

Nos VICINAUX

2^e ANNÉE - - n° 11

PÉRIODIQUE DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA S.N.C.V.
Comité de rédaction: rue de la Science 14, Bruxelles.

DÉCEMBRE 1947



(PHOTO SERGYSELS C.G.T.)

Nous vous souhaitons



Bonheur

et

Prosperité

pour

l'Année

1948

Notre Matériel Roulant et son Histoire

S'IL est un domaine où la technique a évolué et continué à le faire, c'est bien celui des transports.

Des esprits chagrins nous répondront que sur certaines lignes vicinales on ne s'en aperçoit guère. Certes, il y a encore de nombreuses lignes exploitées avec du matériel datant de l'époque héroïque, par contre si nous comparons notre matériel moderne de traction électrique, sorti depuis 1940, avec celui des sociétés privées de Belgique, nous avons le droit d'être fiers.

Mais il est un fait certain, c'est qu'il devient difficile de retrouver intacts et sans modifications, les différents types de voitures qui furent mises en service entre 1885 et 1900.

SUR notre réseau, nombre de ces voitures sont encore en service, par contre, à l'étranger par suite de l'abandon de certaines lignes, le vieux matériel est menacé d'aller à la ferraille.

En Hollande, le *Stichting Tramway Archief* a racheté plusieurs types de voitures encore en bon état. C'est le seul musée du genre que nous connaissions.

En Amérique, un groupe de *Tramfans* (fan, pour fanatique) a racheté une ligne avec dépôt et quelques voitures. Les membres du club, pendant leurs loisirs, réparent et astiquent les voitures et le dimanche ils roulent et conduisent à tour de rôle ! C'est là aussi une façon de sauvegarder le vieux matériel !

La S.N.C.B. a trouvé une autre solution. Dans divers centres d'apprentissage, elle a fait exécuter par des équipes d'apprentis et sous forme de concours, des modèles réduits (1 mètre long env.) de voitures et locomotives de divers types. Certains de ces modèles sont de petites merveilles et ont coûté une année de patient travail collectif.

Pour notre part, nous allons essayer de donner régulièrement dans *Nos Vicinaux* une photo d'ancien matériel conjointement avec quelques détails techniques.

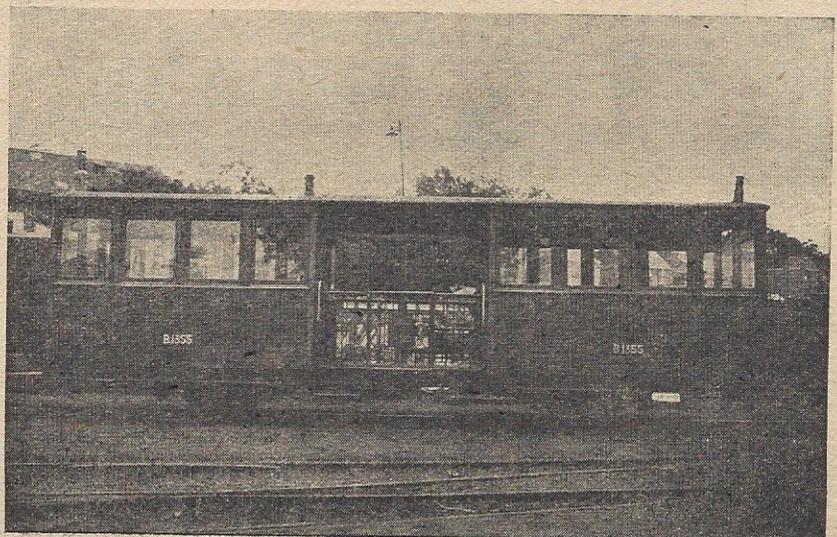
Il faut avant tout rappeler que les séries de voitures « A » étaient construites primitivement pour écartement de voie de 1 mètre.

« B » pour écartement de 1,067 m.

« C » pour écartement de 1,435 m.

LA photo ci-dessous représente la voiture B. 1355 construite par la Franco-Belge, suite à une adjudication du 1^{er} avril 1897.

Cette voiture a des essieux radiants et un train de roues orientables, son empattement est de 4 m. 50 ce qui constitue la grande caractéristique des voitures type De Rechter.



Les premiers exemplaires furent affectés au Limbourg. C'est ainsi qu'on trouve encore en service à Liège, notamment à Rocour, la voiture n° 1354 série A, mais avec plate-forme centrale fermée.

Cette modification du type original a été également apportée à certaines voitures en service à Merxem et à Blauwhoef.

IL nous a été signalé que deux exemplaires du type original existent encore à Geluwe et à Hamme, respectivement la « A 1352 » et la « A 1357 » et que la « A 1353 » a été transformée à Charleroi suivant le type 1560 de Bruxelles.

A Marloie, les voitures B 1350 - 1352 et 1353 et les B. 1750 - 1751 et 1755 qui sont du même type, ont été transformées en 1937 en « voiture-radio », avec plate-forme aux extrémités, pour véhiculer les voyageurs amenés par train-radio S. N. C. B.

Nous avons appris également que la voiture A. 1754 et A. 1756 sont en réserve au dépôt de Rocour.

Certaines voitures de ce type étaient utilisées à Bruxelles, mais durant la guerre, afin de pouvoir supporter les surcharges, on enleva les « bissels » et on plaça un train de roues fixe; ces voitures sont encore toujours en service.



NOS VICINAUX.

Abonnement annuel :

Distribution gratuite à tous les membres du personnel.

— Pour les pensionnés : 15 francs.

— Pour les personnes étrangères à la Société : 20 francs.

A verser au C. C. P. n° 32.27 de la S. N. C. V., 14, rue de la Science, Bruxelles, *Mentionner sur le talon : Abonnement Nos Vicinaux.*

Prix par numéro : 4 francs.

Prière de ne pas envoyer de « mandats-postaux ».

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE représente la statue de Saint-Jean Népomucène à Bruges. Les trams de la ville de Bruges sont exploités par la S. N. C. V. C'est la ligne n° 1 allant de la gare à Assebroek qui traverse ce pont sur le canal.

M. LEON JACOBS

GRAND OFFICIER DE L'ORDRE DE LÉOPOLD.

« Nos Vicinaux » a le plaisir d'annoncer à ses lecteurs qu'il a plu à Son Altesse Royale le Prince Régent, de promouvoir notre ancien Directeur Général, M. Léon Jacobs, à la dignité de Grand Officier de l'Ordre de Léopold, en reconnaissance des grands services rendus à la cause vicinale.

A l'occasion de la remise du bijou, M. le comte Louis de Lichtervelde, Président du Conseil d'Administration,

a offert une réception en la Maison de l'Ordre de Léopold. En présence de tous les membres du Conseil d'Administration, de M. De Vos, Directeur général, des fonctionnaires dirigeants de la S. N. C. V., des délégués et anciens délégués du Gouvernement, M. le Comte Louis de Lichtervelde rendit un hommage mérité à l'ancien directeur général qui remercia et reporta sur tous ses collaborateurs les honneurs qui lui étaient faits.



M. le Président du Conseil remet le bijou à M. LÉON JACOBS.

La presse bruxelloise a donné récemment une certaine publicité aux essais d'une voiture P. C. C. américaine, sur le réseau des Tramways urbains bruxellois.

Sait-on que la S. N. C. V. a été la première à passer commande de 24 voitures de ce type dont le train de roues et la partie électrique sont importées d'Amérique, la construction des châssis et de la carrosserie ainsi que le montage étant confiés à « La Brugeoise ».

UNE P. C. C. A BRUXELLES

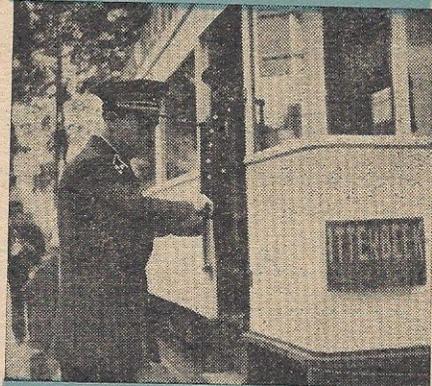


LE RESPECT DE L'HORAIRE

L'EXACTITUDE, mère de la régularité, doit être un des premiers devoirs du tramwayman.

Tout tramwayman, digne de ce nom, doit prêcher d'exemple pour rétablir et accroître ce « respect de la minute ».

Si vous avez eu l'occasion, dans un tram vicinal en retard, d'observer quel-



que anonyme compagnon de route manifestant une nervosité croissante, consultant anxieusement sa montre, interrogeant le receveur, vous n'aurez pas été sans ressentir, en votre for intérieur, un peu de honte en pensant que ce tram se comportait comme un de ces malotrus, qu'on prend en horreur pour leur manque de parole.

Ce voyageur avait misé sur notre arrivée à l'heure H et il allait — c'était bien visible — avoir tout son emploi du temps bouleversé, ses rendez-vous décalés.

Comment jugerait-il les « Chemins de fer vicinaux » ?

Le maintien de l'exactitude exige de la vigilance, un esprit de discipline, un effort constant.

Le client, que le tram n'amène pas à destination, dans l'horaire prévu, est, en quelque sorte, volé.

Wattman,
consulte ta montre aux
principaux points d'arrêts.
Nous devons « faire l'heure ».

En ce qui concerne la voiture importée qui se trouve au dépôt des T. U. B., elle sert uniquement de modèle et n'appartient pas à cette société.

La S. N. C. V. espère recevoir et expérimenter SES voitures vers la fin de l'année prochaine.

Cette petite mise au point nous a paru nécessaire.

Christmas Spirit

LE «Christmas spirit» des Anglais est une chose admirable que nous devrions tous essayer d'acquérir car il importe qu'en ce temps de Noël nous retrouvions une âme d'enfant. S'il est nécessaire, faites un effort pour croire intensément que les hommes sont frères et que notre prochain ne songe qu'à nous rendre heureux également. En cette fin d'année oublions et pardonnons les remarques désobligeantes, les critiques, les petites blessures d'amour-propre qui nous ont peiné durant l'année.

Noël est une fête de douceur et de confiance.

Laissons pénétrer en nos cœurs ce grand souffle de bonheur et répétons la promesse des anges :

Paix aux hommes de bonne volonté

2° ANNIVERSAIRE

NOUS voudrions aussi vous rappeler qu'au début de 1948, Nos Vicinaux célébra sa troisième année d'existence.

Nos Vicinaux est devenu un vrai magazine de notre corporation, tiré en deux couleurs, en deux éditions différentes et toujours bien illustré.

Pour qu'il puisse continuer à être le miroir de la vie vicinale, reflétant les mille et une activités d'une entreprise ayant des agences dans tout le pays, il faut que nous puissions compter sur des concours et des talents nouveaux, grâce auxquels se multiplient les envois d'informations, d'avis, de renseignements techniques, de suggestions et de propositions d'articles. Pour rester intéressant Nos Vicinaux doit se tenir constamment en contact avec la masse de ses lecteurs et doit être tenu au courant de tout ce qui intéresse l'exploitation. C'est là, que nous devons prospecter de nouvelles bonnes volontés pour rendre nos rubriques plus vivantes et plus utiles.

La Vie de Saint-Eloi

Il n'est pas trop tard pour parler du célèbre patron des métallurgistes. Dans de nombreux ateliers de la S. N. C. V. on chôme le 1 décembre. Des réjouissances locales ont lieu et dans un groupe on remet ce jour-là les décorations industrielles aux jubilaires.

AINSI que nous l'apprenait une chanson de notre enfance, le « bon Saint-Eloi » vécut du temps du Roi Dagobert.

Il naquit à Chaptelat, près de Limoges, vers l'an 590. Ses parents, gens vertueux et de condition modeste, remarquèrent ses prédispositions extraordinaires pour la gravure et le métier de forgeron et le placèrent en apprentissage chez un orfèvre du nom d'Abbo, maître de l'atelier monétaire de Limoges. Après son apprentissage, Eloi se rendit à Paris où il fit la connaissance de Bobbo, trésorier du Roi Clotaire II. Recommandé par Bobbo, le Roi commanda un fauteuil de grand luxe, orné d'or et de pierres précieuses. Avec les matériaux fournis, Eloi fit deux fauteuils au lieu d'un.

Frappé, autant par le talent que par l'honnêteté de l'artisan et le trouvant admirablement doué, Clotaire le prit à son service comme maître de son atelier monétaire (c'est-à-dire maître de la Monnaie ou encore Ministre du Trésor). C'est ainsi qu'on trouve le nom de Saint-Eloi sur diverses pièces d'or frappées à Paris et à Marseille sous le règne de Dagobert Ier et de son fils Clovis II, elles portent la signature «Eligius MONE» (monétaire).

Son talent d'artisan, sa position officielle et l'amitié du Roi firent de lui un homme en vue. Pour l'honneur de sa position officielle à la Cour, il s'habillait magnifiquement, parfois entièrement de soie (rare, en France, à cette époque) et de vêtements semés d'or et de pierres précieuses. Malgré

tout, il demeura tout à fait intègre et ne perdant pas de vue ses origines modestes, il se plaisait à faire beaucoup d'aumônes.

En 629, Clotaire II mourut et son fils Dagobert Ier lui succéda, comme roi des Francs. Comme son père, Dagobert honora Saint-Eloi de son affection et de sa confiance. Il prit bientôt l'habitude de s'en remettre dans ses décisions importantes au jugement sûr et droit de son orfèvre, qui devint ainsi son conseiller le plus écouté et, en quelque sorte son premier ministre. Pour ses négociations les plus délicates avec les monarques voisins, c'était également Saint Eloi que Dagobert choisissait comme ambassadeur.

Contrairement à son entourage, il n'était pas un plat courtisan et il n'hésita pas à faire des remontrances au roi Dagobert, qui avait répudié sa femme pour vivre avec des concubines. Dagobert s'amenda et mourut en 639.

Cependant la piété et la droiture de Saint Eloi ne s'accommodaient pas de la dépravation des mœurs, du faste et des intrigues de la Cour et il songeait à quitter le palais pour se retirer du monde. Mais le siège épiscopal de Noyon-Tournai devint vacant et le clergé et les fidèles du diocèse qui connaissaient les mérites d'Eloi, le prièrent de prendre leur direction. Il entra dans la cléricature, fut ordonné prêtre un an plus tard, reçut la consécration épiscopale dans la cathédrale de Rouen le 13 mai 640 et prit la direction de son vaste diocèse qui s'étendait depuis les portes de Paris jusqu'à Bruges.

Le premier souci de l'évêque Eloi fut de réagir contre les abus qui régnaient dans son diocèse, la superstition, la simonie, le relâchement dans la discipline monastique, etc... Il y fit surgir de nombreuses églises (en Belgique : Saint-Sauveur à Bruges et Saint Martin à Tournai); des œuvres d'hospitalisation, des couvents, des monastères, (en Belgique, il agrandit le monastère Saint Pierre à Gand). Son

œuvre de restauration religieuse produisit des résultats immédiats, d'autant plus que ses prédications étaient accompagnées de miracles.



Saint Eloi franchit même les limites de son vaste diocèse pour porter la Foi aux Flandriens, aux Anversois, aux Suèves, aux Frisons et aux Zélandais, qui se livraient encore au culte des idoles.

Mais, à ces époques éloignées, le rôle des évêques ne se limitait pas au seul domaine religieux, et l'on a pu écrire que « l'évêque était avant tout le chef et le défenseur de l'élément populaire... le représentant et le mandataire de la cité... On le voit exécuter des travaux publics, construire et restaurer des édifices, réparer les murailles de la ville, établir des aqueducs, rectifier le cours des rivières et les endiguer. »

Enfin, la Cour qui venait souvent s'installer à Noyon continuait à recourir aux conseils et aux avis politiques de Saint Eloi.

Qu'il fût monnayeur, orfèvre du roi, chef de la monnaie palatine, ambassadeur, ministre ou évêque, Saint Eloi conserva toujours sa piété, sa simplicité, et son langage d'artisan. Il servait lui-même les nombreux

(SUITE PAGE 5)

RÈGLEMENT
DÉTERMINANT LES CONDITIONS
GÉNÉRALES RELATIVES
AUX SERVICES PUBLICS
D'AUTOBUS



Les prix des abonnements ordinaires sont calculés sur la base de trente jours par mois ; ces abonnements sont valables les dimanches et jours fériés.

Les prix des abonnements scolaires sont calculés sur la base de vingt-cinq jours par mois ; ils ne sont pas valables les dimanches et jours fériés.

La distance minimum à prendre en considération pour l'établissement du prix des abonnements des diverses catégories est fixée à 5 km.

Le *Moniteur* du 5 novembre 1947 publie un nouveau règlement relatif aux services publics d'autobus, qui constitue surtout une excellente mise au point, une sorte de synthèse de diverses dispositions légales établies par les différents ministres qui se sont succédés au Ministère des Communications.

L'article I (voyageurs) s'occupe du tarif ordinaire et prévoit que seuls les arrêts fixes sont tarifés.

L'article II énumère les bénéficiaires de tarifs réduits, il n'y a rien de changé, mais néanmoins nous en donnons ci-après la liste :

II. Tarifs réduits.

Anciens combattants (1).....	50 %
Guides accompagnant les anciens combattants pensionnés comme invalides de guerre et incapables de voyager seuls (1).....	50 %
Membres des familles comprenant au moins 4 enfants de moins de 21 ans (1).....	50 %
Aveugles (1)	50 %
Guides accompagnant les aveugles (1).....	50 %
Militaires et gendarmes en uniforme porteurs d'un titre de congé ou d'un ordre de mission.....	50 %
Enfants de 4 à 10 ans	50 %
Civils invalides de guerre ayant au moins 25 % d'invalidité	25 %
Guides accompagnant les civils invalides de guerre incapables de voyager seuls (1)	25 %

L'article III impose la carte de 20 voyages avec 20 % de réduction.

L'article IV « abonnements » est celui dont les dispositions antérieures ont été le plus modifiées. Nous ne pouvons mieux faire que de le reproduire in-extenso.

IV. — Abonnements.

Art. 34. L'exploitant est tenu de délivrer les cartes d'abonnement ci-après comportant une réduction de 50 % sur le tarif ordinaire :

Abonnements ordinaires de différentes durées avec minimum d'un mois;

Abonnements scolaires de différentes durées avec minimum d'un mois;

Abonnements hebdomadaires pour ouvriers;

Abonnements hebdomadaires pour employés dont la rémunération brute ne dépasse pas un taux à déterminer par le Ministre des Communications; ce taux est provisoirement fixé à 48,000 francs par an.

L'octroi d'abonnements scolaires et hebdomadaires est subordonné à la production d'une attestation à délivrer, selon le cas, par le chef d'école ou le chef d'entreprise et légalisée par l'administration communale de la résidence du requérant.

(1) Les intéressés doivent être porteurs des documents exigés pour l'octroi des réductions sur les prix de transport par chemin de fer.

En principe, les abonnements pour ouvriers et employés visés ci-dessus, doivent avoir une durée de validité d'une semaine et être valables pour un voyage aller et retour par jour, soit pour six voyages aller et retour par semaine.

Aux ouvriers chômeurs partiels, il y a lieu de délivrer des abonnements valables pour six voyages aller et retour par quinzaine.

Les abonnements ordinaires et scolaires donnent droit à un voyage aller et retour par jour; toutefois, lorsque leurs détenteurs sont appelés à effectuer plus d'un voyage aller et retour par jour, il leur est attribué, sur présentation de la carte d'abonnement, des billets comportant la même réduction que celle-ci.

Il est interdit de délivrer des abonnements comportant des réductions plus importantes, sans autorisation du pouvoir compétent, qui consulte au préalable le Ministre des Communications.

Les cartes d'abonnement doivent être munies d'une souche et brochées en bloc de cent pièces au moins. Elles doivent être imprimées en noir et porter l'indication du nom du transporteur, du nom de l'imprimeur, du prix de la carte, ainsi qu'un cachet imprimé en rouge, portant au centre le lion belge et, en exergue, les mots : « Taxe sur les transports. — Taxe op het vervoer ». Ce cachet est apposé moitié sur la carte, moitié sur la souche.

Les cartes doivent être numérotées, par série de 1 à 100000 pour chaque prix et pour chaque transporteur. Chaque série est désignée par une lettre prise dans l'ordre de l'alphabet. Cette lettre ainsi que le numéro d'ordre et le prix, sont reproduits sur la souche.

Les indications suivantes imprimées ou écrites à l'encre ou au crayon à l'aniline doivent également figurer sur les cartes d'abonnement à délivrer à l'avenir.

1. Période de validité;
2. Nom du titulaire;
3. Désignation du trajet pour lequel la carte est délivrée;
4. Nombre de voyages autorisés par jour, par semaine ou par mois.

Hormis ceux de semaine, les abonnements prennent cours le 1 ou le 16 du mois.

Les abonnements de semaine, valables pour un voyage aller et retour par jour, doivent porter le numéro de la semaine (la première est celle qui comprend le 1^{er} janvier), ainsi que les différents jours de cette semaine.

L'inscription du jour de l'utilisation de l'abonnement doit être biflée d'un trait horizontal au voyage aller et d'un trait vertical lors du voyage retour.

Les abonnements valables pour un mois doivent porter une série de chiffres allant de 1 à 31. Ces chiffres sont biflés au voyage aller et au voyage retour, comme indiqué pour les abonnements de semaine.

Les prix des abonnements sont éventuellement arrondis au franc supérieur.

(Nous donnerons dans le prochain numéro les dispositions se rapportant aux « marchandises non accompagnées » et au « transport gratuit de personnes » objet de l'article V.)

LA VIE DE ST-ELOI (SUITE DE LA PAGE 4)

pauvres qu'il recevait à sa table. Ses sermons, nous apprennent ses biographies « n'étaient point remplis d'un style haut et relevé, ni enrichis de paroles étudiées, mais il se servait de termes communs. »

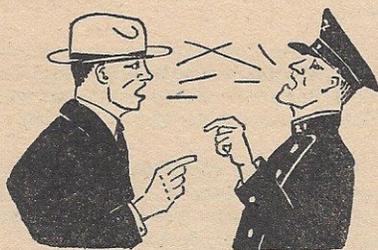
Pendant toute sa vie, il continua malgré ses charges, à pratiquer son art. A l'église Saint Martin de Tournai, on conserve un encensoir et une navette qui lui sont attribués.

A cause de la perfection de son art, de l'honnêteté de son caractère et de sa

bienveillance pour apprendre son art aux autres et de sa bonté pour les pauvres, tous les forgerons et ouvriers métallurgiques ont choisi Saint Eloi comme patron.

Le cliché et une partie du texte sont dus à l'extrême obligeance de notre confrère « Les Vennes » organe de la Compagnie générale des Conduites d'eau à Liège.

RESTEZ CALME !



Vous ne devrez pas oublier que le client a le droit d'exprimer son mécontentement.

Mais si vous perdez votre sang-froid ou si vous répliquez sur le même ton cela ne pourra qu'envenimer les choses.

Si vous l'écoutez avec sympathie, la colère du voyageur n'aura pas de prise et tombera d'elle-même.

UNE LETTRE

D'ONCLE BOGGIE AU PÈRE NOËL

Bruxelles, le 15 décembre 1947.

Cher Père Noël,

Je tiens d'abord à faire une profession de foi : j'ai toujours cru en votre bonté infinie et aujourd'hui encore, bien que j'ai plus de quatre fois dix ans, c'est avec la certitude d'être entendu que je vous envoie ma petite liste comme un enfant sage.

Pour commencer, je vous prierais de me donner les moyens de transporter le public avec le plus de confort possible, car durant vos expéditions vous pourrez constater que sur certaines lignes, nous sommes obligés de mettre encore en service des remorques à deux essieux à plateformes ouvertes, et par les matins d'hiver, non seulement nos clients tremblent de froid, mais ils sont encore secoués dans nos légères voitures des séries "8000".

Un petit mot de votre part en "haut" lieu pourrait probablement faire accélérer la construction des modèles P.C.C. dont nous espérons faire cadeau au public en 1948. Ne pourriez-vous aussi faire souffler, tous les matins, dans les oreilles de certains agents que "service public" signifie "être au service du public".

Je vous demanderais aussi de m'envoyer si possible des voyageurs qui respectent les règlements.

Nombre d'entre eux ne se rendent pas compte que ces règlements ont été édictés dans leur propre intérêt, pour assurer leur propre sécurité.

Père Noël, intercédez auprès des anges gardiens pour que les voyageurs ne descendent plus en marche et pour qu'ils abaissent les barres de sécurité.

Faites qu'ils aient toujours un peu de monnaie dans le fond de leur gousset et rendez certains clients un peu moins égoïstes, à l'heure de pointe, lorsqu'il faut se serrer sur les plateformes.

Je vous demande encore de retenir discrètement, d'un doigt invisible, par le pan de leur veston, les messieurs qui montent à l'assaut des plateformes en bousculant les femmes et les enfants.

Père Noël, je devine qu'en lisant cette lettre vous passerez vos doigts dans votre barbe blanche en écarquillant les yeux, mais songez que si vous parvenez à arranger ces choses, les voyageurs seront les premiers à en profiter.

Votre dévoué,

ONCLE BOGGIE

L'ACTUALITÉ

ADMINISTRATION CENTRALE

Sont entrés au service de la Société à l'Administration Centrale : M. Mornard, Ingénieur, en stage à Gand et M. De Prins, dessinateur à T. M.

Nous leuons souhaitons la bienvenue. M. Housiaux (comptabilité) a donné sa démission, il compte émigrer aux Etats-Unis.

Dans le domaine du sport, sait-on que le personnel de l'Administration Centrale compte dans ses rangs deux authentiques vedettes? Noblesse oblige, dira-t-on. Nous ne vous parlerons aujourd'hui que d'une seule de nos étoiles.

Jacques DELIRE.

« Le Spirou » de l'équipe nationale belge de Tennis.

Petit de taille, peu proportionné pour la pratique de Tennis, il est l'exemple du courage et de la volonté sportive qui ont fait de lui un joueur de bonne classe nationale. Jamais il ne se déclare battu et lutte jusqu'au bout.

Jacques DELIRE est entré au service des réceptions « Construction et contrôle » de l'Administration Centrale.

Son palmarès est brillant, il compte déjà 9 sélections internationales. Il était 6^e joueur de Belgique en 1946 et est passé 4^e en 1947! Il représente le S. C. de Charleroi.

Il a remporté cette année à la tête de l'équipe provinciale du Hainaut le titre de champion de Belgique de II^e division.

Vainqueur de la coupe de BORMAN (Championnat de Belgique Scolaire) en 1933-1934-1935 et 1936, Jacques DELIRE s'est distingué cette année contre les champions Hollandais VAN SWOL et WILTON, et contre les Suisses HUONDER et ALBRECHTS, a été battu en demi-finale des championnats de Belgique de série « A ».

Le mois prochain nous vous parlerons d'un autre as du sport, « international inamovible » du basket!

LES VICINAUX

A TRAVERS LES AGES.

Lorsque le rideau se leva, dimanche 7 décembre au théâtre Patria sur le premier sketch de la revue : Les « Vicinaux à travers les âges » la salle était encore mieux remplie que l'an dernier.

On ne raconte pas les expériences de transporteur de Godefroid de Bouillon, les initiatives du Bourgmestre de Bruxelles en 1695, ni les projets du voltigeur (De Vuyst), présenté par le Général Cambronne (Houtekie) à Napoléon, magnifiquement silhouetté par M. Montaigne.

MM. Cocriamont et Houtekie surent faire accepter « la loufoquerie intégrale » de leurs discours et la Chorale du dépôt de « Stoum Kassûl » orgueil légitime du machiniste Vanden Eede, remporta un vif succès dans une adaptation vicinale de « Cavalerie Légère » de Fr. Von Suppé!

Il nous faut encore citer l'excellent « All women team » qui triompha dans un sketch assez rosse!... Mlle Charlier fut une ravissante « Vicinale Hostess » pleine de rythme. Cette réussite ne fut possible que grâce à de multiples bonnes volontés, centralisées dans les mains de Mme Van Belleghem, la nouvelle directrice des fêtes.

Nous espérons pouvoir vous donner dans le prochain numéro une photo ou deux des meilleures scènes.

VICINALE



Le Comité National des Résistants des Vicinaux, à l'issue de la cérémonie au dépôt de la rue Eloy, a pris la tête du cortège et traverse la place du Conseil à Anderlecht.

L'EXAMEN DE VÉRIFICATEUR

Le dimanche 9 novembre dernier, les locaux de l'Académie des Beaux-Arts de Bruxelles virent affluer vers 9 h. 30 une soixantaine d'agents des Vicinaux venus de tous les coins du réseau pour affronter l'épreuve destinée à sélectionner 6 vérificateurs.

En présence de deux délégués syndicaux le ballot des questions fut ouvert. Chaque récipiendaire reçut un paquet de 50 feuilles de route taxées, photographiées par un procédé de photocopie. Ils avaient de plus reçu les barèmes et une feuille des distances entre différents points.

Les concurrents disposaient environ de 3 minutes par feuille. Disons que 20 feuilles environ étaient taxées *exactement* ce dont certains agents ne semblent pas s'être aperçus!

Le premier concurrent termina à 11 h. 15 soit avec une heure un quart d'avance sur la plupart de ses camarades.

IN MEMORIAM

BORGUET, Joseph

Né le 18 Mai 1923 à Sart-lez-Spa, entré au dépôt de Spa, le 29 juin 1942, bon serviteur.



Arrêté en service sur sa voiture le 8 juillet 1944 pour refus au travail obligatoire, déporté en Allemagne le 15 juillet 1944.

Blessé à la jambe et au dos dans un bombardement du camp.

Décédé à l'hôpital de Duisbourg, suite de ses blessures et privations.

LA SAINT-NICOLAS

Lorsque paraîtra ce journal, plusieurs milliers d'agents, pères de famille, auront reçu par les soins du Service Social, un ou plusieurs colis de friandises et de jouets.

La rédaction de *Nos Vicinaux*, se fait un devoir de féliciter les auxiliaires sociales qui, sous l'énergique direction de la plus petite d'entre elles, Mlle Cornelissens, ont mené à bien une tâche énorme et monotone : la confection de près de 10.000 paquets! Il convient d'ajouter qu'elles furent aidées par deux dévoués stagiaires, Mlle J. Carron et M. E. Pirc. Nul doute que le grand Saint reconnaissant, prendra nos auxiliaires sous sa protection au cours de leurs prochaines visites dans les foyers de nos agents où leurs interventions sont très appréciées.

GROUPE DE LIÈGE

Seront pensionnés au 1 janvier 1948: Mignolet, Louis, chef piocheur, 26 ans de service.

Jamar, Emile, receveur, 39 ans de service.

Joris, Henri, receveur, 35 ans de service.

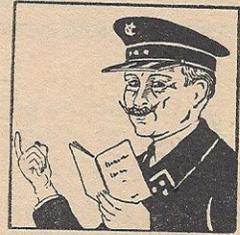
Le dimanche 14 décembre eut lieu, au local de Saint-Gilles, une belle fête de Saint Nicolas, organisée à l'intention des enfants des résistants de la section de Liège.

Après un spectacle de marionnettes, les enfants reçurent de Saint Nicolas en personne, un cadeau utile, en l'occurrence une paire de bottines ainsi qu'un paquet de friandises.

Dans le courant de janvier, le cercle des agents organisera une soirée dramatique avec intermède musical par l'Harmonie. Cette fois, il s'agit de récolter de l'argent pour financer un ambitieux projet sportif : *Un championnat cycliste vicinal en... trois étapes!* Nous en reparlerons en temps utile afin que tous nos agents qui travaillent... de la pédale soient avisés.

N. D. L. R. — Ayant fait paraître dans le n° 9 de *Onze Buurtspoorwegen*

LES PROPOS DU CONTROLEUR BOUDARD



— Dites-moi, Larcier, si je lis bien sur votre feuille, votre wattman s'appelle Leschnick?

— Non chef, c'est Leschnock, avou in O comme pou Auguste.

— Bon, j'ai un oeuf à peler avec lui. A propos, à l'arrêt précédent d'où avez-vous donné le signal?

— Oui, dji sé bin chef, dji chervév' à l'aut' costé d'el plateforme di d'avant, dj'a louki to mi mettant so l'costé; dj'a compté so l'conducteur et dj'a sonné.

— Et vous n'aviez pas vu la femme qui avait un pied sur le marche-pied et qui avait un enfant sur les bras?

— Nenni chef, dji l'a étindou dire.

— Vous avez dû entendre aussi quelques épithètes à votre égard.

— Qui volé v' chef! Djè l'répète : dj'esteu so li d'avant et dji dvè v' candji 100 fr., dj'aveu spii l'bedjet di m' crayon, dj'aveu des mâ è stoumac et mes deux éfants ont li p'tit vérole, alors vo comprindez...

— Soit, je vois que votre horoscope quotidien...

— Terrib' chef, conjuration de Pluton et de Saturne...

— Eh bien, puisque nous voilà au terminus, allons voir Leschnock.

— Leschnock, je me trouvais au coin de la rue de l'Eglise lorsque vous avez démarré sans regarder votre rétroviseur, tout en bavardant avec un voyageur situé à votre gauche.

— Non chef...

— Ne dites pas le contraire de la vérité; vous avez démarré sans regarder et vous avez stoppé cinq secondes après, à la suite des coups de sonnette des voyageurs.

Prenez votre R. G. E. p. 51, par. f.

f) Avant de démarrer, le conducteur doit avoir entendu les deux coups de timbre du chef du train, s'assurer éventuellement par le miroir rétroviseur que le mouvement de montée et de descente des voyageurs a cessé, que la voie est libre et avoir annoncé son démarrage par deux coups de sonnette ou de sifflet.

— Je suppose que je ne vous apprends rien?

— Non chef, je reconnais que j'ai été distrait par un bavard.

— Maurice Chevalier a raison : Le Silence est d'Or!

la photo montrant un départ de course cycliste à Saint-Gilles, le dépôt d'Assebroek (Bruges) nous a donné des détails sur l'activité de son cercle sportif cycliste : Championnat des Flandres et... courses et entraînement sur « Home Trainer » c'est-à-dire sur rouleaux en local fermé!

Nous essayons d'avoir plus de renseignements sur ce curieux engin qui manque certainement au local de St-Gilles.

SECURITE

A U cours de précédentes chroniques nous avons dit et répété que tous nos efforts devaient tendre à la diminution du nombre d'accidents.

Dans le dernier numéro nous vous avons décrit comment s'étaient produits certains accidents aux Vicinaux. Si vous savez comment les accidents se produisent, vous ignorez vraisemblablement ce que représentent les accidents de travail pour un pays aussi industrialisé que le nôtre.

D'après les dernières statistiques communiquées récemment par le Ministère de la Prévoyance Sociale, on compte annuellement en Belgique :

17 ouvriers accidentés sur 100.

8 millions de journées de travail perdues, équivalant à 26.000 chômeurs permanents.

600 millions de francs à payer aux accidentés.

1 milliard 700 millions à charge de la collectivité.

Ces chiffres qui se rapportent à l'année 1946, font ressortir le caractère excessif de la perte au point de vue économique.

L A Belgique fut l'un des premiers pays à entreprendre une campagne contre les accidents. Dès 1884, un arrêté daté du 28 mai réglementait l'usage des chaudières à vapeur. Depuis lors, nombreux sont les arrêtés et règlements qui ont été pris et mis en vigueur.

A la base de la sécurité se trouve le respect de ces consignes et règlements. Pour y arriver la S. N. C. V. doit pouvoir compter surtout sur son personnel de maîtrise.



(Photo J. v. Vlaenderen).

Laissez les passages libres
l'ORDRE crée
la SECURITE

Statistiques des accidents survenus durant le troisième trimestre 1947.

GROUPES	Effectifs Ouvrier 30-9-47	NOMBRE D'ACCIDENTS		
		Total	Par 1.000 agents et par mois	moyenne 1946
Bruxelles	1.730	54	10,4	15,8
Louvain	1.214	37	10	9,6
Anvers	2.262	57	8,3	10,6
Flandres	1.626	50	10,3	11,6
Liège	1.235	45	12	
Limbourg	711	29	13,6	15
Hainaut	2.306	126	18,3	21,5
Namur	973	38	13	18,3
RESEAU	12.057	436	12,05	14,6

Ce tableau révèle une certaine amélioration par rapport à la période correspondante de 1946, cependant, il reste à persévérer.

En accomplissant notre tâche journalière, nous ne voyons plus par habitude (souvent appelée déformation professionnelle), les dangers auxquels nous nous exposons, même les plus grands. Il est indispensable d'être toujours attentif au danger et aux précautions à prendre. Le législateur lui-même, s'est rendu compte de l'utilité de la propagande préventive. C'est ainsi que l'art. 536 du Règlement général pour la protection du travail, stipule que le chef de service de sécurité et d'hygiène ou ses adjoints, auront comme attribution, entre autres, de mettre en œuvre tous les moyens de propagande appropriés, pour inculquer au personnel les notions de sécurité et d'hygiène et lui faire acquérir l'esprit de prévention.

La propagande auprès des ouvriers a pour but de leur démontrer qu'un effort tout particulier est tenté pour éviter les accidents et améliorer ainsi les conditions de travail. Elle a pour but de leur faire comprendre le rôle qu'ils ont à jouer dans la prévention et surtout de leur faire voir que beaucoup d'accidents pourraient aisément être évités, s'ils observaient toujours les mesures de précautions qui leur sont enseignées ou les consignes qui leur sont données tant verbalement que par écrit.

Pour cette raison, nous signalons à l'attention de nos lecteurs quelques méthodes de propagande qui ont donné des résultats très efficaces.

I. MAT D'AFFICHAGE ENCORE APPELE « BAROMETRE DE LA SECURITE ».

A l'entrée de l'usine ou du dépôt, est planté bien visiblement un mât portant de bas en haut, une série de chiffres croissant depuis 0 jusqu'à 50 ou 100 ; le long de ce mât se déplace un mobile quelconque (flèche, par exemple) sur lequel est inscrit : « Il n'y a plus eu d'accident chômant depuis... jours ». Le nombre de jours apparaît dans une fenêtre placée dans ce mobile et est donné par les chiffres du mât. Chaque jour qui se passe sans accident, le mobile est remonté d'une unité, tandis que, dès qu'un accident se produit, il est ramené à 0. Ce procédé attire particulièrement l'attention des ouvriers et c'est pourquoi il s'est montré si efficace.

Dans le prochain numéro, d'autres suggestions !

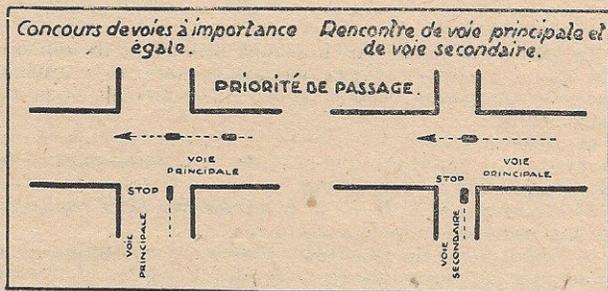
NOUVELLES DISPOSITIONS du CODE de la ROUTE

Le règlement général de la Police du Roulage et de la circulation ayant été modifié et complété par différents arrêtés, nous avons cru utile de donner le dernier texte revu et entré en vigueur à partir du 25 octobre 1947, en ce qui concerne la « Priorité de Passage ».

Les chauffeurs d'autobus et de camions et d'autorails devenant de plus en plus nombreux aux vicinaux, c'est à leur intention que nous donnons les dernières modifications apportées au code de base (celui-ci étant supposé connu) par les arrêtés du 18 octobre 1946 et 16 octobre 1947.

En effet, un arrêté du 18 octobre 1946, paru au *Moniteur* du 21 novembre 1946, modifiait plusieurs dispositions de base du Code et prévoyait la mise en vigueur de la plupart de ses articles relatifs à la priorité de passage au 21 novembre 1947.

Or, avant même la mise en vigueur de l'arrêté de 1946, paraît au *Moniteur* du 25 octobre 1947 un nouvel arrêté du 16 octobre 1947, annulant les principales dispositions du premier arrêté. *Ce dernier texte rétablit la notion traditionnelle de la voie principale et de la voie secondaire.*



IV. PRIORITE DE PASSAGE.

Les moyens prévus par l'arrêté du 18 octobre 1946 afin d'indiquer les voies prioritaires, ne seront pas employés. Nous revenons ici aux anciennes notions (avec quelques modifications cependant dont nous citons ci-dessous le détail).

Ces dispositions sont entrées en vigueur le 8 novembre 1947.

Afin de régler la circulation aux bifurcations, jonctions ou croisées, les voies publiques sont classées en principales et secondaires.

A. Sont considérées comme *principales* :

1. Dans les agglomérations avec importance égale :
 - a) les voies publiques comportant plus d'une chaussée (ex. : boulevards, avenues);
 - b) les voies publiques occupées par au moins une voie ferrée (ex. : ligne de tram dans la rue).
2. En dehors des agglomérations, avec importance égale :

a) Les voies axiales suivantes :

- Route n. 1 Bruxelles-Anvers-Breda;
- Route n. 1 bis Bruxelles-Boom-Anvers;
- Route n. 2 Bruxelles-Hasselt-Maastricht;
- Route n. 3 Bruxelles-Liège-Aix-la-Chapelle;
- Route n. 4 Bruxelles-Namur-Trèves;
- Route n. 5 Bruxelles-Charleroi-Rocroi;
- Route n. 6 Bruxelles-Nivelles-Beaumont;
- Route n. 7 Bruxelles-Mons-Maubeuge;
- Route n. 8 Bruxelles-Tournai-Lille;
- Route n. 9 Bruxelles-Ypres-Dunkerque;
- Route n. 10 Bruxelles-Gand-Ostende.

b) Les voies signalées par des bornes kilométriques à tête rouge.

B. Sont considérées comme *secondaires* :

1. Les chemins de terre;
2. Les voies publiques qui ne se prolongent pas au delà de la jonction;
3. Les raccordements transversaux entre chaussées d'une même voie publique;
4. Les parties d'une voie publique, même principale, pourvue à l'approche d'une bifurcation, jonction ou croisée, d'un triangle renversé (signal n. 7 du tableau I — triangle blanc renversé bordé de rouge).

COMMENT SE RÉGLE MAINTENANT LA PRIORITÉ DE PASSAGE?

Deux cas bien distincts peuvent se présenter : ou bien il y a jonction croisée ou bifurcation d'une route principale et d'une route secondaire ou bien il y a concours de voies principales ou concours de voies secondaires.

1^{er} cas Jonction, croisée ou bifurcation d'une route principale et d'une route secondaire.

Dans ce cas, l'usager de la voie secondaire est toujours tenu de céder le passage à celui qui circule sur la voie principale quel que soit le côté d'où ce dernier débouche.

2^e cas. Concours de voies principales, soit celles mentionnées sous A ci-dessus, ou concours de voies secondaires, mentionnées sous B, ci-dessus.

En cas de concours de voies d'importance égale, soit qu'elles sont entre elles principales ou secondaires, l'usager qui aborde une bifurcation, jonction ou croisée, doit toujours laisser la priorité et céder donc le passage à l'autre usager qui débouche à sa droite. Il faut se comporter vis-à-vis de celui qui débouche à droite comme l'usager d'une voie secondaire et laisser passer d'abord ce dernier.



UNE VISITE GUIDÉE à la MECANOGRAPHIE

Nous savions déjà que beaucoup d'entre nous s'intéressent à la mécanographie; notre concours de septembre 1947 (*Nos Vicinaux* n. 9) devait nous en fournir une nouvelle preuve.

En effet, le 22 novembre dernier, le petit local occupé provisoirement, rue de la Science à Bruxelles, par nos machines à cartes perforées, fut véritablement assiégé.

Il y eut encombrement, mais la bonne humeur ne quitta pas un instant tous ces visiteurs, agents dévoués des vicinaux, venus de tous les coins du pays pour voir et s'instruire.

La séance débuta par une théorie explicative sur le rôle des cartes perforées et des machines utilisées, suivie d'une visite de l'atelier, d'un intérêt capital.

La nécessité de disposer de documents de base proprement établis, sans chiffres surchargés, ni ratures, fut mise en évidence par la vitesse de frappe (d'où vitesse de lecture) de notre préposée à la perforation (8000 à 9000 frappes à l'heure). Il fallut des erreurs de frappe, volontaires, pour faire jouer l'arrêt et le feu rouge (signes d'erreur) de la machine à vérifier dont la vitesse est du même ordre de grandeur.

Certains visiteurs perforèrent, et pas mal du tout, quelques cartes souvenir que l'interpréteuse leur rendit après avoir détecté et imprimé en caractères d'imprimerie les perforations effectuées par ces Messieurs.

Pendant ce temps la « Trieuse » intéressa fortement un imposant groupe de visiteurs, surtout lorsque en deux passages de cartes à la vitesse de 24000 à l'heure, elle sort les cartes individuelles des agents à pensionner en 1948.

Ici un mot d'explication est nécessaire.

La mécanographie possède pour chaque agent en service, une carte perforée de certaines données démographiques codifiées — année de naissance — état civil — qualification, etc...

Les agents à mettre à la retraite en 1948 (tant ceux nés en 1883, il s'agissait d'isoler les cartes ayant une perforation 3 dans la colonne réservée aux unités de l'année de naissance, afin de rassembler en un paquet les cartes des agents nés en 1883, 1893, 1903, 1913, 1923, ensuite de trier ce paquet de cartes sur la colonne réservée aux dizaines pour isoler celles ayant la perforation 8 dans cette colonne : ce qui fut exécuté en moins de 10 minutes. Sur 2000 agents environ, il s'en trouve une douzaine à pensionner en 1948.

Pendant ce temps « l'Interclasseuse » montrait son savoir faire à d'autres visiteurs en « sélectionnant », d'un lot de 2500 cartes, toutes celles des « Receveurs ». Ces cartes ont les perforations 0825, dans les colonnes 10 à 13 — 0825 est le code de la qualification « Receveur ».

L'interclasseuse effectua ce travail en 10 minutes. Il a suffi à l'opérateur de faire précéder le jeu de 2500 cartes, d'une « carte d'appel » comportant entre autre, les perforations 0825 pour que la machine retienne ce nombre et dépose, dans un casier déterminé, toutes les cartes ayant les perforations 0825 dans les colonnes 10 à 13.

Par après les cartes extraites furent reclassées par la même machine, à la vitesse de 24.000 cartes à l'heure, à leur place primitive parmi le jeu des 2500 cartes.

(Suite p. 41.)

CHRONIQUE SOCIALE

1. PAIEMENT DU DIXIEME JOUR FERIE DE 1947

Le 10^e jour férié de 1947 a été payé de la manière suivante :
1^o Aux agents des ateliers et des voies et travaux : pour la journée du 11 novembre;
2^o Aux agents du mouvement avec la première quinzaine de décembre qui a comporté ainsi deux jours de repos payé.

2. PRIME D'ASSIDUITE.

Nous résumons brièvement, ci-dessous, les principales modalités et conditions d'octroi de cette prime.

I. Bénéficiaires :

Tous les agents salariés, *assujettis à la Sécurité Sociale*, qui ont travaillé *assidûment* pendant la période qui s'étend du 15 septembre au 31 octobre 1947 inclus, ont droit à la prime. *Les agents appointés sont exclus du bénéfice de cette mesure, étant donné qu'ils jouissent du régime des rémunérations des agents de l'Etat.*

Peuvent également prétendre au bénéfice de la prime, les agents *salariés* qui, ayant fourni des prestations d'au moins un jour dans la période de référence fixée ci-dessus, ont cessé de travailler par suite :

1. D'un appel sous les armes;
2. D'un chômage involontaire donnant droit à l'indemnité de chômage;
3. D'une maladie ou d'un accident du travail entraînant le chômage complet;
4. De la mise à la pension légale de vieillesse.

II. Conditions d'octroi.

La prime est allouée sans réduction lorsque l'agent s'est absenté *moins d'un jour sans justification*, pendant la période de référence.

Est considérée comme injustifiée, pour la réduction ou la suppression de la prime, toute absence qui n'est pas motivée par une des circonstances énumérées ci-après :

- a) Un accident du travail entraînant le chômage;
- b) une maladie, un accident entraînant le chômage et attestés par un certificat médical;
- c) Le décès du conjoint, d'un descendant ou ascendant du premier degré : à concurrence de quatre jours au maximum;
- d) Le décès d'un descendant ou ascendant du deuxième degré, d'un frère ou d'une soeur, du tuteur, des beaux-enfants et beaux-parents : à concurrence de deux jours au maximum;
- e) Le mariage de l'intéressé : à concurrence de trois jours au maximum;
- f) Le mariage d'un enfant, d'un frère ou d'une soeur de l'intéressé : à concurrence d'un jour;
- g) La naissance d'un enfant de l'intéressé : à concurrence de deux jours au maximum;
- h) La comparution en justice;
- i) L'accomplissement de devoirs civiques ou militaires, tels que comparution devant le conseil de milice, conseil de famille, obligations découlant d'un mandat officiel;
- j) L'accomplissement d'obligations syndicales résultant d'une mission dûment justifiée;
- k) Tous cas de force majeure; le chômage par suite de grève décrétée par une organisation représentative des travailleurs et le chômage par suite de lock-out;
- l) Tout motif préalablement accepté par les groupes.

Dans ces cas, l'absence est néanmoins considérée comme injustifiée, si l'agent n'en a pas averti son chef au plus tard la veille de son absence dans les cas où il sait d'avance devoir s'absenter; le plus tôt possible et au plus tard le jour de son retour, dans les autres cas.

III. Montant.

Pour les six catégories suivantes, la prime est fixée aux montants ci-après; ces chiffres sont réduits par journée d'absence injustifiée, comme indiqué ci-dessous :

- Catégorie A* : (agents masculins âgés de plus de 21 ans) : 375 francs; à réduire, pour chaque journée d'absence injustifiée, de la somme de 55 francs.
Catégorie B : (agents masculins âgés de 18 à 21 ans) : 300 francs; à réduire, pour chaque journée d'absence injustifiée, de la somme de 45 francs.
Catégorie C : (agents masculins de moins de 18 ans) : 225 francs; à réduire, pour chaque journée d'absence injustifiées, de la somme de 35 francs.
Catégorie D : (agents féminins de plus de 21 ans) : 300 francs; à réduire, pour chaque journée d'absence injustifiée, de la somme de 45 francs.
Catégorie E : (agents féminins de 18 à 21 ans) : 225 francs; à réduire, pour chaque journée d'absence injustifiée, de la somme de 35 francs.

Catégorie F : (agents féminins de moins de 18 ans) : 190 francs; à réduire, pour chaque journée d'absence injustifiée, de la somme de 30 francs.
L'âge en question est celui des intéressés à la date du 31 octobre 1947.

IV. Liquidation de la prime d'assiduité.

La prime a été liquidée aux bénéficiaires qui, remplissant les conditions déterminées ci-dessus, ont été, soit :

- a) Effectivement occupés au travail à la S. N. C. V. le 31 octobre 1947;
- b) Absents le 31 octobre 1947 par suite de maladie, à condition que la durée de cette absence n'excède pas trois jours, à la dite date;
- c) Absents le 31 octobre 1947, par suite de l'application des dispositions légales ou conventionnelles relatives aux vacances annuelles;
- d) Absents le 31 octobre 1947, par suite d'un accident du travail;
- e) Absents le 31 octobre 1947, soit pour un motif justifié par une des circonstances visées au par. II, litt. c à l, les cas de chômage prévus au litt. k exceptés, soit, sans motif valable, à la condition que, dans ce dernier cas, ils aient repris le travail avant le 10 novembre 1947.

V. Cas spéciaux.

La prime est payée par le Fonds provisoire de soutien des chômeurs involontaires aux agents salariés énumérés ci-après, remplissant les conditions fixées par les présentes instructions :

- a) Absents à la S. N. C. V. le 31 octobre 1947 par suite de maladie, à condition que la durée de cette absence, à la dite date, excède trois jours;
- b) Absents à la S. N. C. V. le 31 octobre 1947 par suite de leur mise en chômage involontaire;
- c) Ayant cessé de travailler entre le 16 septembre et le 31 octobre 1947, par suite de l'introduction de leur demande en vue de faire valoir leurs droits à la pension légale de vieillesse;
- d) Absents de la S. N. C. V. le 31 octobre 1947, pour un motif justifié par une des circonstances visées à l'alinéa k du par. II, à l'exception des cas de force majeure.

Remarques.

La prime étant payable par l'employeur chez qui le travailleur était occupé à la date du 31 octobre 1947, il en résulte :

- a) Que les agents entrés en service postérieurement au 31 octobre, doivent s'adresser à l'employeur qui les occupait à cette date pour la liquidation de cette prime;
- b) Que la prime doit être payée par la S. N. C. V. aux agents qui, remplissant les conditions requises, ont quitté leur service postérieurement au 31 octobre 1947.

L'agent qui n'aura pas reçu la prime d'assiduité dont il est bénéficiaire avant le 25 décembre 1947 ou qui l'aura refusée par suite de désaccord sur le montant de la prime offerte par la S. N., est tenu de notifier le fait, sous peine de forclusion, avant le 31 décembre 1947, à l'inspecteur ou au contrôleur social compétent.

Le délai de prescription, est interrompu, en ce cas, jusqu'à décision du Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale ou du fonctionnaire qu'il aura délégué à cette fin.

PRIME D'ALLAITEMENT.

Nous attirons l'attention des bénéficiaires de cette prime sur les précisions qui viennent d'être apportées en matière de contrôle.

Celui-ci devra se faire uniquement par l'intermédiaire d'une consultation de nourrissons de l'Œuvre de l'Enfance (O. N. E.) ou de son Service de Surveillance des Nourrissons à domicile.

Les attestations délivrées par des médecins non agréés par l'Œuvre Nationale de l'Enfance ne seront pas prises en considération.

Les contrôles doivent être effectués au cours de la quatrième semaine de chaque mois d'âge de l'enfant, c'est-à-dire, au cours des quatrième et huitième semaines pour le volet C1, douzième et seizième semaines pour le volet C2, vingtième et vingt-quatrième semaines pour le volet C3.

L'apposition, sur les volets, du cachet de la Consultation de Nourrissons ou du Service de Surveillance des Nourrissons à domicile est indispensable. Les volets ne portant pas ce cachet seront retournés.

S'il n'existe pas de Consultations de Nourrissons ou de Service de Surveillance des Nourrissons à domicile dans la commune où vous résidez ou dans une commune voisine, faites-le savoir sans retard au Service Social de la S. N. C. V., 14, rue de la Science, Bruxelles, qui vous indiquera de quelle manière vous pourrez vous soumettre au contrôle.

POUR VOUS, FEMMES ET MÈRES



L'ALLAITEMENT MATERNEL

LE problème de l'allaitement est d'une telle actualité et d'une acuité si vive que nous n'hésitons pas à entamer la série de nos petites conversations féminines en vous l'exposant brièvement.

L'allaitement maternel est tombé en complète désuétude dans notre pays — surtout parce que son importance est méconnue — et, en même temps, la mortalité infantile a considérablement augmenté, au point que la Belgique a le triste privilège de détenir le record de ces affligeants décès en Europe occidentale.

La diarrhée épidémique, affection redoutable pour les nourrissons, s'est fortement développée chez nous depuis quelque temps et a pris d'autant plus d'extension que les bébés nourris au biberon y résistent mal.

Le lait maternel, au contraire, combat efficacement les deux grands dangers qui menacent la santé et la vie des bébés : les affections microbiennes et les troubles digestifs.



Il résulte de statistiques dressées tant en Belgique qu'à l'étranger que les décès de bébés alimentés au biberon sont proportionnellement beaucoup

plus nombreux que les décès d'enfants allaités (à l'âge de 3 à 6 mois, par exemple, le rapport est de 9 à 1).

Il faut déplorer que d'assez nombreux médecins ne préconisent pas avec suffisamment de conviction les bienfaits de l'allaitement et se résignent trop facilement à l'alimentation artificielle.

Dans beaucoup de maternités aussi, les infirmières, surchargées de besogne, ramènent fréquemment la tétée à un acte mécanique, d'une durée bien déterminée et suivie d'une pesée-contrôle.

Or, maman et bébé ont besoin de s'accoutumer l'un à l'autre, la montée du lait de la jeune accouchée est parfois lente, le nourrisson parfois paresseux; mais il faut cependant conserver patience et confiance, pour toutes sortes de bonnes raisons que, après vous avoir légèrement effrayées aujourd'hui en vous montrant les conséquences possibles de l'alimentation au biberon, nous vous exposerons dans notre prochaine chronique.

LA MÉCAN OGRAPHIE (suite)

Les cartes des candidats à la pension et celles des receveurs furent alors présentées à notre « Tabulatrice » qui, en moins de temps qu'il faut pour le dire, « lista » c'est-à-dire « fit la liste », des agents en question.

Les visiteurs firent ensuite connaissance avec notre « reproductrice » équipée du dispositif « Marck-Sensing » ce qui signifie « sentir des marques ».

En effet, cette machine détecte les marques laissées par le graphite d'un crayon tendre.

Il suffit donc de biffer sur les cartes les chiffres imprimés d'avance, pour que la machine « détecte » les traits du crayon et perfore la valeur des chiffres biffés, aux endroits choisis par l'opérateur.

Lecture, perforation et contrôle se font à la cadence de 3600 cartes à l'heure, ce qui peut représenter 20 indications lues, perforées et contrôlées, par seconde.

Entretiens hélas! l'horaire des trains avait rappelé les visiteurs vers d'autres préoccupations moins trépidantes, et c'est vers 18 heures qu'on se dit au revoir.

Les visiteurs n'eurent donc pas le loisir de voir fonctionner la « calculatrice Type 601 ».

Celle-ci perfore le résultat d'opérations du genre $A + B + C + D = R$ à la vitesse d'environ 1000 cartes à l'heure ou du genre $A \times B = R$ à la vitesse de 700 à 1000 cartes à l'heure, suivant le nombre de chiffres du multiplicateur.

On peut également combiner les deux genres d'opérations, par exemple $(A \times B) \pm C \pm D = R$ dont elle calcule et perfore environ 600 résultats à l'heure.

De plus elle peut arrondir chaque résultat et accumuler dans un compteur visuel, les décimales négligées lors des arrondissements en question.

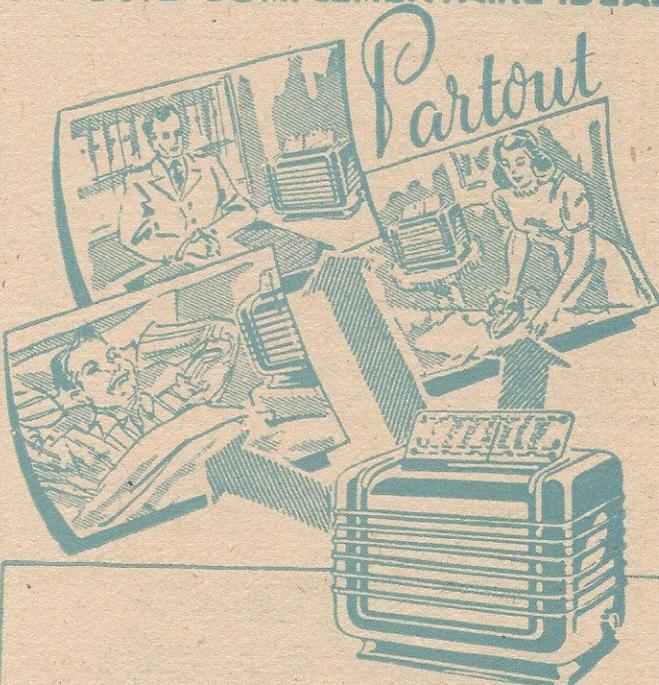
Le contrôle des opérations du genre $A \times B = R$ par exemple, est exécuté par la machine elle-même qui effectue, à l'endroit choisi par l'opérateur, une perforation spéciale lorsque le résultat qu'elle a perforé est erroné. Elle se contrôle donc elle-même. Le multiplicateur et le multiplicande peuvent chacun avoir 8 chiffres.

Toutefois, nous ne possédons cette machine 601 qu'en attendant la livraison de sa cadette « dernier cri », la « Type 602 » électronique, laquelle possède une vitesse de rendement de 180 p. c. par rapport à son aînée, et peut faire 15 opérations successives (au lieu de 4) en un seul passage de cartes avec division directe et d'autres combinaisons de calcul.

Avec la possession de tels outils il n'est plus permis de dire que, le petit chemin de fer « retarde ». Ce temps est passé! En ce domaine et en bien d'autres, la S. N. C. V. « progresse » et « organise » pour le bien et la facilité de tous.

Qu'on se le dise!

LE POSTE COMPLEMENTAIRE IDEAL



S'emporte aisément sous le bras. Se branche sur une simple prise de courant, au bureau, à la cuisine, dans la chambre à coucher, partout. Fonctionne sur tous secteurs sans terre et sans antenne.

La petite Merveille
PHILIPS

Prix: 2700 Frs ou 214 Frs par mois

LA QUESTION DES LIGNES DEMONTEES

Durant la dernière guerre, les Allemands nous obligèrent à démonter un nombre considérable de lignes ferrées.

L'ensemble de ces sections de lignes n'a jamais été porté à la connaissance du personnel. Nous vous en donnons la liste ci-dessous. L'importante question de l'éventuel remplacement de ces lignes sera traitée ultérieurement.

1. St-Lenaarts-Oostmalle km.	7.000
2. Lier-Putte	10.000
3. Ruiselede-Aalter	9.000
4. Overmere-Lokeren-Zaffelare	16.000
5. Hamme-Moerzeke	7.000
6. Kemmel-Warneton	12.000
7. Geluwe-Wervik	4.000
8. Deerlijk Berchem	16.000
9. Tremeloo-Aarschot	8.000
10. Braine-le Comte-Planoit-Rebecq-Rognon	13.000
11. Tramaka-Couthuin	7.000
12. Comblain-au-Pont -Ouffet (voie métrique)	10.000
13. Verlaine-Ampsin	11.000
14. Genk-Zutendaal	6.000
15. Vresse-Bohan frontière	7.100
16. Grupont Chanly	10.000
17. Frameries-Harvengt Givry	8.500
18. Zottegem-St Lievens-Houtem	7.000
19. Soignies Horrues	5.000
20. Solre sur Sambre Montignies St Christophe	3.000
21. Meeffe Burdinne-Huccorgne-Roua	14.000
22. Dalhem-Fouron-le Comte	8.000
23. Deinze-Oudenaarde	19.800
24. Rijkvovorsel-Merksplas	9.000
25. Rijkvovorsel-Turnhout (Brug 4)	10.000
26. Marbehan-Florenville-Sainte-Cécile	30.000
27. Meux-Saint-Denis-Bovesse	4.000
28. Hoogstraten-Meersel-grens	12.300
29. Heist-op-den-Berg-Westerloo	19.000
30. Courrière-Gesves et Perwez-Ahin : 8,495 + 8,390)	16.900
31. Halle-Leerbeek	9.600
32. Sinte-Kruis-Middelburg	15.000
33. Verbinding te Breedene aan zee (renbaan) (ged.)	0.400
34. Glons-Boirs	3.000
35. Derde rail Brussel-Londerzeel	12.500
36. Voie Knokke-Zoute-Oosthoek « Siska »	1.200
37. Champ d'aviation à Koksijde	1.700
38. Voie sur le môle de Zeebrugge	1.300
39. Divers tronçons à Ostende	1.000
40. Merckem-Elverdinge	8.700
41. Saint-Nicolas-Kieldrecht-Doel	20.100
42. Rosée-Florennes	7.000
43. Bassenge-Kanne	9.000
44. Roeselare-Langemark	15.000
45. Geeraardsbergen-Oudenaarde	26.000
46. Pecq (dépot)-Pecq (Escaut)	2.000
47. Arlon (gare) Arlon (Sainte Croix)	3.000
48. Lanaken (Tournebride)-Smeermaas (grens)	2.000
49. Fosses Presles	10.200

Km. . . . 471.000

N. B. La section de Sugny à Pussemange, qui avait été démontée a été reconstruite.



J'ai bien cru que j'allais le rater.

Concours de photographie touristique et ferroviaire 1947.

Ce concours prévu pour juillet, ne put être présenté qu'en septembre. C'était manifestement trop tard, nous ne regrettons cependant pas de l'avoir inauguré encore en 1947, car non seulement nous avons enregistré des envois originaux mais nous sommes certains d'avoir éveillé l'attention de nos lecteurs qui possèdent un appareil photographique, sur l'intérêt qu'il y aurait à participer à créer une sorte de « monographie photographique » des chemins de fer vicinaux en reproduisant les « gestes » des multiples métiers qui contribuent à assurer l'existence d'une exploitation de transport comme la nôtre.

Résultats :

1^{er} prix 250 francs : M. Roels (soudeur et meuleur au travail).

2^e prix 150 francs : M. Keutgens (Zurenborg) pour l'ensemble des six photos se rapportant au dépôt de la Glacière à Merksem.

3^e prix (ex-aequo) 100 francs : M. Abel (Merksem) ligne de Brasschaet; M. Houssier (Anderlues) le pont de Jambes avec tram.

4^e prix : M. Meyers (Bruxelles) pour sa remarquable épreuve du canal de Bruges qui ne se rapportait guère aux Vicinaux mais qui sera utilisée prochainement.

5^e prix : M. E. De Nachtergael (Anderlues).

6^e prix : M. Dubernard (Mons-Bassins).

Nos félicitations à tous ces concurrents et espérons que l'année prochaine nous pourrions enregistrer des participations plus nombreuses et plus variées.

RAIL...LERIE !

Des sangliers ont arrêté un autorail de la S. N. C. V. sur la ligne Paliseul-Bouillon.

(Les journaux.)

Alors qu'on parle de disette
A Paliseul ces jours derniers,
Nos hommes ont trouvé sur... l'assiette
De la voie, un très gros gibier.

L'automotrice était à ... l'hure!
Conduisant le monde à bon... port
Lorsque surgit d'une clôture
Un sanglier d'un poids record.

Les vaches, dans les prés des fermes,
Regardent les trains, l'œil passif,
Mais l'arrêt de ce pachyderme
Ne semblait pas... facultatif!

C'était chose extraordinaire
De voir que sans être... forcé
Ce voyageur très... solitaire
En vicinal voulait rouler.

Le receveur prit sa trompette
Et imita le son du cor.
Les passagers sur les banquettes
Poussèrent des cris de... transport!

Il fallait c'était manifeste
Devant ce geste inamical
En avertir Monsieur Delneste
Et puis dresser procès-verbal.

Le conducteur dit à son aide :
— « J'allons chercher not'contrôleur ».
Mais à ces mots le quadrupède
Se mit à fuir plein de frayeur.

Chacun rit de cette équipée;
La sanglier, visiblement,
Avait dû craindre l'arrivée
De celui du ravitaillement.

AIME V. D. E.