

2^e Année — N^o 2.

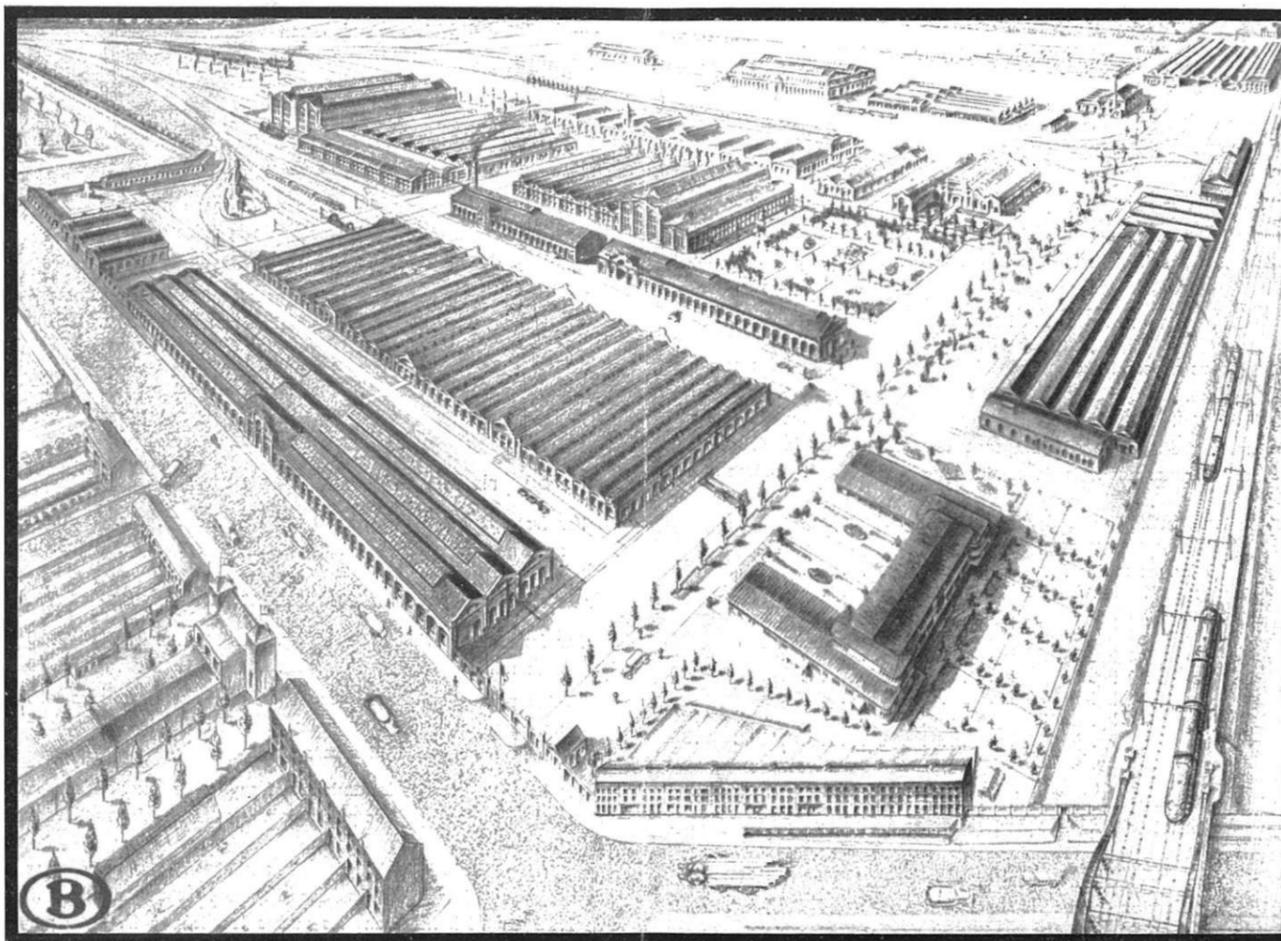
15 AVRIL 1940.



LE RAIL

Bulletin mensuel de la Société Nationale des Chemins de fer belges

C.C.P. 233 S.N.C.B. Rédaction et Administration : 17, rue de Louvain, à Bruxelles TÉLÉPH. 12.13.95



Vue à vol d'oiseau des Ateliers Centraux de Malines

D'après un dessin de
M. LISAERDE

SOMMAIRE : Le chemin de fer déclare : « La route et la voie d'eau sont nécessaires tout comme la voie ferrée ». — Echos et nouvelles. — Les résultats de la Société Nationale en 1939. — La grande compagnie du Luxembourg, par Lionel Wiener. — Une conférence de M. P. Gillet sur « Les transports au Congo belge ». — Les services touristiques de la Société, par R. Tack. — Malines en avant !. — La modernisation du bâtiment des recettes de Charleroi (Sud) (suite), par N. Richard. — Bibliographie. — Ceux qui ont bien mérité du Rail.

Abonnement annuel :
Belgique 10 fr. — Etranger 3 belgas

Prix : 1 franc

MALINES EN AVANT !

Le promeneur qui, de la gare de Malines, se dirige vers Tervuren, trouve dans le tournant, à gauche, près du canal, une colonne de pierre bleue dressée à côté de la cabine de signalisation. C'est la pierre commémorative de l'un des événements marquants du jeune royaume de Belgique : le voyage du premier train à vapeur sur la première ligne du continent européen, voyage triomphal qui a eu lieu le 5 mai 1835 entre Bruxelles et Malines devant une énorme foule en fête.

Dès le 1^{er} août de la même année, les ingénieurs-directeurs Simons et Deridder présentent à M. de Theux, Ministre de l'Intérieur, un rapport circonstancié sur les résultats d'exploitation des trois premiers mois, d'où nous extrayons, à titre documentaire, les lignes suivantes :



Colonne centenaire, station de Malines

Arsenal de Malines	mai	1 ^{re} quinzaine	885,90
		2 ^{me} »	511,15
	juin	1 ^{re} »	718,77
		2 ^{me} »	796,93
	juill.	1 ^{re} »	912,40
		2 ^{me} »	1.000,—
Salaire d'ouvriers forgerons, charrons, menuisiers et menues fournitures pour l'entretien et la réparation des wagons et locomotives.			Fr. 4.825,15

La carrière de l'« Arsenal de Malines » commence. Mais en même temps que se développaient les chemins de fer en Belgique, ce petit atelier de 1835 s'amplifiait. Aujourd'hui ses installations couvrent 40 hectares, dont 14 sous toit. Elles assurent le gagne-pain à plus de 2.300 ouvriers et employés.

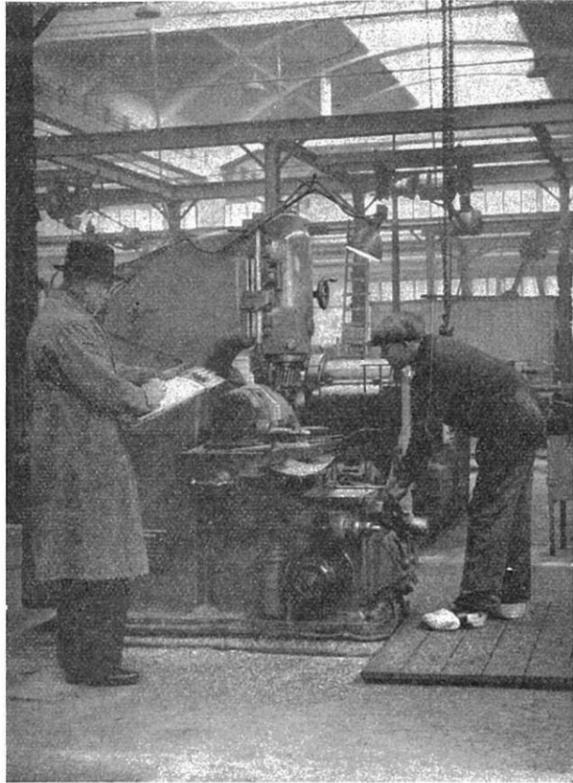
Les métiers les plus divers y sont exercés : de chaudronnier à typographe, de fondeur en cuivre à graveur, et d'imprimeur à soudeur à l'arc en passant par les peintres en carrosserie, les menuisiers, les électriciens.

Ces ateliers sont chargés des grandes revisions de la très grosse moitié de l'effectif des locomotives et tenders du réseau belge, de la totalité des voitures à voyageurs et des rames électriques de la ligne Bruxelles-Anvers; en 1938, ils ont réparé : 270 locomotives, 1.816 voitures et 10 rames électriques.

Avec les divisions d'utilité générale (fonderie, forge, tournerie, imprimerie des billets pour voyageurs et des abonnements, magasins), les ateliers de voitures seuls sont des bâtiments d'avant-guerre. L'atelier des locomotives fut reconstruit en 1932. L'atelier des rames électriques date de 1936 et des bureaux modernes ont été érigés en 1935.

Dans le cadre de la rationalisation générale du réseau poursuivie dans les dernières années, les attributions de l'arsenal de Malines furent modifiées pour répondre aux règles de centralisation et de spécialisation que l'on s'imposait.

C'est pour cette raison que Malines, déchargé de certains travaux confiés à d'autres ateliers, eut pour mission de pourvoir à tous les besoins du réseau en pièces de fonderie de bronze et en réparation des appareils électriques.



Chronométrateur avec machine « Jaspar »

Lors de la reconstruction des nouveaux ateliers, on adapta les installations aux exigences du travail à la chaîne qui, généralisé, améliora considérablement le rendement.

On en profita pour améliorer également les conditions de travail. Les ateliers furent pourvus des systèmes les plus modernes d'éclairage, de ventilation, de chauffage, d'installations sanitaires, etc...

En vue de faciliter et d'accélérer les transports intérieurs, on construisit un important réseau de chemins bétonnés permettant l'emploi judicieux de tracteurs avec remorques, de grues électriques roulantes, etc...

Enfin, les cours furent agrémentées de plantations et de pelouses.

L'entrée seule est une surprise pour le visiteur qui n'a pas revu l'arsenal depuis quelques années.

Dès le seuil, il est favorablement impressionné par l'aspect ordonné des installations où de longues drèves rectilignes s'étendent entre des parterres de roses et des haies vertes.

* * *

Dans l'entretemps, les rémunérations du travail suivaient la même courbe ascendante. Le salaire moyen d'un ouvrier de l'atelier était en 1910 de fr. 3,30 or et en 1938 de 45 francs.

Dès 1910, fut institué un système de primes dénommé « Rowan » qui allouait un sursalaire proportionné à la production de l'ouvrier.

Dans ce système, l'employeur s'abstient de déterminer exactement la tâche quotidienne; chaque ouvrier doit accomplir une tâche estimée approximativement et reçoit une prime dépendant de sa surproduction. D'autre part, cette prime, évaluée en % du travail imposé, est une fraction d'autant plus petite que la surproduction obtenue est plus grande. C'est là une façon indirecte de corriger éventuellement les conséquences onéreuses pouvant résulter d'une fausse estimation de la tâche.

Mais au cours des dernières années, on s'attacha à mesurer avec précision la tâche à imposer dans les multiples activités de l'atelier.

Il est intéressant de noter que les ouvriers malinois ont accordé leur entière collaboration à l'étude des temps, alors que l'apparition des chronométrateurs dans l'industrie américaine, il y



Vue intérieure de l'atelier de construction des autorails légers

a une trentaine d'années, avait donné lieu à un mouvement séditionnel parmi la population ouvrière.

Dix mille chronométrages furent ainsi exécutés, qui permirent d'établir exactement le temps pour toutes les opérations élémentaires et qui forment la base incontestable et incontestée de tous les devis de main-d'œuvre de l'atelier de Malines.

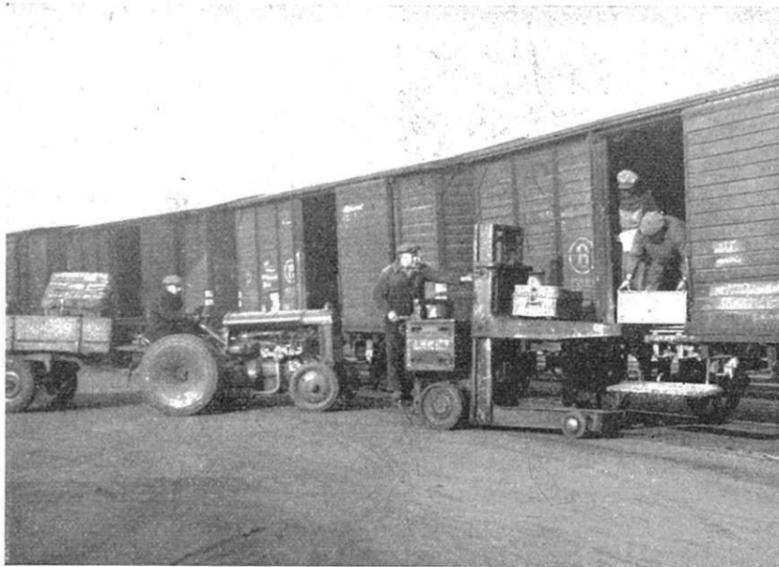
L'organisation du travail est basée sur ces devis ainsi que sur les devis-matières établis par les agents chargés de définir le travail à exécuter. De ces devis, on tire les bons de main-d'œuvre et les bons de matières.

Ces derniers servent de monnaie pour le magasin.

Quant aux bons de main-d'œuvre, ils servent de point de départ à la distribution du travail qui est effectué dans chaque chantier au moyen de graphiques appelés « tableaux de planning ».

Les résultats obtenus par cette organisation ressortent des chiffres ci-après :

	Avant	Après
Heures de main-d'œuvre pour la grande réparation d'une locomotive	6.500	3.800



Transport avec tracteur Fordson et Fenwick

Immobilisation d'une locomotive pour grande réparation (en jours ouvrables)	60	18
---	----	----

En raison de ces augmentations de rendement, la population ouvrière est tombée depuis 1935 de 4.000 à 2.200 hommes.

L'évolution du matériel roulant crée pour le personnel des nécessités d'adaptation impérieuses.

C'est ainsi que le personnel de Malines, qui était spécialisé dans la réparation de voitures en bois, a dû s'adapter à la réparation du matériel métallique et du matériel électrique. Il existe des menuisiers et des garnisseurs qui, à l'âge de 45 ans, se sont mis à apprendre le métier de soudeur, d'ouvrier aux machines outils, etc...

En outre, le recrutement périodique de jeunes apprentis permettra de faire face à tous les problèmes de main-d'œuvre spécialisée que pose la création du nouveau matériel : voitures métalliques, automotrices électriques, autorails, locomotives modernes, etc...



Bureau de fabrication

Ces apprentis reçoivent à Malines un enseignement étendu. Ce sont eux qui s'appêtent à reprendre le flambeau ! Tous sont fils d'agents du chemin de fer. Ils ont reçu en partage les qualités de leur race, la joie de vivre, l'opiniâ-

treté, la bonne volonté, le courage; ils ont les mêmes aspirations et s'expriment dans le même patois savoureux.

Malines en avant !

