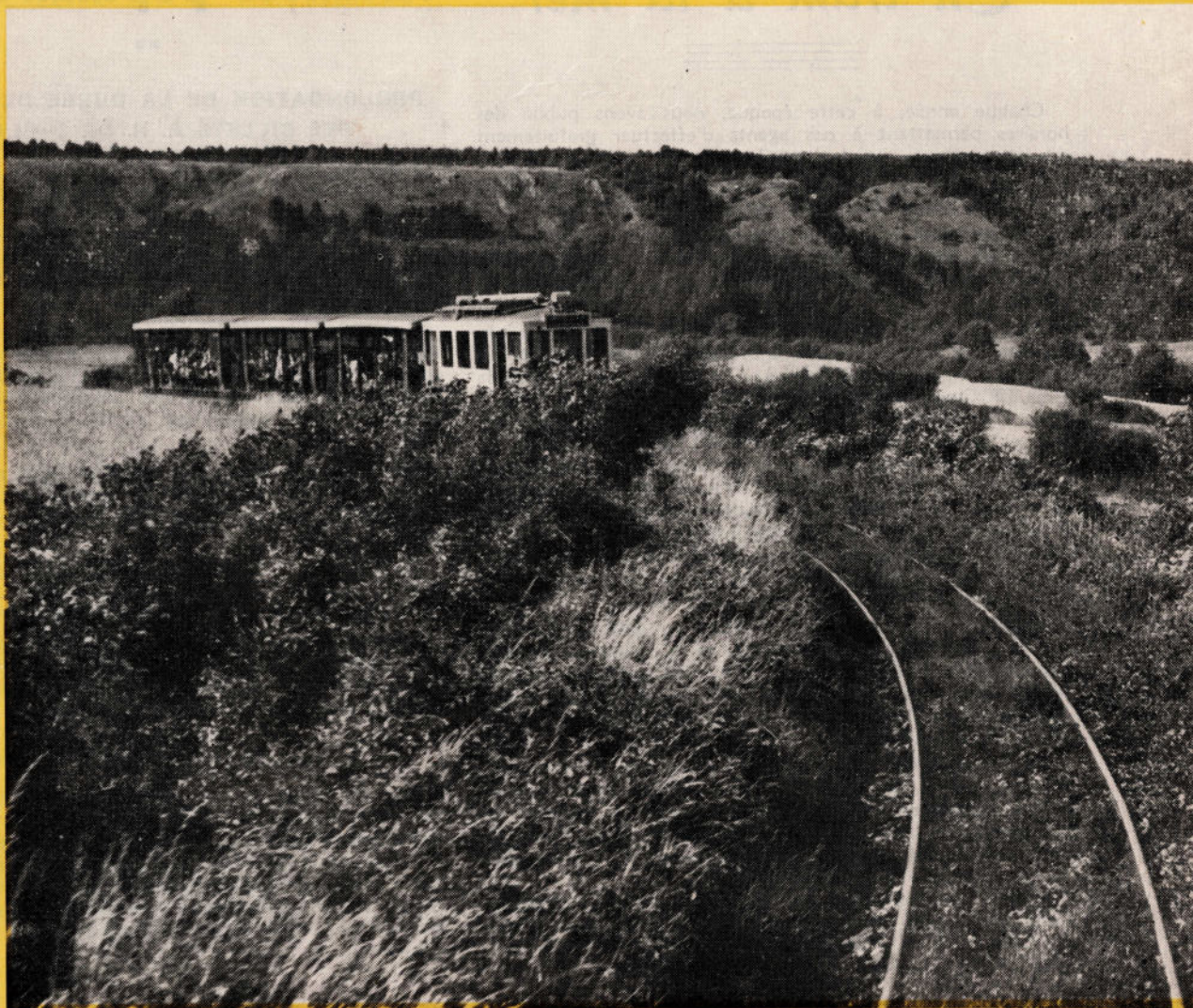


NOS VICINAUX

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



Apprendre à se reposer

Nous sommes entrés dans la période des vacances et chacun a déjà décidé de l'emploi qu'il compte faire de son congé.

Mais quels que soient vos projets, dites-vous bien que durant cette période, il importe non seulement de bannir de votre esprit vos préoccupations professionnelles et vos soucis, mais encore de fuir le plus possible la grande agitation des villes. Exactement, comme vous dégagez votre nœud de cravate, quand vous rentrez chez vous !

Car les hommes, aujourd'hui, se reposent mal ou ne se reposent plus.

Ils vivent au rythme des machines qui les entourent, dans un état de vibration permanente qu'ils infligent à leur système nerveux.

A l'occasion de votre congé, supprimez aussi souvent que possible l'audition journalière de la radio et la lecture des journaux. Et, en même temps que la désintoxication de l'esprit, entreprenez celle du corps.

Partez à la rencontre des forêts et de la paix des champs.

Avec des tartines et peu d'argent, en choisissant bien vos buts d'excursion, vous pourrez, si vous le voulez, profiter à 100 pour cent de vos vacances.



En tram à la mer

Chaque année, à cette époque, nous avons publié des horaires permettant à nos agents d'effectuer gratuitement des déplacements vers le littoral.

Jusqu'à présent, la liaison est toujours assurée mais depuis le 17 mai Bruges-Zomergem est exploité par autobus.

Chaque saison également, nous avons signalé à nos lecteurs qu'il n'est pas souhaitable, lorsqu'on voyage avec de jeunes enfants et des bagages, de faire le trajet entièrement en vicinal.

Dans cet esprit, notons qu'un train (S.N.C.B.) part à 10 h. du matin de la gare du Midi à Bruxelles, à destination d'Ostende. Ce train arrive à Gand à 10 h. 35; sur la place de la Gare, à Gand, le tram électrique vers Zomergem part à 11 h. 13. Départ de Zomergem-église à 12 h. 20, en autobus, et arrivée à Bruges (Grand'Place), à 13 h. 25, ce qui convient encore très bien pour « casser la croûte » à la buvette de la gare ou ailleurs. (Notons que pour arriver à cette heure-là, à Bruges, en utilisant **uniquement** le tram, il faut partir à 7 h. 30 de Bruxelles vers Alost). L'heure du départ de Bruges ne dépend que du chemin qui vous reste à parcourir sur la **ligne Knokke - La Panne**, pour atteindre le « petit trou pas cher » que vous aurez choisi !

Pour le retour, les agents habitant au delà de Bruxelles devront partir à 9 h. 45 de Knokke; correspondances normales jusqu'à Gand Palinghuizen (à 12 h. 55), prendre alors, en payant, le tram **trois barré** jusqu'à la Dampoort où le vicinal électrique vers Wetteren passe à 13 h. 20. Arrivée à Bruxelles à 16 h. 32.

Nous conseillons la variante suivante aux Brabançons : Knokke, 14 h. 45 jusqu'à Bruges, prendre alors le train venant d'Ostende jusqu'à Gand, descendre et prendre en correspondance immédiate un train banlieue jusqu'à Alost. De là le tram. Coût du train Bruges - Alost : 55 fr. Economie sur trajet total : 44 francs.

A titre documentaire : prix du chemin de fer : Bruxelles-Gand simple, par place : 48 fr. - Bruxelles-Ostende simple, par place : 99 fr. - Bruxelles-Ostende et retour : 177 fr.

Vacances populaires 1953

..

PROLONGATION DE LA DUREE DE VALIDITE DES BILLETS A. R. DE 3^e CLASSE.

Pendant la période du 3 avril au 31 octobre 1953, les bénéficiaires de la loi sur les vacances populaires, les agents des services publics et les ouvriers et employés frontaliers belges peuvent obtenir des billets aller et retour ordinaires de 3^e classe **D'UNE DUREE DE VALIDITE UNIFORME DE 20 JOURS**, quelle que soit la durée réelle du congé.

Ces billets sont délivrés aux bénéficiaires de la loi sur les vacances populaires sur présentation de leur carte de sécurité sociale ou d'une attestation signée par l'employeur, aux agents des services publics sur présentation d'une attestation signée par leur chef immédiat.

Sur tous ces documents doivent figurer les dates du début et de la fin du congé, ainsi que l'état civil des intéressés et éventuellement la composition de leur ménage.

Des billets A. R. à durée de validité prolongée sont également accordés à l'épouse et aux enfants mineurs qui se déplacent en même temps que le bénéficiaire.

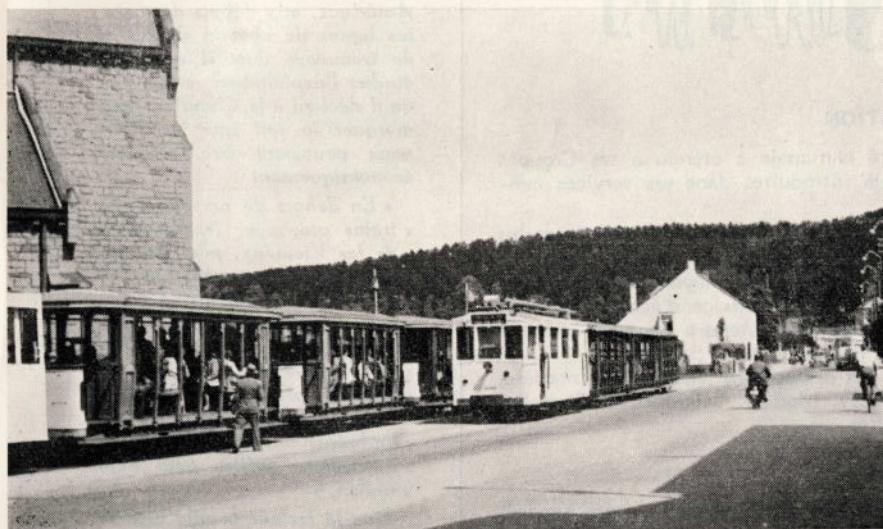
Les épouses et les enfants mineurs peuvent effectuer le voyage de retour isolément pour autant qu'ils puissent exhiber le document sur présentation duquel le billet a été obtenu.

DELIVRANCE DES BILLETS.

Par les gares. — Au moment de la délivrance, les gares appliquent le timbre à date au verso du compartiment « retour » des billets ou au dos des billets délivrés au moyen des machines imprimantes et enregistreuses. Ce timbre marque le début du délai dans lequel ce compartiment ou le billet délivré par la machine imprimante doit être utilisé pour le voyage de retour.

De Rochefort à l'entrée des Grottes de Han

par notre
pittoresque ligne « autorail »



Notre pays possède, dans les Ardennes Namuroises, à 110 km. de la capitale, une curiosité naturelle qui, depuis son aménagement en 1854 attire, chaque année, plus de 100.000 visiteurs. Nous voulons parler de la Grotte de Han.

La rivière, la Lesse, a creusé la montagne de Han de mille labyrinthes inextricables, de salles immenses, qui forment un décor unique en son genre.

Une des caractéristiques de cette grotte, c'est d'être restée telle que les siècles l'ont formée; on n'y a opéré aucun remaniement, ni barrage artificiel. (Cf. La belle histoire de la Grotte de Han, « Nos Vicinaux », n° 8, mai 1947.)

C'est à la station de Rochefort (ligne S.N.C.B. de Taminé - Dinant - Jemelle) que s'embarquent les voyageurs venus par le train. Nos autorails les conduisent en 15 min. au village de Han-sur-Lesse, d'où part le tram panoramique pour l'entrée de la Grotte, en faisant l'ascension pittoresque des Rochers de Faule.

Les nombreux autocars et les voitures privées, qui, en saison, amènent également chaque jour de nombreux touristes, vont directement jusqu'à Han-village, où a lieu la distribution des tickets pour l'accès aux Grottes, puis ayant quitté leur auto, les visiteurs prennent place avec plaisir dans nos autorails panoramiques. Le prix plein, de Han à

l'entrée des Grottes, est de 9 francs. La visite dure environ 2 h. 30, y compris le trajet par la ligne des Rochers de Faule.

Le prix plein de la visite est de 80 francs, mais la direction accorde de nombreuses réductions, allant de 50 à 75 % à de multiples groupements, ainsi qu'aux écoles.

Il est à conseiller de faire le voyage aller par Namur - Jemelle - Rochefort et d'effectuer le retour Rochefort - Dinant par chemin de fer et Dinant - Namur par bateau.

Notre photo de première page représente le « tram panoramique » menant les visiteurs des Grottes de Han, du village de Han à l'entrée des Grottes.

Notre correspondant, M. Bazin, de Paris, a réussi un admirable cliché en photographiant l'autorail débouchant sur les rochers de Faule. Voici comment la notice descriptive, écrite par M. de Pierpont, relate ce court, mais beau voyage : « Des sommets abrupts des Rochers de Faule que gravit doucement le tram, nous découvrons le paysage le plus prestigieux : d'un côté, la Lesse sinueuse s'enfuit à travers les prairies et baigne de ses eaux limpides de nombreux et coquets villages; de l'autre côté, l'Ardenne sauvage et boisée apparaît au loin avec ses horizons sans fin et son ciel d'un bleu timide. »

VOUS LIREZ :

Page 4 et 5 : Des extraits du rapport annuel.

12 : L'emménagement à la S. N. C. V.

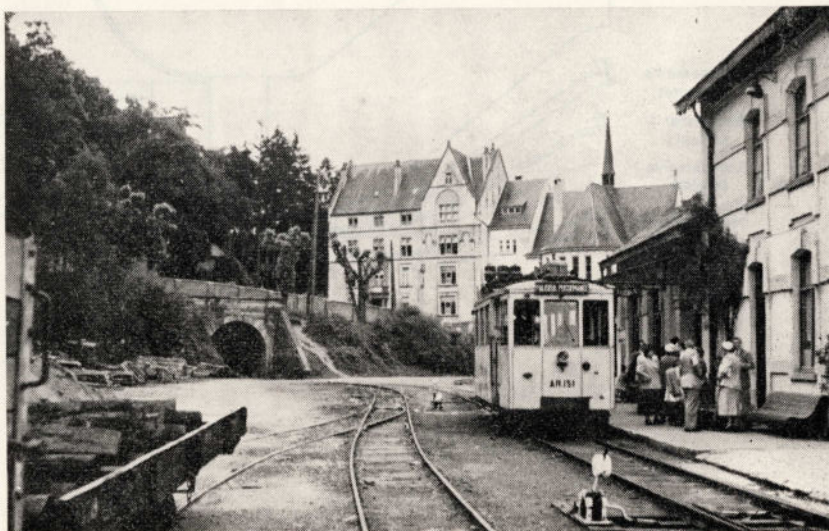
13 : L'histoire d'« Adèle », le tram d'Adinkerke à La Panne.

De Paliseul à Pussemange

Aux amateurs de voyages pittoresques en autorail vicinal, il faut rappeler que cette ligne ferrée exploitée conjointement avec celle de Poix - St-Hubert - Maissin - Paliseul est une des rares qui subsistent encore dans les Ardennes et que les régions traversées, le plus souvent loin des routes, sont de toute beauté à toutes les époques de l'année.

Bouillon est un centre merveilleux d'excursions, et grâce aux lignes d'autorail et d'autobus se dirigeant vers Vresse, Bertrix, Sedan, Pussemange, il vous est loisible d'organiser de nombreuses excursions pédestres, combinées avec tram et autobus vers Dohan, Neirefontaine, Corbion, Poupehan, Sugny et maints autres curieux villages hauts perchés, dominant la vallée de la Semois.

Voici une photo prise par M. Bazin, à Bouillon, qui rend bien l'atmosphère sympathique, typiquement vicinale, des petites gares de notre réseau.



Résumé du Rapport sur le 68^{me} exercice social



ADMINISTRATION

Au cours de l'exercice écoulé, la Société Nationale a étendu à ses Groupes d'exploitation les réformes administratives déjà introduites dans ses services centraux.

D'autre part, la réorganisation matérielle et administrative de nos magasins principaux et secondaires, au nombre d'environ 60, répartis sur tout le réseau, se poursuit activement par leur adaptation à l'évolution de nos moyens d'exploitation.

Après avoir mis au point, à titre expérimental, un Service d'achats restreint, organisé sur des bases nouvelles, il a été possible d'en étendre l'activité grâce à l'existence d'un catalogue comportant plus de 16.000 articles codifiés.

Au point de vue social et conformément aux dispositions légales en la matière, nos dépôts de Malines, Eugies, Anderlues, Quévy, Marloie, Salzinnes et Bruxelles ont été dotés de nouvelles installations sanitaires.

PERSONNEL

La transformation des moyens et des conditions d'exploitation de nos services s'est poursuivie au cours de l'année 1952 dans un esprit de modernisation et d'économie.

L'effectif est passé de 10.251 fonctionnaires et agents au 1^{er} janvier 1952, à 9.729 fonctionnaires et agents au 31 décembre.

La diminution de l'effectif a été obtenue en ordre principal par les mises à la retraite et démissions non compensées par des recrutements.

Rien de nouveau sous le soleil !

En relisant le rapport à la Chambre sur le projet de loi créant la S. N. C. V. et présenté au cours de la séance du 22 janvier 1884, un détail nous a particulièrement frappé.

Le rapporteur était M. le Hardy de Beaulieu. Cet honorable représentant qui défendit admirablement la loi fondamentale, avait beaucoup voyagé dans le monde et il avait assisté, en Amérique, aux débuts de maintes lignes de chemin de fer et de tramways dont il avait été étudier l'exploitation ; et voici ce qu'il déclara à la Chambre pour marquer le fait que les Vicinaux pouvaient être exploités économiquement :

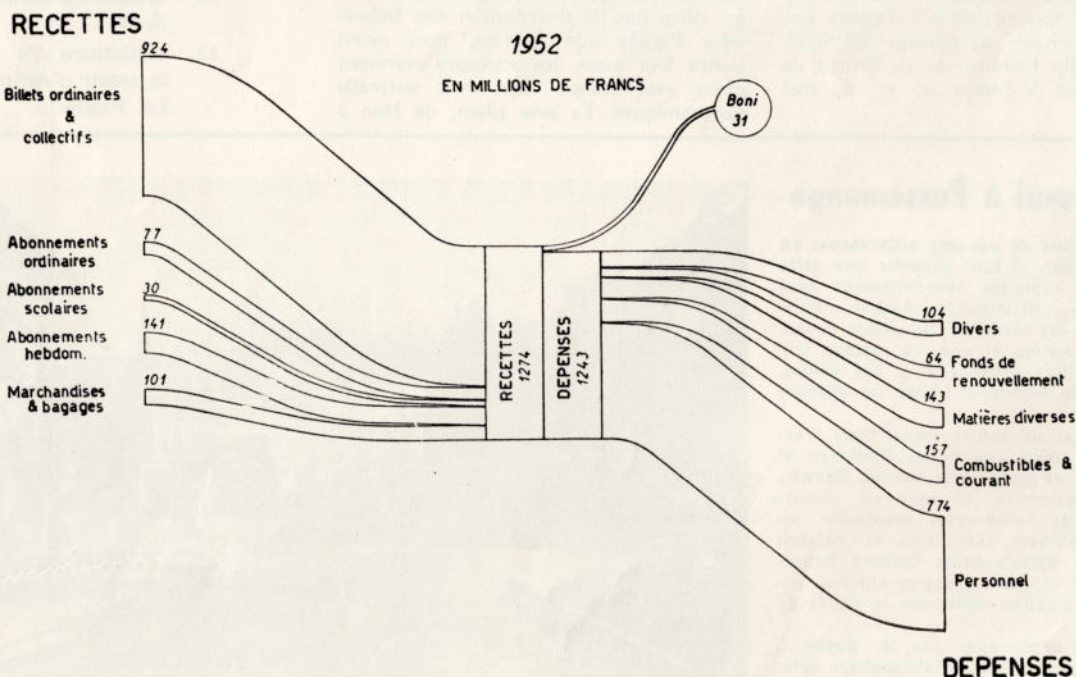
« En dehors du personnel des « trains qui, pour les Chemins « de fer Vicinaux, peut être réduit à deux personnes pour les « voyageurs et même à une, « comme en Amérique, sur des « lignes de trams et d'omnibus « très fréquentées, une simple « brigade, plus ou moins nom- « breuse, suivant la longueur des « embranchements et leurs ra- « mifications suffira pour l'en- « tretien. »

Que le lecteur veuille bien se souvenir qu'à l'époque où ces paroles étaient prononcées, les Vicinaux n'existaient pas encore ! Comme quoi, l'idée de l'introduction du « one man » aux Vicinaux n'est pas neuve !

Le coefficient d'exploitation de 1952 fait ressortir une nouvelle contraction de la marge bénéficiaire. Le coefficient monte, en effet, de 97,06 p. c. en 1951 à 97,51 p. c. en 1952.

La régression des résultats d'ensemble traduit si imparfaitement les efforts de rationalisation poursuivis avec succès par la Société Nationale, qu'elle pourrait même susciter l'idée d'une contradiction.

C'est pourquoi nous croyons devoir mettre l'accent sur l'aggravation de nos dépenses de personnel, lesquelles interviennent pour une part prépondérante dans nos frais d'exploitation, ainsi que le diagramme ci-dessous permet de le constater :



En application de la convention liant les salaires à l'index des prix, les salaires ont été majorés de 1,5 p. c. à partir du 1^{er} janvier 1952.

De plus, et malgré la baisse de l'index qui aurait permis la suppression de cette majoration au 1^{er} mai, les salaires ont été augmentés une nouvelle fois au 1^{er} décembre, de 1,5 p. c., 0,75 p. c. ou 0,50 p. c., suivant les régions.

TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS

Démontages entamés ou prévus pour 1953 :

Heist (Duinbergen) - Knokke (Casino) - Siska; Bruges - Leke; Bruges - Zwevezele; Roulers - Tielt; Lanaken - Zutendaal; Goyer - Trognée; Tongres - Kortesseem; Namur - Profondeville; St-Elooiswinkel - Gullegem; Wetteren - Hamme; réseau urbain de Bruges; réseau urbain de Malines; les lignes Porte de Tervuren - Beneden Kessel et Herent-Lovenjoel du réseau urbain de Louvain; Diest - Beringen; Aarschot - Westerlo; Wavre - Dongelberg; Spa - Verviers; Nandrin - Val-St-Lambert; St-Georges - Yernawe; Ohey - Ciney; Jambes - Scayn et Andenne - Huy; Lesves - Bioul Namur-Ville; Namur - St-Gérard; circuit de la citadelle à Namur; Namur - Jambes; Libramont - Moiricy; Louvain - Jodoigne; Tournai - Templeuve; Tournai - Wez-Velvain; Tournai - Rumilies; Arlon - Martelange; Presles - Châtelet.

A la suite de la réduction du trafic sur certaines lignes ou de la suppression du transport de marchandises, diverses installations qui ont perdu leur utilité, ont été supprimées (voies de transbordement, gares ou parties de gares, etc.).

Nos lecteurs trouveront, page 7, une liste des constructions en cours.

Pendant l'année 1953, seront montés les équipements électriques des sous-stations fixes de Heppignies - Heverlee - Malines (Neckerspoel), St-Joris-Winge.

MATERIEL ROULANT

Dans le courant de 1953, nous mettrons notamment en service 78 autobus du type à 80 places avec moteur Diesel horizontal sous le plancher, actuellement en cours de construction.

Un essai d'alimentation des autobus à essence au moyen de gaz propane est actuellement effectué à Bruges.

EXPLOITATION

Au 31 décembre 1952, le total des lignes ferrées exploitées directement par la S. N. était de 2.997 km. (en 1951 : 3.898 km.). Le total des lignes ferrées affermées était de 169 km. contre 204 km. en 1951.

RESULTATS DE L'EXPLOITATION

Recettes totales du réseau ferré (y compris les recettes d'autobus de substitution et de complément). fr. 1.274.429.801,75

Dépenses totales du réseau ferré 1.242.691.358,90

Le coefficient moyen d'exploitation (rapport entre les dépenses et les recettes)

est de **97,51**

contre **97,06** en 1951

et **96,18** en 1950.

Le coefficient d'exploitation des lignes électrifiées est de 96,55 % et celui des lignes non électrifiées 100,88 %.

L'an dernier on comptait encore 48 lignes en perte; en 1952, ce nombre a été ramené à 40.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

La recette totale « marchandises » est tombée de 110 millions (en 1951) à 100 millions.

PARCOURS

Le total de kilomètres parcourus est en augmentation constante :

en 1913 . . . 35 millions de km.

en 1950 . . . 67 millions de km.

en 1952 . . . 70 millions de km.

SERVICES AUTOBUS

Les services publics d'autobus pour lesquels une autorisation a été accordée à la Société Nationale, présentent au 31 décembre 1952, un développement de 5.102 km.

La recette passe de 115 millions en 1951 à 153 millions en 1952. De ce revenu, 107 millions proviennent des services exploités en régie (au lieu de 71 millions en 1951) et 46 millions sont attribuables aux services d'autobus affermés (43,6 millions en 1951).

Ces derniers chiffres traduisent avec éclat l'effort que la Société Nationale s'est imposé pour exploiter en régie les services d'autobus se substituant à des lignes ferrées et, partant, pour conserver son personnel au travail.

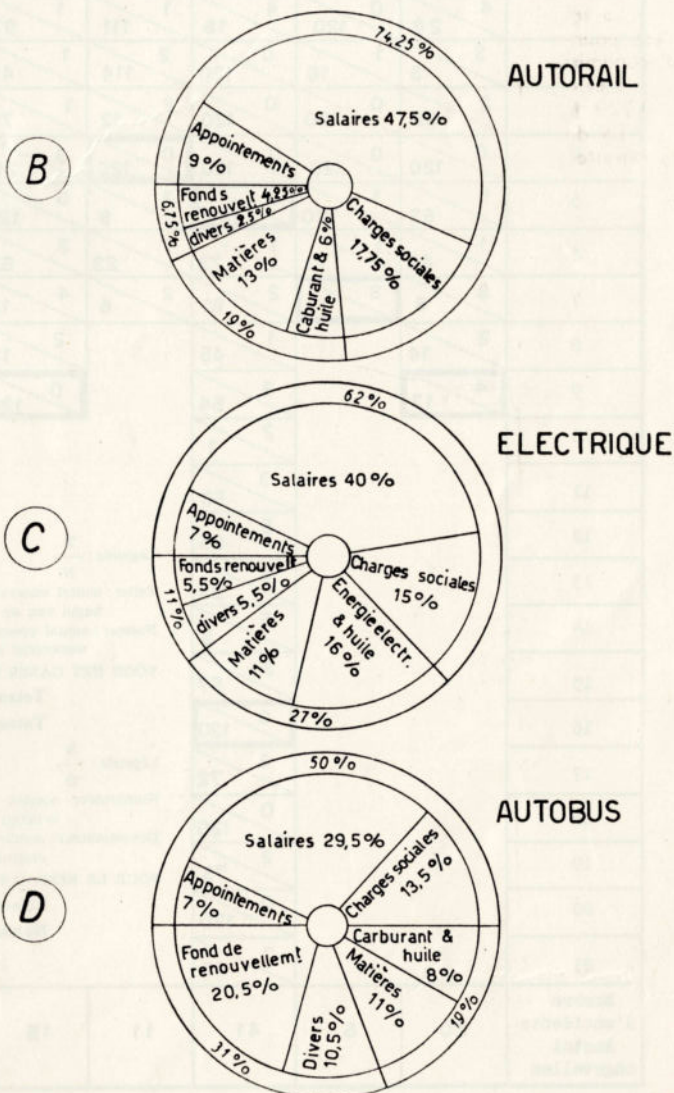
★★

On peut conclure en disant qu'au fur et à mesure que les contingences permettent de réaliser le vaste programme de rationalisation conçu par la Société Nationale, la situation de celle-ci tend à une amélioration générale.

L'importance relative des charges d'exploitation varie sensiblement d'un mode de transport à l'autre, la quote-part des dépenses de personnel notamment s'établissant à 74,25 p. c. de l'ensemble pour les services autorails, à 62 p. c. pour les services électriques et à 50 p. c. seulement pour les autobus, ce mode de transport s'accommodant mieux du service en « one man car » et ne nécessitant pas de personnel pour l'entretien et le renouvellement de l'infrastructure.

C'est ce que mettent en évidence les diagrammes B, C et D ci-dessous, lesquels donnent la répartition des dépenses pour le train électrique, l'autorail et l'autobus.

REPARTITION EN % DES DEPENSES D'EXPLOITATION.



LA SÉCURITÉ

Tableau des Primes affectées aux Concours Records

Nos lecteurs savent que la Rédaction de « Nos Vicinaux » s'est toujours associée aux efforts déployés par les membres du Service Général de Sécurité et des Comités locaux ; aussi avons-nous noté avec satisfaction le changement de formule qui est intervenu en ce qui concerne le concours-record à partir du premier janvier 1953.

Nous assistons ainsi à des joutes qui portent d'une part, sur le meilleur taux de fréquence au Mouvement, V. T. et Ateliers, dotés chacun de primes en espèces :

- pour le Mouvement : 12.500 fr.
- pour les V. T. : 7.500 fr.
- pour les ateliers : 10.000 fr.

et d'autre part, à des concours tendant à récompenser les équipes constituées au sein des groupes, d'après leurs effectifs et le nombre de jours consécutifs sans accident chômant, ce nombre ne pouvant toutefois être inférieur à 100.

BAREME « ATELIERS » ET « VOIES ET TRAVAUX »

Nombre d'Agents →	40 à 49	50 à 59	60 à 69	70 à 79	80 à 89	90 à 99	100 à 124	125 à 149	150 à 174	175 à 199	200 et au delà
Périodes ↓											
100 jours sans accident . .	80	125	180	245	320	405	500	780	1125	1530	2000
150 jours sans accident . .	100	155	225	305	400	505	625	975	1405	1915	2500
200 jours sans accident . .	140	220	315	430	560	710	875	1365	1970	2680	3500
250 lignes sans accident . .	180	280	405	550	720	910	1125	1760	2530	3445	4500
300 jours sans accident . .	220	345	495	675	880	1115	1375	2150	3095	4210	5500
350 jours sans accident . .	260	405	580	795	1040	1315	1625	2540	3655	4975	6500

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur- Lux. Namen- Lux.	Liège Luik	Louvain Leuven	Bruxelles Brussel	Limbourg Limburg
1	4 28	0 120	4 18	1 111	1 97	0 120	4 16	2 56
2	3 3	1 18	0 120	2 114	1 40	6 19	5 5	5 35
3	2 38	0 120	0 120	2 12	1 71	2 54	26 1	1 72
4	0 120	0 120	0 120	0 120	3 20	1 16	6 12	2 10
5	1 62	1 100	0 120	3 9	0 120	4 1	2 30	
6	1 42	1 71	1 73	1 23	3 83		1 42	
7	3 8	3 13	2 81	2 6	4 16		1 114	
8	2 14		1 45		2 13		0 120	
9	4 17		3 54		0 120		5 20	
10			2 1				3 51	
11			3 53				2 16	
12			5 65					
13			5 23					
14			5 3					
15			3 57					
16			0 120					
17			3 72					
18			0 120					
19			2 73					
20			0 120					
21			2 16					
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	20	6	41	11	15	13	55	10

Légende : $\frac{T}{N}$

Teller : aantal ongevallen met werkverlet in dienst sinds het begin van de wedstrijd.

Noemer : aantal opeenvolgende dagen zonder ongevallen met werkverlet in dienst (lopende periode).

VOOR HET GANSE NET :

Totaal effectief van de maand : 8321

Totaal aantal ongevallen : 171

Légende : $\frac{N}{D}$

Numérateur : nombre d'accidents chômants en service depuis le début du concours.

Dénominateur : nombre de jours consécutifs sans accidents chômants en service (période en cours).

POUR LE RESEAU ENTIER :

Effectif total du mois : 8321

Nombre total d'accidents : 171

Résultats

des concours-record
au 30 avril 1953

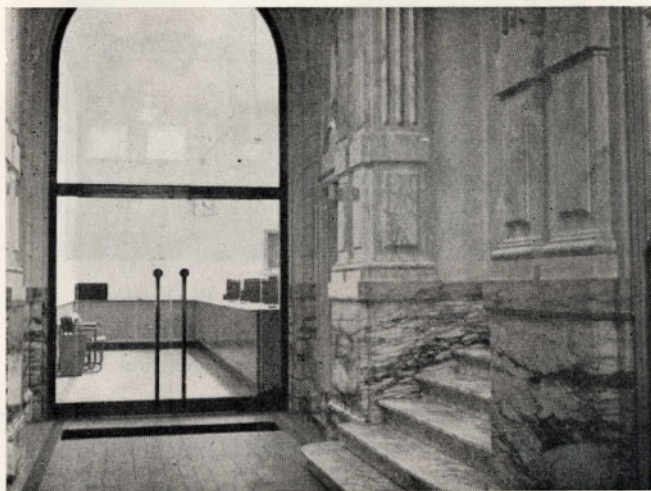


N'employez que des
outils appropriés

*

une clef anglaise
n'est pas un marteau.

Les nouveaux bureaux de la Direction du Groupe d'Anvers



Voici une vue du couloir d'entrée des bureaux de la Direction des Vicinaux du Groupe d'Anvers, avenue d'Italie.

Un escalier en marbre mène vers le poste de l'huissier qui s'occupe du standard téléphonique et annonce les visiteurs.

La grande porte vitrée mène au bureau des abonnements, dont le vaste comptoir a été fabriqué à l'atelier de menuiserie de Merksem.

Le seconde photo nous montre ce même bureau avec la série des cinq machines enregistreuses utilisées depuis la mécanisation du renouvellement des abonnements.

Les grands murs blancs réverbèrent la lumière venant des trois grandes fenêtres qui donnent sur un jardin intérieur.

Nous sommes loin des vétustes locaux de la gare de Zurenborg, que nous reproduisons au bas de la page.



La gare vicinale d'Anvers-Zurenborg.

La suppression de l'atelier de Turnhout

Avant-guerre et durant l'occupation, la gare vicinale de Turnhout connut une activité considérable et ce réseau utilisait un nombreux matériel roulant, mais depuis les modifications apportées à l'exploitation des lignes de la Campine Anversoise, l'existence à Turnhout d'un atelier important ne se justifie plus. Aussi la suppression totale de cet atelier vient-elle d'être décidée; seul subsistera « un petit entretien » au dépôt situé dans la ville.

C'est l'atelier de Merksem, près d'Anvers, qui va absorber une grande partie des agents disponibles. A cet effet, cet atelier, qui occupe 170 ouvriers, subit une réorganisation intérieure, notamment en ce qui concerne l'emplacement des machines-outil.

On y assure la réparation des autorails et auto-tracteurs du Groupe et de tout le matériel électrique de la région anversoise, une section s'emploie activement à la construction de la série de vingt-quatre grandes voitures remorques à boggies que nous avons décrites et qui, commencée à la 19.557, en est déjà à la 19.568.

Terminons par une nouvelle qui réjouira le personnel de l'endroit : la Direction espère fermement pouvoir entamer prochainement la construction d'installations sanitaires dignes de cet important dépôt.



Les constructions en cours

- A LA LOUVIERE :** à front de rue, aménagement d'installations sociales pour le personnel roulant. Dans le bâtiment arrière, transformation des remises en remises et ateliers pour autobus.
- A CHARLEROI :** agrandissement des remises, avec fosse pour l'installation d'une nouvelle machine à meuler les bandages. Installations sociales pour le personnel d'entretien. Transformation de l'ancien bâtiment du four à sable en installations sociales pour les gardes.
- A MONS :** le nouveau bâtiment s'élève rapidement. On étudie la construction d'une sous-station dans la cour de cet immeuble.
- A JUMET ET A ANDENNE :** construction d'installations sociales.
- A CUREGHEM :** nouveaux magasins et remises pour voitures - échelles.
- A OMAL :** construction de garage et atelier pour autobus.
- A GENK ET A TESSENDERLO :** les travaux de construction des garages sont en voie d'achèvement.
- A WATERLOO :** l'augette du Monument Gordon sera construite par l'intermédiaire des Ponts et Chaussées.

LES BELLES CARRIERES



L. Mans,
wattman,
42 ans de service.
Gr. Brabant.



C. Jadot,
commis 1^{re} cl.,
43 ans de service.
Gr. Brabant.



Th. Mignolet,
piocheur,
40 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.



O. Divoy,
chef-piocheur,
40 ans de service.
Gr. Nam.-Luxemb.



H. Lambrechts,
chef de dépôt 1^{re} cl.,
44 ans de service.
Gr. Brabant.



G. Eloy,
chef de station 1^{re} cl.,
49 ans de service.
Gr. Namur-Luxemb.



J. Veestraeten,
veilleur de nuit,
40 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.



Ch. Oscar,
contrôleur,
49 ans de service.
Gr. Hainaut.

A l'Administration Centrale

Le 20 avril 1953, a été la date officielle du départ de M. Hougardy, de la Direction des Finances; après 45 ans de service, son état de santé l'avait obligé à quitter le bureau, il y a quelques mois. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement, et de conserver intact son sens de l'humour, bien connu des anciens !

Le 2 juin, ce fut au tour de M. W. Mitschké, chef de bureau à la même Direction, entré également en 1908, de faire ses adieux. M. W. Mitschké, grâce à son calme remarquable possède la meilleure recette pour devenir centenaire, ce que nous lui souhaitons bien sincèrement.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION SIEGE DANS LE HAINAUT

Depuis quelques années, le Conseil d'Administration siège de temps à autre en dehors de la capitale et profite de l'occasion pour visiter les installations vicinales de la région. C'est ainsi que le 5 mai dernier, les membres du Conseil, conduits par M. le Président, Comte de Lichtervelde, et par M. Hoens, Directeur Général, ont visité le dépôt de Jumet, puis ont siégé à Mons, dans les locaux du Conseil Provincial.

Le Conseil d'Administration était déjà venu à Jumet en 1951 pour « essayer » les nouvelles P. C. C.; depuis, l'atelier de Jumet a été considérablement agrandi et la disposition des machines et des voies d'accès a été modifiée. Nous décrirons prochainement ces transformations. Après la visite, M. Kennes présenta à MM. les administrateurs et aux délégués du Gouvernement les plans des futures installations sanitaires pour lesquelles un terrain-annexe a été acheté et dont la construction est en cours.

Avant que le Conseil ne se rende à Mons, M. Declercq, Ingénieur en Chef, fit une démonstration, parfaitement réussie, d'un dispositif de son invention permettant d'arrêter, sur quelques mètres, une motrice électrique lancée, ayant dépassé le feu rouge d'une signalisation automatique. Tous les assistants s'intéressèrent vivement à cet essai convaincant.

L'après-midi fut consacré à une visite du dépôt-atelier d'Eugies et de ses nouvelles installations sanitaires.



Liste des Agents des Groupes mis à la pension

Mars - Avril 1953

De Roos Jules, ouvrier qualifié .	33 ans de service	Anvers.
Vermeulen Karel, wattman . . .	39 id.	Flandres.
Liegeois Fernand, receveur . . .	23 id.	Hainaut.
Van de Meerchoot M., wattman . .	33 id.	id.
Divoy Omer, chef-piocheur . . .	40 id.	Nam.-Luxemb.
Eloy Gaston, chef station 1 ^{re} cl. .	49 id.	id.
Haezen Anna, nettoyeuse . . .	18 id.	Liège-Limb.
Mignolet Théophile, piocheur . .	40 id.	id.
Lambrechts Henri, chef de dép. .	44 id.	Brabant.
Mans Léopold, wattman . . .	42 id.	id.
De Doncker Jean, chauffeur . . .	45 id.	id.
Jacquet Fernand, chef-receveur .	42 id.	id.
Jadot Constant, commis 1 ^{re} cl. .	43 id.	id.
Tijmsmans Jan, chef-piocheur . .	37 id.	Anvers.
Nauwelaers Karel, piocheur . . .	27 id.	id.
Verbist Gummarus, piocheur . . .	38 id.	id.
Van Deun Petrus, ouv. d'élite . .	33 id.	id.
Wouters Victor, machiniste . . .	31 id.	id.
Charles Oscar, contrôleur . . .	49 id.	Hainaut.
Félix Jules, piocheur . . .	29 id.	id.
Veestraeten Jan, veilleur de nuit	40 id.	Liège-Limb.

Les modifications apportées au réseau vicinal, le 17-5-1953

Dans le numéro de mai-juin 1952, nous annonçons que le 18 mai, la traction électrique avait été abandonnée sur la ligne Namur-Profondeville et que des autobus assuraient, dorénavant le service.

Or, exactement un an après, le dimanche 17 mai 1953, les Namurois ont assisté à un changement identique sur la ligne Namur - Malonne - Lesves-Saint-Gérard, dont le prolongement Lesves - Bioul - Warnant, jusqu'ici exploité par autorail, a été également pourvu d'autobus.

Le même dimanche, la première motrice électrique partie à 6 h. 07 de Charleroi pénétrait dans la Ville de Namur à 7 h. 51, inaugurant ainsi la liaison par tram direct Charleroi - Namur par Jumet - Ransart - Fleurus - Wanfercée - Baulet et Onoz-Spy.

Cette nouvelle ligne électrique a une longueur de 42 km., distance qui sera couverte en 1 h. 56 minutes. Il sera désormais possible également d'aller de Mons à Namur en tram, avec un seul changement de voiture à Charleroi !

La ligne Charleroi-Ransart portera le n° 68 et la ligne Charleroi-Namur portera le n° 67. Les départs vers Namur auront lieu à Charleroi à l'heure 12, vers Charleroi à Namur, à l'heure 14.

Ce même jour, la ligne Namur - Andenne - Huy, d'une longueur de 30 km., abandonnait l'autorail; de grands autobus, livrés par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, assurent désormais le transport des voyageurs. A Huy, le terminus est reporté jusqu'à la place Lebeau; ajoutons que sur la distance Namur-Andenne un gain de 15 minutes a pu être réalisé. Les arrivées à Huy se feront à l'heure 20' et les départs vers Namur à l'heure 40' !

La ligne ferrée Namur - Andenne - Huy avait été mise en exploitation sur la section Andenne-Samson - Gives, le 8 octobre 1887 et le prolongement jusqu'à Huy avait été assuré le 1^{er} mai 1897.

Ce dimanche 17 mai, encore, on assistait à la disparition de la ligne électrique Tournai-Courtrai, remplacée elle aussi par une ligne d'autobus. Cette ligne ferrée avait été inaugurée le 27 septembre 1909 de Courtrai à Pecq et de Tournai à Pecq, le 28 octobre 1923. Elle comportait 23 km. 850.

Le Groupe d'Anvers, a pu annoncer au 17 mai, non pas le remplacement d'une ligne ferrée, mais la création d'une nouvelle ligne d'autobus Malines-Muizen. Muizen, localité de 4.000 habitants et où se trouve le grand atelier de réparations de locomotives S.N.C.B., n'avait jusqu'ici jamais été reliée à Malines par une ligne vicinale.

A la même date, la Direction Générale a annoncé :

Au Groupe des Flandres : le remplacement par un service d'autobus de la

ligne ferrée Bruges-Zomergem. L'unification de deux services publics d'autobus en une seule ligne Ypres-Poperinge, Roesbrugge-Furnes (longueur 64,400 km).

Au groupe de Louvain : le remplacement par un service d'autobus de la ligne ferrée Aarschot-Tielt-Notre-Dame-Louvain et l'achèvement de l'électrification de la section Tielt-Notre-Dame-Diest.

Au Groupe de Liège : le remplacement, par un service d'autobus de la ligne ferrée Waremm-Oreye.

Ainsi, la journée du 17 mai a marqué une date importante dans l'évolution des Chemins de Fer Vicinaux.

Nouvelles exploitations par autobus

Dans le courant des mois de mars et d'avril 1953, les services publics d'autobus suivants ont été mis en exploitation en remplacement du trafic « voyageurs » sur les lignes vicinales de même dénomination :

Au 13 avril :

Eupen - Herbesthal : 5,1 km.

Eupen - Bellmerin : 2,7 km.

Au 19 avril :

Wetteren - Hamme : 25 km.

Depuis deux mois, le Groupe de Namur a reçu à l'essai, un autobus urbain du type standard, mais dont le moteur à essence a été remplacé par un moteur Diesel de 90 CV placé à l'arrière.

La place rendue disponible par la disparition du moteur à l'avant a permis d'augmenter le nombre total de voyageurs transportés qui passe de 40 à 67.

Depuis le 1^{er} juin, sur la ligne isolée Chimay-Couvin, la section Couvin-Petite-Chapelle-Cul-des-Sarts est exploitée par autobus. L'exploitation par voie ferrée reste assurée par autorail sur Chimay-Forges (dépôt vicinal) et Cul-des-Sarts, spécialement pour continuer à assurer le transport des bois vers Chimay.

Nouvelles relations par autobus entre Tournai-Courtrai-Bruges et les divers points de la côte.

Tournai	D. 5 h. 30	6 h. 50
Courtrai	A. 6 h. 25	7 h. 45
en semaine seulement.		
	D. 6 h. 30	7 h. 45
Bruges	A. 8 h. 30	9 h. 45
Bruges	D. 16 h. 40	18 h. 30
Courtrai	A. 18 h. 25	20 h. 25
Les dimanches.		
	D. 20 h. 00	20 h. 40
Tournai	A. 20 h. 55	21 h. 35

A Bruges services rapides à destination des divers points du littoral.

passer rien, mais j'ai voulu vous montrer les conséquences.

R. — Si, par exemple, le caniche avait levé la patte sur la barre d'appui ?

B. — Avec la disparition des réverbères, c'est un réflexe qui pourrait se produire ! Mais nous allons « rompre les chiens ».

R. — Cette expression signifie ?

B. — Interrompre une conversation dont le sujet devient dangereux.

LES
PROPOS
DU



Contrôleur BOUDARD

Boudard. — Dites un peu, je n'ai pas la berlue ? J'ai bien vu descendre un superbe « zazou » de votre voiture, à l'arrêt précédent ?

Receveur. — Ah ! Vous voulez parler de ce beau caniche noir.

B. — Il avait, effectivement, été « toiletté » par un artiste !

Mais, dites-moi, ce chien n'était pas muselé ?

R. — Muselé ? — Vous ne connaissez pas l'expression « doux comme un caniche » ? — il avait de si bons yeux !

B. — Soit, mais votre collègue de la motrice avait refusé l'accès de sa voiture au toutou frisé.

R. — Mon collègue a appliqué « à la lettre » le règlement de police que je connais bien, mais ces clients, car enfin, ce sont des clients, sont venus vers ma plate-forme et m'ont demandé de pouvoir prendre place, et ils m'ont payé 50 pour cent pour leur bête. Bien sûr, si cela avait été un Danois, un loup d'Alsace, ou un bouledogue baveux, je ne me serais pas laissé attendre !

B. — Et en souvenir de saint Roch...

R. — Justement, saint Roch avait la peste; il fut sauvé grâce à un chien ! Je n'ai pas voulu considérer ce chien comme un pestiféré.

B. — Ces sentiments envers nos frères inférieurs vous honorent, mais savez-vous qu'un gendarme zélé, montant sur la voiture, pouvait vous dresser procès-verbal, ainsi qu'au propriétaire du chien ? Et savez-vous que ça peut coûter 8 à 14 jours de prison ?

R. — Brr...

B. — Parfaitement, en vertu de l'art. 22, Titre III, du Règlement de Police, lequel fut promulgué par une série d'arrêtés royaux. Comme vous le savez, c'est au titre II, Obligations des voyageurs, art. 17-3°, qu'il est question de l'accès sur les plates-formes des chiens muselés et tenus en laisse.

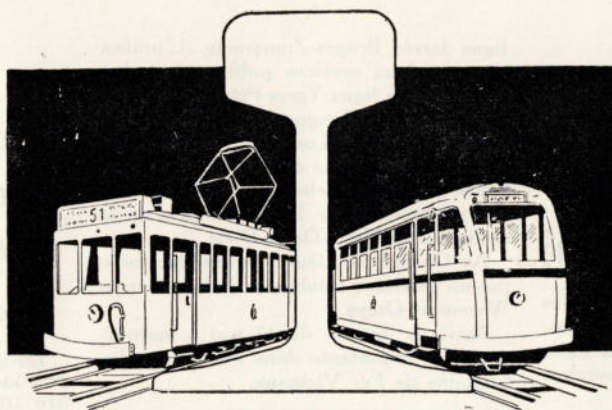
Toutefois, pour les lignes vicinales du réseau de Bruxelles, un A. M. du 12-11-1923, qui est toujours en vigueur, tolère le parcours **gratuit** uniquement des chiens de salon, ne pesant pas plus de 3 kg., donc non muselés.

Pour en revenir au caniche, savez-vous, que s'il avait mordu un autre voyageur, le juge punirait le receveur et le propriétaire, toujours pour le même motif, ceci pour le « pénal » et j'ai des sueurs froides, en pensant à tout ce qui pourrait advenir au « civil » en ce qui concerne d'éventuels dommages et intérêts.

R. — Vous n'exagérez pas un tout petit peu ?

B. — Pas du tout, je sais bien que fréquemment, les chiens sont cachés entre les voyageurs et qu'il ne se

Les mouvements du sous-sol minier



dans le HAINAUT

La publication des photos ci-après représentant l'état de la zone de nos voies à Châtelain « Corbeau » n'éton-



Fig. 1.

nera certainement pas les lecteurs du Hainaut (fig. 1 et 2).

Ils ont quotidiennement de tels exemples de mouvements de sol sous les yeux.

Les origines de ceux-ci sont diverses. Notons d'abord la présence dans le Borinage de « dièves », c'est-à-dire de dépôts argileux **mouvants** (le mot anglais « creep » est utilisé pour ce terme en géologie) ; l'existence de « solifluction » ou coulée de sol et de zones de sable bouillant.

Il y a ensuite des régions où la nappe aquifère affleurante nous oblige à un pompage constant.

De plus, lorsque les fondations des voies se trouvent plus bas que le niveau normal ou en crue des rivières voisines, le pompage en surface s'impose, avec rejet des eaux dans la rivière. C'est notamment le cas à Dampremy, Marchienne-au-Pont et Quaregnon (fig. 3).



Fig. 2.

L'extraction minière, avec ses galeries et ses tailles, est fréquemment à l'origine d'affaissements inattendus.

Telles sont les principales causes, **parfois combinées**, des mouvements du sol qui affectent la stabilité de nos voies.

A titre documentaire, plus de 50 km de voies dans le Hainaut sont posées sur des sols dont la nappe aquifère affleure ou qui sont soumis à influences minières.

En certains endroits, le **sol descend régulièrement de un à deux centimètres par an**.

Une étude poussée de la disposition des couches géologiques, liée à la consultation des cartes d'extraction des charbonnages, permet parfois de prévoir les mouvements auxquels seront soumises nos voies dans une zone déterminée : extension, compression, cheminement, déportement transversal, affaissement.

La connaissance des phénomènes à prévoir permet, bien souvent, d'en prévenir les conséquences les plus graves.

Les remèdes apportés sont multiples et se conforment aux nécessités locales : établissement de drains longitudinaux et transversaux, mise du coffre en pierres, sur sousfondation, pose de la voie sur dalles



Fig. 3.

en béton armé, bourrage de la voie au tarmacadam, construction de drains-contreforts, création de joints, palliant à la compression.

En un seul endroit de la ligne Charleroi-Marchienne-au-Pont-Courcelles-La Louvière, nous avons enlevé préventivement plus de 40 cm de rail sur une période de deux ans.

La présence à proximité de nos voies, de canalisations d'eau, de méthane (grisou), de gaz de ville (jusque 45 kg par cm² de pression), des tuyaux enchevêtrés de câbles téléphoniques et à haute tension, d'égouts, de canalisations et de réseaux d'énergie urbaine, **soumis à des mouvements de sol identiques à ceux qui se manifestent dans la zone de nos voies**, nous obligent à une surveillance continue de nos lignes, à une vérification constante de nos retours de courant, à des visites systématiques des appareils de protection cathodique, placés par les compagnies concessionnaires des réseaux d'énergie urbaine.

Il est inutile à ce sujet d'insister sur le danger pré-

senté par les fuites de gaz dans les égouts situés sous nos voies, par les courants vagabonds dont l'électrolyse corrodé les canalisations, par les fuites d'eau provoquant des affaissements subits ou affectant la stabilité du revêtement routier.



Cette photo a été prise à Chatelineau-Corbeau le 8 mars 1953, donc 5 mois après la réparation. Une nouvelle cassure s'est produite.

Une explosion au passage de nos trains, ou lors de la soudure des rails cassés, peut avoir les conséquences les plus graves.

Par exemple, sur la route Charleroi-Gosselies, nous avons, courant 1952, sur une distance de 2 km, réparé

plus de 45 bris de rails dans les zones soumises à des mouvements miniers.

A cette occasion, nous avons constaté deux inflammations spontanées dans les pierrailles du coffre de nos voies : la présence de gaz de ville et d'air, intimement mêlés aux pierrailles du coffre, constituait un mélange inflammable.

Comme on peut s'en rendre compte, l'étude des meilleures solutions à apporter, pour parer aux conséquences des mouvements de sol, exige de la part du personnel technique du Groupe du Hainaut une surveillance constante et l'obligation de se tenir au courant de problèmes très spéciaux, notamment en stabilité et en mécanique des sols.

F. CARLIER, Ingénieur technicien.

La « Boîte aux idées » créée récemment, continue à rencontrer un succès certain. Les suggestions parvenues sont examinées actuellement par les services compétents : notre journal ne manquera pas de relater les propositions intéressantes.

En attendant ces nouvelles précises, signa-lons, pour satisfaire la curiosité de quelques-uns de nos lecteurs, que les suggestions reçues jusqu'à présent, traitent des sujets les plus divers, parmi lesquels nous citerons au hasard : la signalisation, la normalisation des documents vicinaux, l'amélioration des équipements de signalisation automatique, divers dispositifs de sécurité, l'amélioration des aménagements intérieurs des véhicules, etc...

CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE 1953

Il est indiscutable que la photographie fait chaque jour de nouveaux adeptes. Nous prendrons pour preuve l'exemple de la section « Ciné-Photo » du cercle « Entre-Nous » de l'Administration Centrale, laquelle, à peine créée, réunit déjà plus de 60 inscriptions.

Aussi, la rédaction de « Nos Vicinaux » lance-t-elle à nouveau un concours photographique annuel suivant la formule que le succès a consacré les années précédentes.

Afin d'encourager les débutants qui ne disposent que d'un « box », nous avons maintenu les deux divisions « box » et diaphragme variable.

RÈGLEMENT DU CONCOURS

Article premier. — Le concours est strictement réservé aux agents en service actif et à leurs enfants célibataires habitant sous leur toit.

Art. 2. — Il y a deux catégories de « sujets » :

L'une se rapportant directement aux activités de la S.N.C.V. ;

L'autre groupant les scènes de la rue, en Belgique ou à l'étranger.

Art. 3. — Les épreuves doivent être d'un format uniforme de 13 x 18 pour la catégorie « diaphragme variable » et du format « carte postale » pour la catégorie « box ». Les photos doivent être imprimées en noir sur papier glacé. Elles ne seront ni encadrées, ni montées sur carton.

Les photos non primées seront restituées aux auteurs.

Art. 4. — Les envois devront être adressés à « Nos Vicinaux », 14, rue de la Science, Bruxelles. Au dos de chaque photo, seront indiqués :



1) le **numéro d'identification** (sept chiffres) de l'agent, ou du père du concurrent s'il s'agit d'un enfant d'agent ;

2) le **titre** du sujet présenté ;

3) la **marque** de l'appareil utilisé et la **catégorie choisie** (Box ou diaphragme variable) ;

4) la **date** à laquelle la photo a été prise.

Les auteurs ne seront identifiés qu'après la décision du jury ; celle-ci sera sans appel.

La rédaction de « Nos Vicinaux » a obtenu un subside de 1.000 francs de la Direction Générale, et plusieurs firmes ont tenu à faire des dons qui récompenseront les lauréats.

Chevaliers de la plaque sensible, songez à réserver une ou deux épreuves pour notre concours !

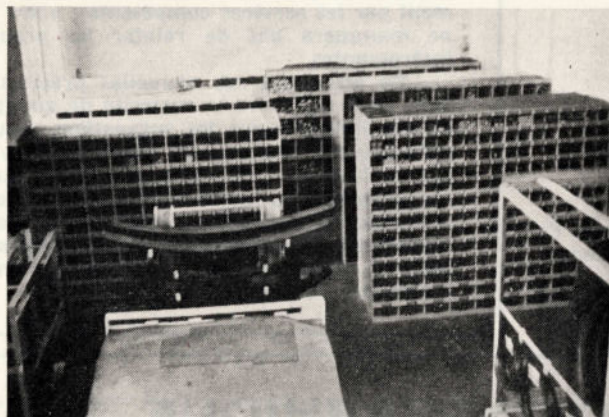
Date limite de remise des épreuves : **31 octobre 1953.**

Ce cliché, prêté par la revue des T. T., a valu à son auteur un 2^e prix à un concours. Ce a aurait pu également lui valoir un procès-verbal !

La simplification dans l'emmagasinement à la S. N. C. V.

Un récent article paru dans le journal d'entreprise de la Régie des Télégraphes et Téléphones nous incite à revenir sur l'organisation des magasins (voir aussi « Nos Vici-niaux » N° 36, Janvier 1952).

— un magasin V. T. (Voies et Travaux) ;
— un magasin imprimés, tickets, fournitures de bureau et masse d'habillement.
Chacun de ces magasins a fait



A Malines, dépôt d'entretien, dont le magasin n'a qu'une surface d'environ 60 m², nos services d'organisation magasin ont réussi à emmagasiner rationnellement des pièces de rechange pour moteur thermique, pour matériel électrique, pour autobus, pour wagons et pour la ligne aérienne.

(Photo Hollanders).

Cet article signale que la Régie dispose de 843 magasins dont 709 magasins secondaires. Si l'on ajoute que **chacun** de ces magasins possède pour ± 90.000 fr. de stock, on comprendra que la Régie a mis à l'étude ce vaste problème qui consiste à simplifier cet ensemble administrativement très lourd. En effet, qui dit magasin, dit fiche de stock en quantité et en valeur, bon d'entrée, bon de sortie, inventaire, etc., etc.

Mais, abandonnons ce chapitre pour voir comment le problème a été résolu à la S. N. C. V., qui à l'exemple de la Régie, étend ses services jusque dans les contrées les plus lointaines. Jadis on trouvait des magasins dans la plupart de nos dépôts. Il s'en suivait un système lourd et peu précis, et en tout cas, très lent aux points de vue administratif et comptable.

La réorganisation des magasins offrait l'occasion pour entamer ce problème et voici à quel résultat ont abouti les études de réorganisation faites dans ce domaine.

Dans chaque Groupe d'exploitation (il y en a 7 à la S. N. C. V.) on trouve actuellement :

— un magasin attaché à chaque atelier (généralement un par Groupe) ;

l'objet d'une organisation complète et minutieuse, encore en cours dans certains magasins, tel que décrit dans un précédent article.

Mais à côté de ces magasins il y a les dépôts. Ces dépôts doivent dis-

poser de certains articles de magasin pour l'entretien et le dépannage du matériel.

Il y a encore les équipes de travail des V. T., les soudeurs et d'autres qui doivent être régulièrement réapprovisionnés.

Tous ces postes, appelons les dépôts d'entretien, détiennent un certain nombre d'articles, judicieusement choisis en genre et en nombre et qui ont été portés en sortie par le magasin d'atelier ou par le magasin V. T.

Une liste de ces articles est détenue par le chef du dépôt et par l'ingénieur du service gérant, qui surveille l'adaptation du choix des articles, aux nécessités du service.

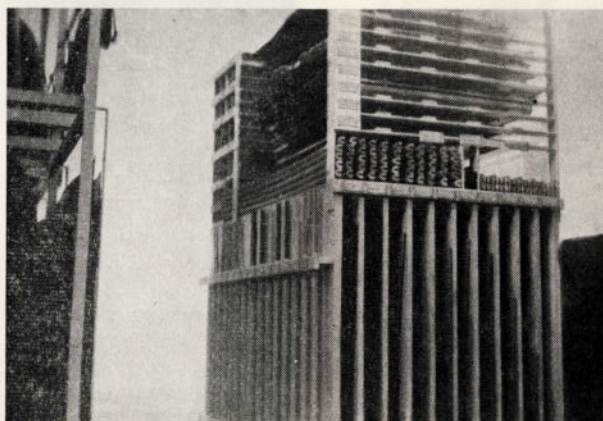
Pour ces articles le chef de dépôt ne tient pas de fiches de stock. Au fur et à mesure des sorties il dresse des bons de sortie qu'il transmet au service gérant. Ce dernier fait compléter périodiquement ce stock fixe au dépôt sur la base des bons de sortie. Ces bons sont traités par le magasin comme des bons ordinaires.

Cette méthode de travail simple enlève au chef de dépôt tout travail d'écriture et lui permet cependant de disposer de tous les articles nécessaires. Il doit uniquement veiller à ce que toute sortie soit « payée » par un bon. Le reste est automatique.

Cette méthode permet également une surveillance facile et rapide de ces dépôts, grâce au relevé qui est sur place.

Enfin, ajoutons que cette réorganisation des magasins dans les dépôts a été l'occasion (ou le sera) d'un nettoyage complet, d'un classement rationnel avec rayonnage adapté, comme c'est le cas dans les magasins importants. C'est l'occasion d'y appliquer l'adage :

**une place pour chaque chose,
chaque chose à sa place.**



Cette étagère que nous voyons également à l'avant-plan, sur l'autre photo est placée au dépôt de Malines. Entreposage vertical pour les glaces et horizontal pour isolants, métaux ferreux et non-ferreux en feuille. Sur le côté gauche sont placés les métaux d'apport, en barre d'un mètre, (fer de Suède, bronze de Tobin, etc.). On distingue l'emplacement réservé aux lames d'archets et aux gaines pour lames de pantographes. — Comme on le voit, le « manque de place » est une excuse qui ne résiste jamais à une étude sérieuse.

(Photo Hollanders).



Le tram à cheval sur la route d'Adinkerke

L'ANCETRE AVANT 1914

Le développement de nos cités balnéaires date approximativement du début du siècle. Pour amener d'Adinkerke à La Panne les villégiateurs qui arrivaient par le chemin de fer de Gand à Dunkerque, un Bruxellois, M. Chapel, de la firme Chapel et Plüntz, construisit une ligne Decauville en 1901. L'exploitant de l'époque utilisait un matériel à traction chevaline, roulant dans l'axe de la chaussée, comme le montre notre photo. Les écuries se trouvaient à La Panne, au boulevard de Dunkerque, presque au coin de l'avenue de la Mer.

La voie, à l'écartement de 0,60 m., avait 3 km 700 de longueur et le trajet s'effectuait en 21 minutes pour le prix de 0,30 fr. (or).

LA PERIODE 1914-1918

Pendant la guerre 1914-1918, le village La Panne acquit une célébrité mondiale. C'est là, dans ce « coin du sol » resté belge, chanté par Emile Verhaeren, que séjourna la famille royale et que des milliers de soldats blessés furent soignés.

Durant les hostilités, la voie ne servit plus aux civils, mais fut utilisée par les Alliés à des fins militaires.

Dans un article récemment paru dans la revue ferroviaire « Rail et Traction », sous la signature de M. J. Debot, Ingénieur U. I. Lv., nous avons noté certains détails peu connus, concernant l'exploitation de lignes à voies étroites, situées dans la zone voisine du front de bataille. Ce fut le général Baron Empain qui prit l'initiative de ce corps spécial appelé « section vicinale de chemin de fer ».

Un jour, nous reproduirons intégralement cet article; contentons-nous pour l'instant d'y relever que le S.V.C.F. assura pendant toute la guerre deux genres de transports bien distincts, d'une part celui du ravitaillement et des permissionnaires et, d'autre part, le transport massif de troupes armées.

Le point de destination (ou de départ) était habituellement La Panne, cantonnement de repos.

APRES 1918

Après la guerre, la route fut macadamisée et la voie axiale fut démontée pour être placée sur l'accotement occupé actuellement par la voie vicinale.

Durant la guerre, la traction avait été assurée au moyen de petits tracteurs à moteurs à explosion.

A la démobilisation, un de ces tracteurs fut acheté par l'exploitant dans un chantier de récupération de Saint-Idesbald (l'O.M.A. de l'époque!).

A peu près usé, il ne fit plus une longue carrière sur la ligne Adinkerke-La Panne et force fut d'en revenir à la traction chevaline qui reprit jusqu'à 1920, date à laquelle se constitua un nouveau comité d'actionnaires qui fit l'acquisition de deux petites locomotives (baptisées **Adèle** et **Laura**). Le matériel roulant comprenait également 6 voitures à boggies à banquettes longitudinales et était garé boulevard de Nieuport, où se trouve aujourd'hui l'établissement « Le filet de sole ».

La renommée d'Adèle atteint son apogée en 1928, date à laquelle ce

L'histoire d'Adèle

le petit tram d'Adinkerke à La Panne

mode de traction fut remplacé par des tracteurs Fordson, genre de moteurs agricoles montés sur les véhicules moteurs existants, ce qui explique que le surnom d'**Adèle** continua à être utilisé pendant les quatre dernières années d'existence du petit tram.

Ces tracteurs servaient en même temps au transport des gros colis et lorsqu'il y avait deux ou trois remorques pleines de voyageurs il arrivait que pour démarrer, on demandait aux estivants de donner un petit coup de main ! Nombre de Belges, qui étaient de jeunes écoliers à cette époque, se souviennent encore avec émotion de ce petit train de Luna-Park, avec sa sonnette et ses petits wagons. Ce convoi hétéroclite n'avait pas son pareil en Belgique.

Les tracteurs Fordson possédaient une particularité de fonctionnement, qui nous semble aujourd'hui assez ahurissante :

Comme il n'y avait pas de plaque tournante aux terminus de la ligne pour retourner les véhicules tracteurs, le chauffeur restait assis sur son siège, plutôt à califourchon sur un genre de coquille métallique, et conduisait son véhicule en tenant la tête tournée... vers l'arrière ! De plus, comme à l'époque la vitesse en marche arrière d'un moteur à explosion était trop réduite, les exploitants furent amenés à monter sur le moteur un dispositif amovible que le chauffeur devait intercaler dans la mé-



La véritable « Adèle » à l'arrêt de « Moeder Kramick », sur la route La Panne-Adinkerke.

canique, pour permettre au moteur de travailler en marche avant, à plein régime.

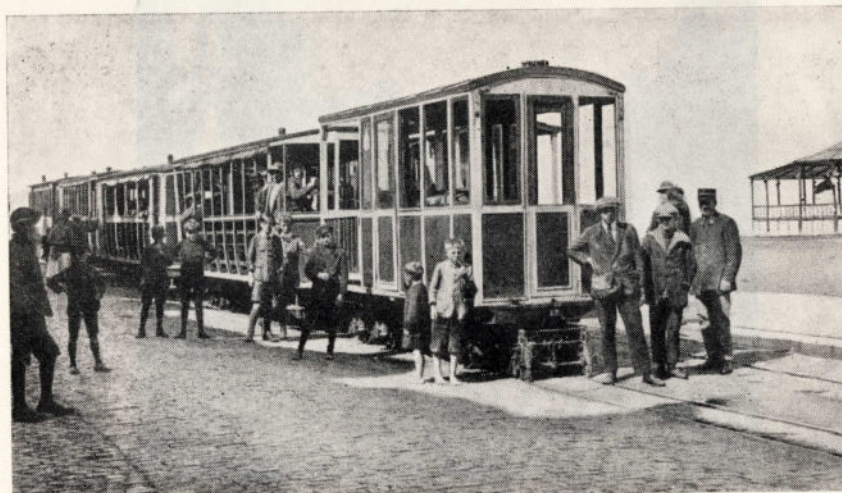
Sous le titre « La Panne en deuil », nous avons retrouvé dans le journal du « Soir » du 26 mars 1932, un article consacré au remplacement du petit tram à voie étroite par le tram électrique.

L'éloge funèbre débute à la manière de Bossuet : « Adèle se meurt, Adèle est morte » ! « Jamais plus », dit l'auteur, « nous ne la verrons à chaque week-end impatientement attendu, déposer au bord du trottoir, avec un soupir d'allègement, sa cargaison de maris et de fiancés.

» Que de cœurs, jeunes et vieux, qui jamais durant leur vie, ne songèrent à lui rendre le moindre hommage, sentiront pourtant avec regret, le vide que la bonne vieille va laisser. »

Et le correspondant du « Soir » termine son panégyrique par ces lignes : « Chère Bonne Vieille » !

« Aucun Bossuet n'écrira son oraison funèbre. On n'entendra point de cris. On ne verra point la douleur et le désespoir et l'image de la mort. Ni le Roi, ni la Reine, ni la Cour, ni le peuple ne seront abattus et désespérés. Mais viennent les vacances de Pâques et bien des yeux chercheront, avec regret, à La Panne, la silhouette falote et un peu ridicule d'Adèle, cette Adèle si accueillante et si serviable qui trainait si courageusement, sur des rails minuscules, ses absurdes et minuscules petits wagons jaunes. »



Le tracteur qui succéda à « Adèle » et qui vécut jusqu'en 1932.

culs, ses absurdes et minuscules petits wagons jaunes. »

**

Puisque nous avons évoqué le souvenir d'un tram à voie étroite de 0,60 m., en service au littoral, il nous faut rappeler, pour être complet, qu'une ligne La Panne à Saint-Idesbald, longue de 1.726 m., fut exploitée en traction chevaline, jusqu'au 3 août 1914.

De Coxyde-village à Coxyde-plage, existait également une voie Decauville

qui fut enlevée en 1914 par l'armée belge et nous possédons dans nos archives une carte postale montrant un petit tram à cheval traversant la ville de Knokke.

Il n'y a que 30 ans de cela, mais la jeunesse qui vient d'entrer dans l'âge atomique, assimile volontiers cette époque de traction chevaline à celle de Louis XIV !

Aussi, il était plus que temps que l'histoire d'Adèle fut répertoriée dans les annales vicinales.

C'était le bon temps !

Qu'il est loin le temps où pour 1,40 fr. les habitants d'Eekloo pouvaient partir en train de plaisir vicinal pour l'étranger.

En effet, le billet reproduit ci-dessous fut émis sur la ligne Eekloo-Waterloovliet-frontière hollandaise, d'où une voie métrique continuait vers Schoondijk en territoire néerlandais. Cette liaison est assu-

rée aujourd'hui par les autobus de la Zeeuwsch Vlaamsche Tramweg Mij.

C'est à Schoondijk que rejoignait la ligne venant de Maldegem (Belgique) et allant par Schoondijk jusqu'à Breskens, exploitée par la société Breskens-Maldegem, dont le siège actuel est situé à Aardenburg. Cette société, fondée en 1886, exploite encore à l'heure actuelle, deux lignes d'autobus qui aboutissent en territoire belge, la première Breskens - Maldegem - Bruges et la seconde Breskens - Sluis (frontière hollandaise), ce terminus étant reporté à Knokke-station durant la saison d'été.

En effet, jusqu'à la saison 1951, la ligne vicinale Knokke (Le Zoute) - Sluis,

a continué à être desservie par tram électrique, mais le 15 octobre, le tram était remplacé par un autobus.

C'est la société néerlandaise « Breskens-Maldegem » qui exploite cette section, UNIQUEMENT EN SAISON. Ne cherchez donc pas un autobus jaune et rouge, du type vicinal (nous connaissons des collègues qui ont raté le départ, car ils attendaient un bus « maison » !)

Cette ligne est répertoriée au guide des chemins de fer sous le numéro 784, sous la dénomination « Knokke-Westkapelle-Sluis ».

Ajoutons que les cartes de voyages familiales du personnel sont acceptées sur la partie de la ligne située sur territoire belge.

Pleziertrein	
naar SCHOONDIJKE en terug	
A 0231	2^e kl.
28	(Stamblad)
19	Eekloo (Statie) 1.40
15	Bentille 0.95
Watervliet (Markt) 0.75	
Pleziertrein	
naar Schoondijk en Terug	
A 0231	2^e kl.
Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen	
Lijn EECLOO - GRENS	

Brussel - Drukk. H. Mommsen

NOUVELLES DU LITTORAL

A la Pentecôte, ont été inaugurés, à Heist, les deux nouveaux ponts enjambant les deux canaux de dérivation.

Nous vous rappellerons que ces ponts existaient avant-guerre, mais c'était uniquement des ponts routiers; le vicinal passait avec la ligne de chemin de fer sur un pont commun, en fer. En 1940, ces ponts ont sauté et en 1944 les Allemands ont tenu près de deux mois derrière les deux canaux, et ce n'est qu'au début de novembre que les villes de Heist et de Knokke furent délivrées.

Depuis l'an dernier, la voie du chemin de fer a été déplacée vers l'intérieur des terres et aujourd'hui, une double voie vicinale empruntant la partie centrale des nouveaux ponts, sépare deux routes à sens unique. Ces ponts, qui ont 30 mètres de large, vont considérablement améliorer le trafic automobile.

Comme l'an dernier, il sera organisé au départ d'Ostende et dans chaque sens, des trains « directs » figurant à l'horaire et circulant uniquement les samedi et dimanche. Ces trains « directs » sont surtout appréciés par les villégiateurs à destination de Koksijde, St-Idesbald et la Panne.

La Société exploitant nos lignes du littoral met en vente des abonnements de cinq journées au prix de 150 francs, valables entre La Panne et Knokke (Le Zoute), ainsi que sur les embranchements vers Bruges, Adinkerke et Furnes; ces abonnements sont délivrés aux guichets des aubettes.

Un transport de charbon

La ligne Liège-Barchon a été mise en exploitation le 14 juillet 1898 et la construction des extensions, d'abord jusqu'à Blégny, puis Dalhem, enfin jusqu'à Fouron-le-Comte, s'effectua entre 1906 et 1908.

Ultérieurement, une partie de la ligne fut équipée électriquement.

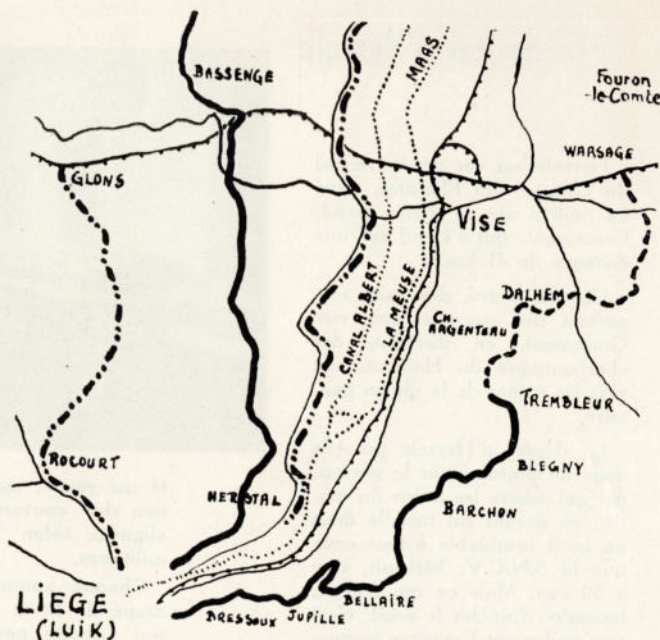
Les diverses phases de cette électrification, au départ de Liège, peuvent se schématiser comme suit :

- section de Jupille à Bellaire, le 15 juillet 1940,
- de Bellaire (station) à Barchon, le 22 novembre 1943,
- de Barchon à Trembleur, le 25 décembre 1947.

Au km 18 de la ligne, sur le territoire de la commune de Trembleur, 1 km après l'arrêt du lieu-dit « Blégny », les Charbonnages d'Argenteau possèdent un raccordement depuis 1921.

Au début de la guerre de 1940, les bâtiments et la tour à molettes furent anéantis par l'artillerie et plusieurs puits furent noyés. Durant l'occupation, les Allemands procédèrent au démontage des voies de Barchon à Fouron-le-Comte, et la mine ne fut plus exploitée; mais dès 1946, les Alliés mis au courant de la haute qualité de l'antracite extrait avant guerre, donnèrent l'ordre de remettre les puits en activité. Moins d'un an après, des wagons à hausses vicinaux venaient charger au Charbonnage, puis revenaient jusqu'à la gare de Bressoux, d'où le charbon était transbordé à la pelle. Ce mode de transport présentait évidemment de nombreux inconvénients. Aussi, en 1952, à l'intervention du Gouvernement, la S.N.C.V. entreprit-elle la reconstruction de la voie métrique de Blégny à Warsage (station Etat - 12 km) et à partir du mois de juillet de cette année, le charbon fut désormais chargé directement sur wagon-Etat, ces wagons étant mis, à vide, sur trucks à écartement métrique (voir photo). Ce mode de traction était

par
wagon - Etat
sur une
voie vicinale



LEGENDE

- LIGNE ELECTRIFIEE
GEELECTRICEERDE LIJN
- - - LIGNE NON ELECTRIFIEE
NIET GEELECTRIFIC. LIJN
- . - . - . : AUTOBUS
- - - - - : CHEMIN DE FER
GROOT SPOOR
- : ROUTE - WEG

déjà utilisé au cours de la période de 1934 à 1940. Le charbonnage avait acquis à cet effet une dizaine de trucks-transporteurs.

On transporte quotidiennement une moyenne de 100 T. en deux ou trois services; la traction est assurée par deux HL, la 690 et la 634, celles-ci présentent comme particularité d'être les seules machines à vapeur équipées de frein Westinghouse.

Cette ligne se distingue encore des autres par un tunnel de 144 m. de long dont la sortie est située à Dalhem.

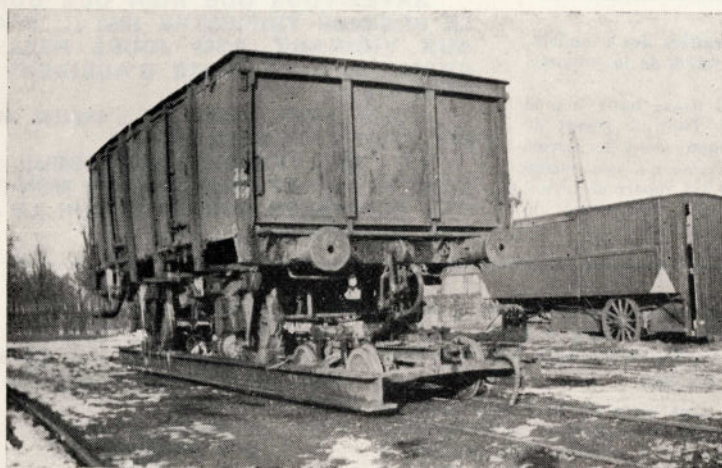


Photo Detilloux.

HUMOUR



— Je te quitte ici, Ben Yousef, je vais attendre la caravane de 8 h. 10 !

... Un « Quiz »

Nous empruntons au « General Motors Continental Club Magazine » la série de questions suivantes, qui touchent, cette fois, des domaines variés.

1. — Sur quelle île, les révoltés du « Bounty » ont-ils trouvé refuge ? (Certains de leurs descendants s'y trouvent encore actuellement).
2. — En présence de deux femmes qui affirmaient être la mère du même enfant, que fit, d'après la Bible, le roi Salomon pour identifier la vraie mère ?
3. — Quel peintre réalisa, couché sur le dos, un tableau très renommé ?
4. — Quel est le plus haut sommet des Pyrénées ?
5. — En quelle année l'Etat Indépendant du Congo est-il devenu colonie belge ?
6. — Qu'est-ce que le balsa ? Quel pays en est le fournisseur le plus important ?
7. — Quelle est l'importance, dans le monde diplomatique européen, d'un personnage dont le vrai nom est Josip Broz ?
8. — Dans quels opéras les rôles principaux sont-ils joués par un bossu et un tout gros ?
9. — Quelle est l'équipe de football de promotion qui durant la saison dernière marqua le plus de goals et quelle est l'équipe qui « encaissa » le plus ?
10. — Citez les auteurs des opéras suivants :
 - a) La Fiancée Vendue ;
 - b) Boris Godounov ;
 - c) La Vie du Tsar ;
 - d) Ariane et Barbe bleue.

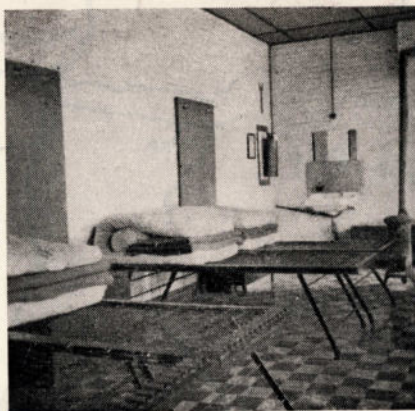
Le dortoir d'Herzele

★

Herzele est un dépôt vicinal du Groupe des Flandres, situé au milieu de la ligne Gand-Grammont, qui s'étend sur une distance de 41 km.

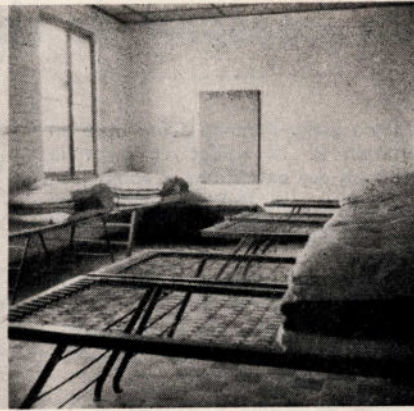
Chaque matin, des trains emportent des ouvriers, soit vers Grammont, en direction des charbonnages du Hainaut, soit vers les usines de la région gantoise.

Le dépôt d'Herzele possède donc un dortoir pour le personnel qui assure les trains du matin; ce dortoir est installé dans un local semblable à tous ceux que la S.N.C.V. bâtissait, il y a 50 ans. Mais ce qui frappe, lorsqu'on franchit le seuil, c'est non seulement l'extrême propre-



té qui règne, mais la présentation des couvertures pliées et alignées selon les règlements militaires.

Chaque homme apporte ses draps de lit et les place dans son armoire personnelle. Cha-



que occupant d'un lit dispose d'un grand panneau mural en triplex, avec porte-manteau.

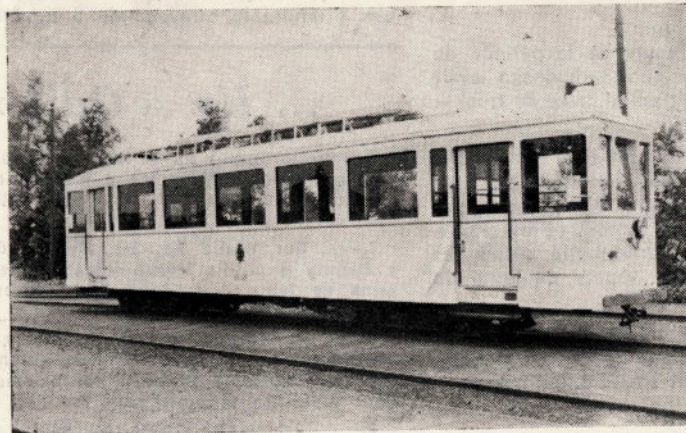
L'adjudant de semaine, c'est M. H. Van Laere, chef de dépôt, qui veille au respect du règlement !

L'A. R. 115 a traversé tout le Pays !

Au soir du 18 avril, l'autorail à boggies A. R. 115 effectua son dernier voyage sur la ligne Wetteren - Hamme. Le lendemain, en effet, ce furent des autobus qui sortirent du dépôt pour assurer le service.

L'A. R. 115 est l'unique exemplaire d'autorail à boggies, mû par un moteur à essence, que nous possédions. Sa construction fut assurée par l'usine « Baume et Marpent » en 1934.

Après vingt ans de bons services, ce véhicule est toujours en parfait état de marche : sa stabilité est remarquable et, utilisé sur une voie bien entretenue, son roulement est très doux.



L'A. R. 115, après avoir parcouru les grasses prairies des Flandres, bordées de saules, ira terminer sa carrière dans les forêts de la province du Luxembourg !

Parti le 19 du dépôt de Destelbergen, l'autorail passa haut le pied par Alost, Bruxelles, Wavre, Jodoigne, Tirlemont, Tiel et Diest; de Diest le véhicule emprunta la ligne Diest - Beringen, dont le service « voyageurs » est assuré par autobus, mais dont la voie n'a pas encore été démontée. Arrivé à l'atelier de Hasselt, l'autorail fut réparé et revisé, mis sur wagon-Etat il reçut une lettre de voiture à destination de Marloie.

O. K.

Ce terme typiquement américain est, en langue anglaise, synonyme de « All right, correct ». Il signifie donc, en français, « exact » et par extension on l'utilise pour dire que « tout est paré » que l'on est « d'accord » et que « tout a été vérifié ».

L'origine de cette abréviation est controversée, mais assez amusante. On l'a d'abord attribuée erronément au septième président des Etats-Unis, Mr. Jackson. Un humoriste de l'époque, Seba Smith, affirmait que ce Président paraphrait ainsi toutes les pièces officielles, ces deux lettres représentant les mots « Orl Korrect » sous-entendant par là qu'il ne savait pas écrire; ces deux lettres devinrent un mot de passe pour les adversaires de Jackson, pour le ridiculiser durant la campagne électorale de 1832. Suivant un autre contemporain, Jackson marquait en réalité toutes les pièces soumises à son visa de O. R. (order recorded) et ceci peut avoir provoqué la blague à propos de O. K.

Ce terme a aussi été attribué à un chef indien nommé « Old Keokuk » qui avait l'habitude de signer les documents de ses initiales. Le meilleur dictionnaire américain, le « Webster », cite comme origine possible le mot des Indiens Choctaw: « Okeh » signifiant : c'est ainsi et pas autrement. Le Président Wilson utilisait ce terme pour marquer son approbation sur les pièces officielles. Depuis ces deux lettres ont été employées dans les affaires et dans de nombreux domaines.

SAVEZ-VOUS QUE RIEN QUE DURANT LE PREMIER TRIMESTRE 1953 IL Y A EU, AUX VICINAUX, 2.668 JOURS REELS DE CHOMAGE A LA SUITE D'ACCIDENTS DE TRAVAIL ?

VOUS AVEZ BIEN LU : DEUX MILLE SIX CENT SOIXANTE HUIT !

LE « MOUVEMENT » A LUI SEUL, EN A COMPTE 1297 ET CECI COMPTE NON TENU DES ACCIDENTS SURVENUS SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL.

Réponses au « Quiz »

1. — Pitcairn, dans l'Océan Pacifique.
2. — Le roi Salomon donna l'ordre de faire couper l'enfant en deux et d'en donner une moitié à chaque femme.

La vraie mère retira immédiatement sa plainte afin de sauver la vie de son enfant.

3. — Michel-Ange peignit ainsi la coupole de la chapelle sixtine, à Rome.
4. — La Maladetta, 3.410 mètres de haut.
5. — En 1908.
6. — Une sorte de bois très léger qui est surtout employé pour la construction d'avions et de navires (par exemple le Kon-Tiki, qui dérivait des côtes du Pérou à Tahiti).

7. — Le Maréchal Tito.
8. — Rigoletto et Falstaff.
9. — « Union Namur » marqua 86 buts, tandis que le keeper d'Eupen dut se retourner 102 fois.
10. — a) Smetana ;
b) M. Moussorgsky ;
c) M. J. Glinka ;
d) Paul Dukas.