disposition du public.

Le carrelage jaune, la couleur claire du revêtement mural donnent une agréable impression de netteté.

Un second escalier, bien dégagé, mène au palier du premier étage, où sont réunis le bureau de M. Van Lierde, Chef de Groupe, celui de M. Verschaeve, Ingénieur principal, et ceux du Mouvement, du Secrétariat et Personnel, et des Voies et Travaux.

Une vaste verrière éclaire le palier et l'escalier d'une façon remarquable; les murs mêmes reflètent cette lumière car ils sont uniformément peints de crépi ivoire.

Les pièces du rez-de-chaussée, donnant sur la cour intérieure de la station, sont occupées par la famille du chef de dépôt.

Dans les sous-sols, un local a été prévu pour les imprimés et la réserve des billets. Une autre salle assez vaste, donnant partiellement sur la cour, servira de réfectoire. Ne quittons pas la cave sans jeter un coup d'œil à l'installation entièrement automatique du chauffage au mazout, qui comporte une grande chaudière et une moyenne. C'est une merveille de la technique.

Les Louvanistes ont attendu longtemps dans leurs locaux sinistres; les voici enfin dignement installés. Formons toutefois le vœu que bientôt, un rideau de verdure soustraie à la vue du public arrivant au rez-de-chaussée, les installations industrielles existant derrière le bâtiment.

L'Actualité

Si nous ajoutons que les employés disposent d'un réfectoire, et que les dactylos pourront aller nourrir les poissons rouges qui ne manqueront pas de peupler la vasque rocailleuse du jardin intérieur, chacun sera d'accord pour dire que la Direction des Vicinaux d'Anvers possède enfin un cadre digne du standing qu'elle se doit de tenir, dans une ville aussi commerçante et aussi riche qu'Anvers, le deuxième port d'Europe.

Les travaux à Blauwhoeף

Le dépôt et les bureaux de Blauwhoeף sont situés non loin de la frontière hollandaise, au croisement des lignes Anvers-Lillo et Anvers-Zandvliet.

Depuis longtemps, le bureau des abonnements avait dû être installé dans une pièce faisant partie du corps de logis du chef de dépôt et la salle de garde s'était révélée de dimensions exiguës. Cette situation appartenait maintenant au passé, car une nouvelle construction vient d'être ajoutée au bâtiment existant.

Le rez-de-chaussée comprend le bureau des abonnements, d'où une large baie vitrée permet également aux préposés de surveiller les manœuvres des voitures.

Ce qui frappe spécialement le visiteur, c'est l'aspect agréable des murs recouverts d'une peinture lavable, dite au « plastic », dont le dessin imite à s'y méprendre un papier de tapisserie. Ce nouveau procédé a été appliqué à la perfection par le service de peinture de l'atelier de Merksem.

Ainsi se poursuit, dans les grands comme dans les petits dépôts, le vaste programme d'amélioration des locaux.



Une remise de fauteuils au dépôt de Grimbergen



Le samedi 30 août, le personnel du dépôt de Grimbergen a fêté sept agents qui, ce jour là, quittaient le service. Des fauteuils furent offerts à MM. **Van Steenwinckel, Verbaendert, Van Hemelrijk, Swets, Van Nieuwenhuyzen et Van Aken.** **A. De Doncker**, n'avait pu assister à la réunion qui se déroula dans une joyeuse ambiance et par un temps superbe.

Le Concours de photographie

Alors que les compétitions organisées au cours des années précédentes avaient connu un succès grandissant, la formule du concours permanent adoptée en ces derniers temps ne semble pas avoir rencontré l'adhésion de nos photographes amateurs.

Aussi, avons-nous renoncé à cette formule et, en 1953, nous rétablirons la tradition interrompue du concours photographique ANNUEL, pourvu de plusieurs prix en diverses catégories.

Parmi les photos envoyées pour le concours permanent, certaines épreuves ont été retenues pour éventuelle parution dans « Nos Vicinaux ».

Les concurrents seront avisés individuellement.

L'ELECTRIFICATION

de la section Souvret-Courcelles.

La section nouvellement construite Souvret-Courcelles-Centre, a été mise en exploitation depuis le 23 août. Depuis la mi-octobre, les appareils de voie ont été placés au passage à niveau S.N.C.B. de Courcelles-Centre, et l'exploitation a été prolongée jusqu'à Courcelles-Trieu.

Le 10 novembre la liaison entre les lignes sera assurée, le n° 63 reliera Fontaine-l'Évêque à Charleroi (Sud) par

Forchies-la-Marche - Souvret - Courcelles (Centre et Trieu) - Gosselies et Jumet.

Depuis le 1^{er} octobre, une nouvelle ligne de tramways, le 82, relie Charleroi à Mons, en un trajet d'une durée de 2 h. 27; le 80, qui va de Charleroi à Maurage, effectue le même parcours par Morlanwelz - Jolimont - La Louvière jusqu'à Maurage, mais le 82 passe au-delà de Maurage par Boussoit et Havré jusqu'à Mons.

Rappelons qu'il existe un trajet direct de Charleroi à Mons par le 90, d'une durée de 1 h. 38.



A Zuun, au « Lac du Rêve », notre wattman Smismans, du dépôt de La Roue, a pêché, le 27 août, une carpe de... 8,5 kg. !

Lui aussi, a cru rêver !

LES PROPOS DU



Contrôleur BOUDARD

Receveur. — Est-ce vrai, Chef, que vous avez été président d'un bureau électoral ?

Boudard. — Ne m'en parlez pas ! Quelle affaire !

R. — Vous vous êtes trompé dans vos calculs ?

B. — Ce fut bien pis ! A 7 h. 30, j'étais dans la classe de l'école : Tout seul ! Vous entendez ? — Tous mes assesseurs faisaient défaut ! J'ai dû m'asseoir !

R. — C'était un siège mérité !

B. — A l'ouverture du bureau, il y avait trente personnes qui faisaient la file.

R. — Vous étiez en retard sur l'horaire !

B. — Et comme on m'avait reconnu, les réflexions désobligeantes faisaient de tous côtés : « Allez les chercher en tram spécial ! » « Boudard est en panne », etc., etc... Mais, la veille, j'avais potassé mon règlement électoral.

R. — Vous avez fait un rapport comme au tram.

B. — Il fallait agir vite. J'ai fait appeler l'agent de police et, les six premiers citoyens qui sont entrés, je les ai réquisitionnés.

R. — Ils ont dû en tirer une tête !

B. — Mais je me suis sacrifié pour la sauvegarde de nos institutions : j'ai commandé de la bière et des cigarettes !

R. — Et ça a marché ?

B. — Evidemment, il y a des gens qui pour nous emb... ont « panaché » à plaisir, mais nous en sommes sortis victorieusement !

R. — Force est restée à la loi, en appliquant le règlement.

B. — Le respect et la connaissance du règlement, il n'y a que ça ! Si, aux Vicinaux, les agents du Mouvement connaissent mieux et appliquaient **strictement** le règlement, il y aurait moins d'accidents. Tenez, il y a un mois, un autorail arrive à un croisement ; son **nouvel** horaire et son ordre de marche indiquent l'arrivée d'un « marchandise ». Le conducteur d'autorail attend 10 minutes, puis supposant que le « marchandise » a été supprimé, il s'engage sur la section **sans piloter**. Deux minutes après, la collision fatale se produit. Si le règlement avait été appliqué, **le conducteur ferait toujours partie de la S. N. C. V.**

LES BELLES CARRIERES



J. Mathèze,
chef receveur,
43 ans de service,
Gr. Nam.-Luxemb.

A. Vyncke,
chef piocheur,
42 ans de service,
Gr. Flandres.

E. Lindekens
piocheur,
45 ans de service,
Gr. Liège-Limbourg.

F. Garot,
brigadier,
45 ans de service,
Gr. Nam.-Luxemb.

F. Van den Ende,
veilleur de nuit,
43 ans de service,
Gr. Brabant.

Les Vicinaux aux cent métiers



Cette nouvelle série de photographies d'agents au travail, constitue une vivante illustration des multiples métiers exercés dans une entreprise de transports.

1. PETIT Walter, brigadier à l'atelier de Tournai est entré en service le 1-4-1924. Le voici occupé à la vérification et aux essais d'un injecteur G. M.
2. VANDERMEULEN H., ouvrier d'atelier à Maa-seik.
3. LANGERS L., brigadier au même atelier, est chargé de l'entretien des autobus.
4. CHRISTENS Louis, brigadier, est entré en service le 20-6-27. Le voici parachevant l'installation électrique du nouveau garage à Cureghem.
5. DERYCKE Victor, électricien, est entré en 1918. Actif résistant durant la guerre, c'est une figure

- bien connue à Cureghem où il « soigne » les accumulateurs.
6. M^{me} GODISIABOIS, commis principal, est entrée aux Vicinaux le 1^{er} octobre 1920. Elle est attachée au service du personnel du Groupe du Hainaut.
7. FONTAINE Marcel, préposé aux réparations d'aiguillage à Charleroi. Il est entré en service en février 1942.
8. DERSIN Georges, électricien, a été engagé le 5 janvier 1935. Appartient au dépôt d'Anderlues.
9. BOITEN F., est nettoyeur d'aiguille à Hasselt.

Un jubilé à Cureghem



Le Service du Personnel du Groupe de Bruxelles constata récemment avec surprise que M. Cuvelier allait compter bientôt vingt-cinq années de services, entièrement passées à Cureghem, d'abord comme ingénieur, puis comme Chef du Groupe.

Un projet de manifestation de sympathie prit corps et, en grand secret, une souscription fut organisée dans tout le Groupe. Et c'est ainsi que le 20 septembre, les chefs de service du Groupe, accompagnés de deux délégués du personnel, se réunirent dans la salle des contrôleurs, rue Bara. M. Hellebuyck, Ingénieur principal, prit le premier, la parole. Il retraça d'abord la carrière du jubilaire, entièrement consacrée au développement du Groupe de Bruxelles; il rappela les heures noires de l'occupation, durant lesquelles M. Cuvelier, sut défendre les intérêts moraux et matériels du personnel avec courage et habileté : « Nous sommes heureux » dit-il, « d'être réunis ici, pour pouvoir vous crier de toutes nos forces, pour votre attitude pendant la guerre : *Merci, M. Cuvelier.* » De vifs applaudissements ponctuèrent ces paroles qui reflétaient la pensée de tous. Puis M. Hellebuyck parla du « chef bâtisseur » qui avait réussi à obtenir, en haut lieu, l'approbation de tous les plans des nouveaux bâtiments. Ce passage final du discours fut particulièrement applaudi.

Un magnifique vase de cristal fut ensuite offert au jubilaire au nom de tout le personnel.

M. Cuvelier remercia en soulignant la part prise par tous ses collaborateurs dans la gestion du Groupe de Bruxelles.

« *Si à Bruxelles, tout tourne rond* », dit-il, *c'est parce que l'on s'entend bien et qu'il règne un bon esprit. Vous allez prochainement, continua-t-il, disposer d'un réfectoire confortable et d'ateliers clairs et modernes; certes, vous avez dû attendre,*



Au centre, M. Cuvelier, Directeur du Groupe de Bruxelles écoute l'allocation de M. Hellebuyck, Ingénieur Principal.

mais, après la Libération, il fallut d'abord songer à satisfaire le public et nous savons combien nos voitures types « N » sont appréciées; nous avons le droit maintenant de songer à nous. »

M. Cuvelier ajouta que durant la guerre, il avait été aidé maintes fois par d'obscurs agents dont on n'avait jamais cité le nom, mais que chacun connaît. M. Cuvelier alla serrer les mains de tous, puis il proposa aux assistants de se rendre au monument aux morts où il déposa la gerbe de fleurs qui lui avait été remise par M. Simon.

Ainsi prit fin cette cérémonie qui fut simple et cordiale comme l'intéressé l'avait désiré.



Après la manifestation de sympathie dont il fut l'objet, M. Cuvelier alla déposer des fleurs devant le mémorial aux 3 agents morts pour la Patrie.

Le "Petit Vicinal",

Depuis 1945, la presse ferroviaire belge s'est enrichie d'un périodique très spécial qui s'appelle « Le Petit Vicinal »; le rédacteur en est un jeune homme de dix-sept ans, qui transcrit lui-même à la plume, en caractères d'imprimerie, les 4 pages de l'exemplaire unique de cette revue.

Le dernier numéro en date — le dixième — est spécialement consacré aux tramways de Cologne, lesquels viennent de fêter leur 75^e anniversaire.

Le jeune « rédacteur-imprimeur » reproduit, à cette occasion, des textes de la brochure éditée par la K. V. B. (Kölner Verkehrs Betriebe).

Nous apprenons ainsi que la plus grande partie du matériel roulant fut détruite par les bombardements alliés. Aujourd'hui, néanmoins, le redressement est spectaculaire puisque pour 25 lignes de tramways, 14 lignes d'autobus et 1 de trolley, la société dispose de 288 motrices, 320 remorques, 50 autobus dont certains avec remorques et 4 trolleybus.

Les autobus sont des Büssing de

135 C. V. à 80 places. Les trolleybus (châssis Henschel) possèdent 4 roues à l'avant et cet essieu est commandé pneumatiquement.

Notons qu'à Cologne, tout comme aux Tramways bruxellois, l'exploitation par trolleybus ne rencontre pas la faveur des dirigeants.

En ce qui concerne le matériel électrique, la vitesse commerciale est peu élevée, surtout pour des raisons de freinage.

Ces motrices sont équipées du frein électrique commandé par le rhéostat. Si le conducteur veut freiner sans chocs, il doit freiner bien à l'avance, environ à 50 mètres des arrêts.

La K. V. B. possède aussi une motrice à panneau réclame. Le panneau publicitaire (qui porte par exemple l'inscription « Trinke Coca-Cola eiskalt ») va de la toiture au ras du sol avec trois petites fenêtres à l'avant.

Nos meilleurs vœux au « Petit Vicinal » dont nous n'avons pas hésité à utiliser la remarquable documentation : ce qui illustre bien le proverbe : on a souvent besoin d'un plus « petit » que soi.

La Psychologie des Ecriteaux

On sait que, dans les autocars et les tramways, un écriteau bien visible invite les voyageurs à ne pas adresser la parole au conducteur.

Mais, selon la psychologie des différents peuples, la rédaction, le ton de cette recommandation varie. Ainsi, en Angleterre, nous avons cette formule courtoise : « Prière de ne pas parler au conducteur ».

L'Italie est très impérative : « Ne parlez pas au conducteur ».

Et l'Allemagne davantage : « Défense de parler au conducteur ».

Dans les autocars d'Ecosse, on lit : « Quel intérêt avez-vous à parler au conducteur ? »

Mais le plus joli écriteau se trouve à Marseille : « Ne répondez pas au conducteur ».

George WESTINGHOUSE

Lors de la dernière assemblée générale, le représentant d'une commune, important actionnaire de la S.N.C.V., émit le vœu de voir toutes les voitures d'une certaine ligne électrique, équipées du frein « Westinghouse ».

Le court silence qui suivit, laissa résonner dans la salle le nom de l'homme qui fit breveter en 1867, une invention dont la valeur ne cesse d'être reconnue.

Le souvenir de cette intervention nous a incités à vous faire mieux connaître la personnalité et la vie de cet homme remarquable que fut George Westinghouse.

UN nom, connu de chaque cheminot et de la plupart des tramwaymen, c'est bien celui du grand inventeur, George Westinghouse.

Son invention du frein à air comprimé peut être considérée comme une des plus importantes, au point de vue ferroviaire, depuis la construction de la locomotive par Stephenson.

Westinghouse fut un homme extraordinairement doué et son nom acquit une renommée mondiale avant qu'il eût atteint 35 ans. Dans son propre pays, il se signala à l'attention de ses concitoyens dès l'âge de 25 ans.

George Westinghouse naquit au village de Central Bridge dans l'Etat de New-York, le 6 octobre 1846. Son père était d'origine allemande et ses ancêtres, du côté maternel, étaient d'origine hollando-anglaise. Westinghouse père, fonda en 1856 à Schenectady, une fabrique de machines agricoles, et son jeune fils y passa maintes heures.

Il était à l'armée au moment de la guerre de Sécession et, la paix revenue, devint étudiant à l'« Union College », à Schenectady. Après sa seconde année d'étude, il abandonna les humanités anciennes.

L'INVENTEUR

En 1865, donc à l'âge de 19 ans, il réalisa sa première invention importante : un appareil permettant de remettre sur rail les wagons de marchandises déraillés.

Nombre d'inventions sont dues à Westinghouse, mais celle du frein à air comprimé est la plus importante.

Ses inventions ultérieures frappèrent moins l'imagination, probablement parce qu'elles furent réalisées à une époque où les inventions sensationnelles se succédaient dans le monde entier.

C'est ainsi qu'en 1883, il s'intéressa au transport du gaz naturel à longue distance. Utilisant son expérience en matière d'air comprimé, il mit au point un système d'écoulement du gaz par dépression, en utilisant des tuyaux de diamètre de plus en plus grand. En 1886 il réussit, avec l'aide d'autres chercheurs qu'il avait engagés, à utiliser le courant alternatif à haute tension pour l'éclairage des lampes.

Voici dans quelles circonstances fut réalisée l'invention du

FREIN A AIR COMPRIME

Un beau jour de 1866, Georges Westinghouse se rendait par le rail à Schenectady, mais, par suite d'une collision entre



deux convois de marchandises, son train fut retardé de deux heures. La perte de temps et le danger des accidents de ce genre lui parurent pouvoir être facilement évités si les mécaniciens avaient à leur disposition les moyens de freiner toutes les roues à la fois.

Peu après, étant à Chicago, il eut l'occasion d'examiner un train de voyageurs qui faisait sensation à l'époque. Ce train était équipé du frein Ambler. Sur la locomotive, un tambour de treuil, mis en mouvement par une sorte d'embrayage sur l'une des roues motrices, tendait une chaîne reliée, d'un bout à l'autre du train, à tous les leviers de freins. Il suffisait de mettre en route le tambour pour freiner le train.

Le jeune Westinghouse se permit de confier à M. Ambler qu'il avait, lui aussi, étudié la question des freins, ce qui lui attira la réponse péremptoire que le frein Ambler était le seul système pratiquement réalisable, et qu'au surplus, il était entièrement couvert par des brevets.

Il pensa d'abord fixer sous la locomotive un cylindre dont le piston, mû par la vapeur, aurait assuré la tension de la chaîne. Mais il s'aperçut que le cylindre ne serait jamais assez long pour tendre la chaîne d'un train de plus de quatre voitures. Il eut ensuite l'idée de placer un cylindre à vapeur sous chaque voiture, mais quelques expériences lui démontrèrent que, même par temps chaud, la vapeur ne conserverait pas sa pression.

Un jour, comme il feuilletait une revue, son attention fut attirée par un article sur la construction du tunnel du mont Cenis. Une longue description y précisait le rôle des perforatrices mues par l'air comprimé canalisé par plus d'un kilomètre de tuyau, ce qui représentait l'avancement du tunnel à l'époque. George Westinghouse fit dans son esprit une transposition immédiate et il fut convaincu que l'air comprimé permettrait de freiner les trains de toutes longueurs. En 1867, il déposait une demande de brevet pour protéger son idée : le frein Westinghouse était né.

Le jeune inventeur déménagea vers Pittsburgh où il s'assura l'aide de Ralph Baggaley qui se porta garant pour les frais de construction du premier frein à air comprimé. Le frein fut essayé pour la première fois sur un train de la ligne Pittsburgh, Cincinnati et St-Louis et l'épreuve du feu eut déjà lieu lors du premier voyage ; le machiniste, remarquant qu'un attelage était bloqué sur la voie, ouvrit les soupapes du frein à air comprimé, bien qu'il doutât du fonctionnement de ce nou-

veau système de freinage. Le frein empêcha un accident et du coup sa popularité fut assurée.

Le 20 juillet 1869 fut fondée la Westinghouse Air Brake Company avec un personnel comptant 20 personnes.

D'autres sociétés d'Amérique adoptèrent peu à peu le frein à air comprimé et il fut de ce fait bientôt connu dans tout le pays.

La réaction parmi le personnel cheminot fut frappante. Le métier de freineur était jusqu'à ce moment quelque chose de spécial et ceux qui remplissaient cette fonction étaient très fiers de leur métier. Mais tout leur savoir était surpassé par un petit robinet encore plus petit qu'une clinche de porte, facile à manier et situé dans l'abri du machiniste.

Il fallait encore moins de temps au machiniste, pour faire fonctionner tous les freins d'un train, qu'au freineur, pour serrer les chaînes d'une seule voiture. Les cheminots qui voyaient pour la première fois l'application du frein à air comprimé, crurent à un tour de magie, du fait qu'un train lourd pouvait être arrêté, sans devoir dépenser beaucoup d'énergie pour exécuter la manœuvre.

PREMIER EXEMPLE DE STANDARDISATION INDUSTRIELLE

Tandis que l'application du frein à air se développait, Westinghouse vit la possibilité de rendre d'un type standard et interchangeable, tous les éléments du frein, permettant ainsi d'adapter des pièces perfectionnées à des types de frein plus anciens.

G. Westinghouse fut donc l'un des premiers industriels qui appliqua la standardisation des pièces d'outillage.

En 1870, Westinghouse se rendit à Londres pour faire connaître son frein en Angleterre. Il y réussit après quelques années pendant lesquelles il démontra, à différentes reprises, l'efficacité de son invention. Sur de nombreuses lignes, des trains de voyageurs furent pourvus du frein à air comprimé.

LE FREIN AUTOMATIQUE

Son plus grand triomphe fut la naissance du **frein automatique**, en 1872, grâce auquel, **lors d'une rupture d'attelage**, les deux parties du train s'arrêtent immédiatement, par le fait de l'entrée en action du frein à air comprimé, causée par l'échappement de l'air.

Ceci n'était que le début d'une série d'inventions qui firent que le frein fut toujours de plus en plus perfectionné et continuellement appliqué sur des trains toujours plus longs.

Lorsqu'on voulut équiper également les trains de marchandises d'un frein à air comprimé, l'inventeur fut confronté avec de nouveaux problèmes. Par exemple, dans un long train formé de 50 wagons, il était à craindre que les premiers wagons ne s'arrêtassent avant les derniers — ce qui aurait eu comme résultat de provoquer une série de petits tamponnements — ou peut-être un sérieux déraillement. Westinghouse ne recula pas devant cette difficulté et continua ses recherches pour pouvoir appliquer son invention aux longs trains de marchandises.

Il y réussit.

Aujourd'hui, 83 ans après que Westinghouse fit sa découverte, à peu près toutes les sociétés de chemin de fer du monde utilisent le frein à air comprimé et l'invention de Westinghouse a été développée et perfectionnée par ses successeurs.

Si le modèle du frein initial est aujourd'hui une pièce de musée, le principe d'application de l'air comprimé reste reconnu dans notre monde moderne, comme étant le moyen idéal pour le freinage des trains.

L'HOMME

Westinghouse était un homme « humain » et cordial, ce qui peut être dit de peu de génies orientés vers la technique : c'était aussi un philanthrope, qui essayait d'améliorer le plus possible la vie des travailleurs.

Il était aussi bien grand inventeur que promoteur d'élite : il réalisa avec autant d'enthousiasme ses propres idées que celles des autres. Ses principales contributions au progrès général, pour en nommer quelques-unes, concernent la lampe électrique et la turbine à vapeur.

A l'encontre de ceux qui recherchent le chemin le plus facile, Westinghouse, lui, n'était pas effrayé par les difficultés qu'il rencontrait; il n'avait en vue qu'un seul but : **faire pour le mieux** dans l'intérêt de tout le monde. Il inculqua continuellement cette idée à ses collaborateurs directs.

UN PATRON EN AVANCE D'UN DEMI-SIÈCLE

Le congé du samedi après-midi.

Quand Westinghouse était jeune, il était soumis à l'austère discipline de son emploi, qui l'empêchait de participer aux pique-niques, et aux jeux sportifs du samedi.

Un jour il se dit que : « si jamais il devenait un employeur, il donnerait congé à son personnel tous les samedis après-midi ».

Quelques années plus tard, en juin 1871, il remplit cette promesse, en inaugurant cette pratique dans ses propres ateliers.

Dans le même esprit humanitaire, il instaura plusieurs autres systèmes de travail, qui paraissent normaux maintenant, mais qui furent autrefois considérés comme révolutionnaires.

Il instaura des vacances payées pour ses employés, ce qui était presque inconnu en 1880.

Il fut également l'un des premiers employeurs américains à instaurer des cours de perfectionnement dans ses ateliers, à introduire des primes d'encouragement au travail, à reconnaître le principe fondamental du contrat collectif. En 1890, lorsque l'importante Westinghouse Air Brake Company fut déplacée de l'Allegheny dans l'actuelle Turtle Creek Valley, à Wilmerding, il attira l'attention du monde en construisant non seulement des ateliers modèles, mais encore des centaines de maisons pour son personnel, avec loyer ou prix d'achat peu élevé.

G. Westinghouse avait le respect des droits de tous les hommes et manifesta fréquemment ses sentiments de bienveillance envers ceux qui travaillaient avec lui.

Il connaissait leurs problèmes et appréciait extrêmement leur coopération dans ses entreprises. Son attitude inspira à Samuel Gompers, fondateur de la Fédération Américaine du Travail, la remarque suivante : « Je veux dire ceci à propos de George Westinghouse. Si tous les employeurs traitaient leurs employés avec la même considération que lui, la A.F.L. (American Federation of Labour) n'existerait plus. »

Georges Westinghouse décéda à New-York le 12 mars 1914. Durant les dernières années de sa vie, il souffrit d'une maladie de cœur, qui l'obligea à se retirer complètement des affaires. Sa mort marqua la fin d'une carrière active d'un grand ingénieur de chemins de fer, d'un homme de sciences remarquable et d'un citoyen exemplaire.



Liste des Agents des Groupes mis à la pension

Août - Septembre 1952

Vercammen Petrus, machiniste . . .	46	ans de service.	Anvers.
Devos Hector, machiniste . . .	32	id.	Flandres.
Vertriest August, receveur . . .	32	id.	id.
Vyncke Alfons, chef-piocheur . . .	42	id.	id.
Vincke Hector, chef-piocheur . . .	39	id.	id.
Lechien Jean-Baptiste, receveur . . .	27	id.	Hainaut.
Tondu Alexandre, contrôleur . . .	37	id.	id.
Matheze Joseph, chef-receveur . . .	43	id.	Nam.-Luxemb.
Garot François, brigadier . . .	45	id.	id.
Gemine Désiré, commis 1re cl. . .	32	id.	id.
Prophète Albert, chef-piocheur . . .	31	id.	id.
Malchair Lambert, wattman . . .	38	id.	Liège-Limbourg
Lindekens Ernest, piocheur . . .	45	id.	id.
Dewulf Cyriel, piocheur . . .	23	id.	Flandres.
Van Oosthuysen Arthur, piocheur . . .	34	id.	id.
Wynants Emile, wattman . . .	31	id.	Hainaut.
Devahive Emile, chef-receveur . . .	30	id.	Nam.-Luxemb.
Copoïs Emile, wattman . . .	27	id.	id.
Van Eeckhoudt Aug., piocheur . . .	46	id.	Brabant.
Frerie J.-B., ouvrier d'élite . . .	24	id.	id.
Steelandt Désiré, receveur . . .	39	id.	id.

La jonction ferroviaire Nord-Midi

Une réalisation unique en Europe

C'EST sous ce titre élogieux que « LA VIE DU RAIL », l'organe des cheminots français, a décrit récemment le complexe de cette jonction ferroviaire.

Il n'entre pas dans nos intentions de reproduire ou même de résumer les nombreux articles traitant de ce sujet inépuisable et qui ont paru ces derniers mois, dans la presse belge.

Mais aujourd'hui que des milliers de provinciaux et de Bruxellois ont pu admirer la magnifique réalisation de la Gare Centrale et que les premiers effets de la Jonction se font sentir au cœur de la capitale et dans l'ensemble du pays, nous nous devons de donner une vue d'ensemble de cette œuvre originale et d'expliquer la répercussion probable des diverses phases d'exploitation sur l'ensemble du réseau des Chemins de Fer Vicinaux du Groupe de Bruxelles.

On sait que la première phase, qui a débuté le 5 octobre, utilise les deux voies de la travée centrale des tunnels, lesquelles sont reliées à Bruxelles-Nord aux voies à quai surélevé 6 à 12, et à Bruxelles-Midi aux voies à quai 4 à 9.

Un certain nombre de trains électriques Anvers-Bruxelles ont actuellement leur terminus reporté au Midi et s'arrêtent à la Gare Centrale; les trains à vapeur, notamment les internationaux Ostende-Bâle et Ostende-Colcogne, sont tractionnés avec leur machine par des engins électriques placés en tête ou en queue du train.

Le service des jours ouvrables (samedi exclu) comporte 18 trains internationaux, 74 trains électriques, 46 trains à vapeur et 15 autorails, soit au total 153 trains.

La fusion du service sur les lignes électriques Bruxelles-Anvers et Bruxelles-Charleroi ne pourra être opérée avant octobre 1953, lorsque l'équipement du gril sud de la gare de Bruxelles (Midi) sera terminé.

Le service actuel permet un gain de temps appréciable dans la plupart des relations interprovinciales passant par Bruxelles et, d'autre part, assure une économie mensuelle à de nombreux abonnés S. N. C. B.

En effet, on a pu constater que de nombreux abonnés, qui chaque matin et chaque soir empruntaient, soit au Nord, soit au Midi, les Tramways Bruxellois pour se rendre à leur lieu de travail, ont demandé le prolongement de leur abonnement jusqu'à la Gare Centrale; le déplacement massif de ces voyageurs, jusqu'ici tributaires des lignes urbaines des T. U. B., a visiblement amélioré l'incidence des heures de pointe des tramways aux environs des deux gares.

LA CIRCULATION PAR TRAMWAYS AUX ENVIRONS DE LA GARE CENTRALE.

En concevant l'architecture d'une gare, il convient de ne pas perdre de vue que des milliers de voyageurs doivent en un temps très court, les uns accéder aux quais, les autres gagner la voie publique. Il faut considérer également l'obligation pour les voyageurs de se munir d'un billet. Mais le problème de la circulation aux abords d'une grande gare urbaine est tout aussi important : les voyageurs atteignent les gares et s'en éloignent avec les moyens de communication les plus divers.

En ce qui concerne le passage des Tramways Bruxellois à la Gare centrale, divers projets ont été étudiés ; trois phases sont généralement envisagées :

La première phase consiste à assurer la dispersion des voyageurs à la sortie de la Gare Centrale.

La seconde phase tendrait à faire croiser les trams au carrefour elliptique devant la Gare Centrale, en réservant la rue Duquesnoy et la rue de la Putterie à la circulation locale.

La troisième phase consisterait à « enterrer » les tramways à partir de la « Halte centrale » vers les boulevards du Centre.

La description complète de ce dernier projet paraîtra dans le numéro de novembre de la Revue « Trains », sous la signature de M. Vrebos, Directeur Général au Ministère des Communications



Le grand escalier menant vers les quais.
(Photo Gérard S. N. C. B.).



Gare Centrale. Train à quai.
(Photo Gérard S. N. C. B.).

A LA GARE DU MIDI.

Les tramways urbains seront établis en sous-sol, de manière à dégager la circulation à la place de la Constitution.

A cette fin, il sera construit un tunnel à quatre extrémités situées respectivement :

- a) **à la sortie du Boulevard Maurice Lemonnier ;**
- b) **à proximité de la rue d'Argonne ;**
- c) **au centre de la Place Jamar, le portique étant orienté vers la Place Bara (voir photo des travaux en cours) ;**
- d) **au boulevard du Midi vers la porte d'Anderlecht.**

ET LES VICINAUX ?

Notre position est simple et nette. La place Rouppe est depuis plus de cinquante ans le terminus des lignes vicinales venant du Sud et Sud-Ouest du Brabant ; nous y amenons tous les jours plusieurs milliers de voyageurs et d'abonnés qui se trouvent là, à 5 minutes du centre de la ville. Les statistiques de nos services d'exploitation donnent un chiffre de 10.000 voyageurs **partant** chaque jour de la Place Rouppe, parmi lesquels 1.160 abonnés ouvriers, 340 abonnés scolaires, 1.200 abonnés ordinaires et 7.000 voyageurs ordinaires.

De la place Rouppe, nos abonnés à la semaine et nos abonnés ordinaires ont, de tout temps, pu gagner **à pied**, c'est-à-dire sans frais supplémentaires, le quartier des banques, les ministères et les entreprises commerciales du centre de la ville.

Il en irait tout autrement, si le terminus actuel était reculé au de-là de la place de la Constitution. Non seulement nos voyageurs abonnés venant des lignes de Waterloo, de Leerbeek, de Rhode et de Hal seraient lésés, mais ceux qui ne prendraient pas un second tramway seraient dans l'obligation de franchir pédestrement le carrefour, plus dangereux de jour en jour, de la place de la Constitution, alors qu'une seule de nos motrices, attelée de deux grandes remorques, peut assurer la traversée du Boulevard du Midi, en quelques secondes, à près de 300 personnes, et cela, **en toute sécurité**. A lui seul, ce point de vue de la sécurité devrait être décisif. Ce que la S. N. C. V. demande, c'est de pouvoir enfin construire une boucle autour de la place Rouppe ; ce dispositif permettrait de dégager l'Avenue Stalingrad et améliorerait grandement la régularité de nos services.

En résumé, **la Place Rouppe a toujours été le terminus des Vicinaux**, nous entendons y rester pour continuer à offrir cet avantage à notre fidèle clientèle.

Mais pourquoi n'envisagerait-on pas des solutions plus audacieuses qui concorderaient avec la tendance à mettre les tramways sous terre ?

Nous pouvons être certains en tout cas, qu'en ce qui concerne les Vicinaux, le dernier mot n'a pas encore été dit !

★★

Pour terminer, disons qu'il convient d'admirer sans réserve l'architecture intérieure de la Gare Centrale d'un aspect imposant et somptueux.

C'est une splendide réussite, digne d'une grande capitale. Les proportions en sont heureuses, l'utilisation du marbre jaune est agréable à l'œil, le luxe déployé n'est pas ostentatoire et la hauteur des halls n'est pas démesurée.

Lorsque les électrifications en cours seront terminées, la Jonction pourra donner son maximum et chacun se rendra compte alors des avantages considérables de ce travail gigantesque du génie civil, qui, comme disait M. Maxime Brunfaut, « fait honneur à la science, au dévouement de nos ingénieurs, professeurs d'université, architectes, entrepreneurs et ouvriers de toutes catégories ».



Ceci fut jadis la place Jamar, à Bruxelles, près de la gare du Midi. On y creuse la sortie du tunnel venant de la gare souterraine des tramways.



Le vaste nail de la salle des guichets de la Gare Centrale, le jour de l'inauguration.
(Photo Dubruille, « La Vie du Rail »).

Mort tragique d'un gangster dans un DEPOT DE TRAMWAYS



Le « Gang des faux dollars » est un film policier, projeté actuellement en Belgique, au cours duquel on assiste à une palpitante chasse à l'homme dans les dépendances d'un dépôt de tramways.

Il est étonnant qu'un metteur en scène européen ne se soit jamais rendu compte, que les fosses d'entretien et les rangées de motrices constituent un décor idéal pour une poursuite policière, avec un malfaiteur sautant d'un toit de voiture sur un autre !

Le scénario a été inspiré par une authentique histoire exhumée des fiches de la F.I.B. de Washington. Des micros secrets, une imprimerie de fausse monnaie, des poursuites haletantes en autos, et pour finir, la mort de l'homme traqué dans le dépôt, tout concourt à donner à ce film une atmosphère dramatique et un relief extraordinaire.

★

PHOTOS :

1. La police a vu le faussaire pénétrer dans le hangar.
2. Le gangster acculé, parviendra encore à s'échapper, mais pour quelques minutes seulement.
3. Voici le dénouement, le « mauvais » a levé les bras pour se rendre, mais... il a touché le fil de courant et tombe foudroyé dans un feu d'artifice d'étincelles et d'éclairs.

C'est parce qu'en 1609 Henry IV faillit se noyer, que les automobilistes roulent à droite

SI nous roulons à droite, c'est comme dirait Gavroche, « la faute à Henri IV ».

L'usage des carrosses ne devint, en effet très courant que sous le règne du Vert-Galant.

Or, le 9 juin 1609, le roi traversait la Seine à Neuilly, dans un bac. Les chevaux de l'attelage royal prirent peur et tombèrent dans le fleuve, entraînant dans leur chute le carrosse, et, bien entendu, le roi, la reine et le duc de Vendôme qui s'y trouvaient. La famille royale échappa de bien peu à la noyade.

A la suite de cette grande peur, Henri IV ordonna d'atteler désormais à son carrosse six chevaux au lieu de quatre et de mettre un postillon sur l'un des premiers, pour pouvoir les maîtriser plus facilement. Evidemment, tous les seigneurs l'imitèrent aussitôt. Et l'habitude s'est maintenue en France, au cours des siècles et tant qu'il y eut des équipages, d'utiliser des postillons.

Et c'est le postillon qui nous amène à la circulation à droite. Pourquoi ? Les gauchers sont en minorité, ce qui obligea les postillons à garder leur second cheval sous le bras le plus robuste, donc à monter le cheval de gauche. Pensez en outre que les routes de France n'ont pas toujours été goudronnées : elles ont été empierrées (mal), bombées, étroites et bornées sur les bas côtés par de redoutables fossés. Quand on croisait un autre attelage, c'était une véritable épreuve que d'éviter de verser. Il fallait donc utiliser le bras le plus fort pour maintenir les chevaux et les ramener au milieu du chemin. En outre, si le carrosse versait, ce qui arrivait fréquemment, le postillon ne risquait pas d'être écrasé par le pesant attelage.

Et les Anglais n'avaient-ils pas à faire face aux mêmes difficultés ? Si, mais comme le carrosse d'Elisabeth 1^{re} n'eut, sans doute, point l'occasion de chuter dans la Tamise, on n'utilisa que fort peu les postillons outre Manche. La plupart des équipages étaient conduits en brides, le cocher étant assis sur son siège. Or, en tirant les rênes vigoureusement à droite, on peut toujours éviter le fossé gauche et ramener l'attelage vers le milieu de la route. C'est donc le fossé droit le plus dangereux et c'est à gauche qu'il est logique de rouler.

En conséquence, nous sommes assez mal fondés de taxer parfois nos voisins britanniques de trop de conservatisme, puisque c'est à un accident royal survenu il y a trois siècles et demi que nous devons de tenir notre droite, à pied, à cheval, en voiture... Mais n'allez surtout pas rouler à gauche, par conviction révolutionnaire.

(La Défense Sociale).

Yvonne TOULOUSE.

Le Service d'abonnement de « Nos Vicinaux »

Chaque mois, nous recevons des lettres, expédiées de Belgique ou de l'étranger et provenant de particuliers qui nous témoignent l'intérêt qu'ils prennent à la lecture de « Nos Vicinaux ».

Voici ce que nous écrit en juillet M. R. Humblet, rue Théodore de Bry à Liège :

Monsieur,

Je suis abonné depuis cette année, par l'intermédiaire de l'« A. B. A. C. », à votre revue « Nos Vicinaux ».

Etant donné l'intérêt que je trouve à lire votre périodique, je serais heureux d'en compléter la collection commencée.

EN VICINAL A TRAVERS LA BELGIQUE.

Vers la mi-juin, un agent du dépôt de Cureghem écrivait à la rédaction de « NOS VICINAUX » pour demander de lui établir un itinéraire complet par vicinal, s'étendant sur 7 jours, et lui permettant d'atteindre Eupen-Eynatten.

Cet agent vient de nous exprimer sa satisfaction pour l'itinéraire proposé, qui l'a mené, le premier jour, de Bruxelles à Liège — le deuxième jour, de Liège à Eupen — les troisième et quatrième jours, de Eupen à Spa, par Verviers — les cinquième et sixième jours, de Spa à Namur,

et le septième jour de Namur (départ à 12 h. 10), vers Bruxelles par autobus et tramway.

Pour sept jours de randonnée à travers la Belgique, l'intéressé a eu 300 francs de transport par autobus, pour deux personnes.

« De toute façon », dit-il, « le voyage est une pure merveille que je recommande aux collègues qui voudraient faire un voyage en Belgique en employant les lignes vicinales. »

Soulignons que cet itinéraire ne comportait que 3 à 4 heures de tram ou autobus par jour.