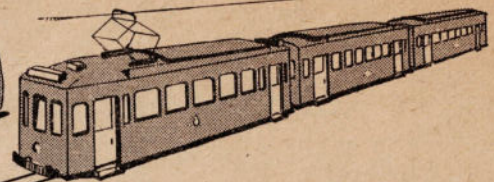
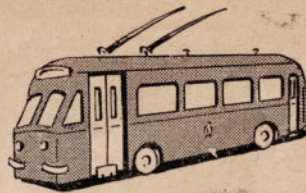
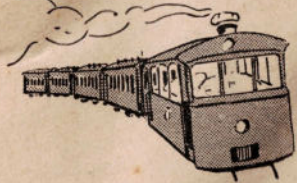
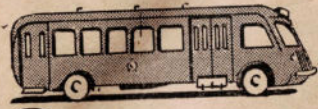


# NOS



# VICINAUX

N° 1 — FEVRIER 1946.

Périodique destiné au Personnel de la S. N. C. V.  
Comité de rédaction: 14, rue de la Science, 14, Bruxelles

58686/6

## A NOS LECTEURS

Trois mois après le jour « V » un modeste bulletin dactylographié naquit parmi nous. Les promoteurs qui le tinrent sur les fonts baptismaux conservèrent l'anonymat.

Dans leur esprit, TRAIT D'UNION ne devait être que la menue feuille qui irait porter quelque part en Irlande ou en pays occupé aux agents mobilisés la preuve tangible que les Vicinaux ne les oublièrent pas.

TRAIT D'UNION n'avait d'autre prétention que de satisfaire le désir légitime de quelques-uns, éloignés du service, de conserver le contact avec la « vicinalité ». L'innovation fut hardie et cependant TRAIT D'UNION connut un franc succès.

Il réussit : ses intentions étaient bonnes et ses buts louables. Il obtint encouragements et éloges. Une seule ombre au tableau, un reproche : celui de limiter son action à quelques privilégiés.

N'empêche, une bonne idée avait été lancée : elle devait gagner la sympathie du plus grand nombre; l'essentiel était sauf.

Notre Conseil d'administration et notre Direction générale toujours attentifs aux intérêts matériels, moraux et sociaux du personnel, comprirent qu'il y avait une lacune à combler et des aspirations à satisfaire.

Les vastes problèmes qui se posent en matière de formation artisanale, d'organisation scientifique, de perfectionnement technique, de connaissances professionnelles ont toujours retenu leur attention.

Autre motif : l'après-guerre marquera une étape nouvelle dans la voie du progrès social et technique.

D'emblée, Conseil et Direction estimèrent qu'un bulletin documentaire « vicinal », à très large diffusion répondrait aux exigences des temps nouveaux, au désir du personnel. Ils tinrent à lui donner leur patronage et devaient éprouver la satisfaction de voir que les délégués à la Commission Paritaire Nationale n'étaient pas les derniers à partager leurs vues et leur enthousiasme.

Du coup, TRAIT D'UNION riche de bonne volonté mais aux possibilités limitées, s'effaça.

Ce jour-là, chargé d'espoirs et de certitudes, NOS VICINAUX était né. Titre attachant entre tous, évocateur de sympathie et de bonhomie, autant que de labeur tenace, de conscience professionnelle et de progrès technique !

Le premier documentaire « vicinal » a pris place dans la presse périodique.

Sa raison d'être? Son programme? Ses buts?

Parler de notre Société Nationale, de sa fondation, de ses luttes, de son évolution, des auteurs de sa prospérité. Parler des travaux, des soucis, des espoirs de ses meilleurs serviteurs.

Que de leçons à en tirer, que de vertus civiques à magnifier ! Parler du métier, de la profession « vicinale ». S'intégrer à notre vie laborieuse de tous les jours, augmenter l'intérêt au travail, la sécurité et la santé de tous, prendre part à nos joies et à nos peines en portant au premier plan de nos préoccupations les questions sociales.

NOS VICINAUX entend être un organe instructif, éducatif, documentaire, être utile à tous : le journal de tous !

TRAMWAYMEN

VOTRE JOURNAL COMPTE SUR VOUS

En lui apportant votre collaboration vous lui garantirez la réussite. Tous les concours sont acceptés avec gratitude. Nous sommes tous des travailleurs.

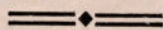
Quel que soit le niveau où nous œuvrons, il arrive que nous éprouvons le besoin de dire ce que nous pensons, de signaler le fruit de nos recherches, de faire partager les idées nouvelles que notre travail de chaque jour nous apporte.

Utilisez les colonnes de VOTRE journal.

TRAMWAYMEN

Vous serez fiers alors de NOS VICINAUX.

# LA VIE VICINALE



## BRUXELLES

A l'Administration Centrale...

### RUE DE LA SCIENCE



Le temps exceptionnel a grandement facilité l'avancement des travaux, on en est depuis fin décembre aux briques de revêtement du bâtiment arrière. C'est évidemment un beau départ et à propos de départ, il nous faut signaler avec du retard, celui de M. Tollet, inspecteur en chef, qui pendant de longues

années dirigea le service du contrôle des dépenses et des recettes ainsi que le contrôle des autobus du temps des Latour, Belva et Schoofs.

Au même service, Jef De Leener, vient de faire un long déplacement à Maeseik, mais pour se marier! Il va savoir ce que c'est que des « dépenses »!

### Démobilisation.

Venant des armées, Alphonse Vanoppens a pris sa place à l'Inspection générale et Van Belleghem revenu au Domaine a étonné ses collègues par ses connaissances en matière de rétrocession, son thème favori de discussion, c'est qu'il ne faut jamais confondre « terrain disponible par suppression d'emploi avec non emploi » ce dernier cas nécessitant l'enquête!!

Housiaux lui aussi est rentré au service Financier et Jean Scholts a repris sa place de huissier et Maes est revenu de la 4e Brigade avec un léger accent irlandais.

Par contre aux « Assurances », Joseph Versluys a rejoint un commando et Robert Baude, mobilisé lui aussi, n'a pas encore trouvé d'équipement à sa taille.

### RUE DE L'EST

Chez les exilés nous avons à faire connaître quatre nouveaux agents. Ouvrez le ban! D'abord chez M. Destrée, Mme Robe au prénom symbolique. Chez M. Vermeire, voici M. Spirlet, François, technicien. René Maryn, opérateur, est adjoint à M. Roulet à Mons. Mlle Jacqueline Hubert dans le service de M. Grégoire.

Signalons l'heureux retour de Van Overstraeten, dessinateur, ainsi que celui de Moineau chez M. Mathieu. Charles Remy a aussi repris son tireligne.

Trempons notre plume dans l'encre rouge pour apprendre au monde vicinal que Fontaine est devenu un soldat des Nations-Unies. Beersel a pavoisé!

La date du 20 janvier sera marquée d'une pierre blanche. Ce jour-là eut lieu la première réunion du cercle « Entre Nous » qui groupera désormais les employés de la Direction générale dans un but d'agrément.

De nombreuses propositions furent faites et longuement discutées et un excellent travail constructif put être entrepris.

Comme il se doit un comité fut constitué comme suit :

Président :	Gérard DIERINCKX.
Vice-Président :	Alphonse VANOPPENS.
Secrétaire :	Mariette TROUMAN.
Trésorier (rue de l'Est) :	Ben PAELINCK.
Trésorier (rue de la Science) :	Ghislain MAES.
Directeur des fêtes :	Aimé VAN DEN EEDE.
Directeur des voyages :	André WILMOTTE.
Délégué aux sports :	Charles REMY.

Un local provisoire a été trouvé et d'ores et déjà on envisage à brève échéance l'organisation d'une soirée dansante.

Ce premier contact laissa à chacun une excellente impression et nous sommes persuadés que d'ici peu le cercle « Entre Nous » fera parler de lui.

## LOUVAIN

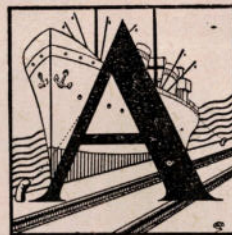
L'équipe de Football des tramwaymen de Louvain a remporté le 15 décembre un remarquable succès contre l'équipe de la police de Louvain.

Par le résultat de 2 à 1 nos camarades ont enlevé avec brio le championnat interclub corporatif.

Cette importante victoire fut fêtée avec enthousiasme au cours d'une soirée dansante très réussie.

Bravo pour l'organisateur, M. Delvaux, chef de station.

## ANVERS



Après deux années de maladie, M. Geenen chef de service du groupe d'Anvers vient de mourir à l'âge de 62 ans, il n'a pu récolter le fruit de plus de 40 ans de service. C'était une figure bien connue et même dans d'autres groupes on avait pu l'apprécier en tant que président de la fédération des Mutuelles.

Il y eut beaucoup de monde aux funérailles, de nombreux pensionnés avaient tenu à lui rendre un dernier hommage.

A Heist-op-den-Berg, M. Schoeters, chef de service a atteint ses 65 ans. Il a pris sa retraite après 44 ans de service. Il débuta en 1902 comme receveur à la « Kempische Stoomtram Maatschappij » sur la ligne Malines-Itegem-Westerloo-Geel.

En 1907 il fut nommé chef de dépôt. En 1920, cette société fut reprise par la S. N. C.V., M. Schoeters est resté constamment à Heist-op-den-Berg.

M. Baeten, commis et fils de C. Baeten notre chef de service de Turnhout s'est brusquement trouvé à l'étroit dans les bureaux. Il a opté pour la carrière coloniale. Il partira bientôt pour le Congo. Nous lui souhaitons bon voyage.

Un certain nombre d'agents qui avaient réussi l'examen de contrôleur viennent d'entrer en stage. Un problème assez complexe va se poser car ce sont les stations et dépôts les plus éloignés qui ont fourni le plus grand nombre de lauréats. Or, c'est précisément le réseau d'Anvers qui a le plus grand besoin de contrôleurs.

## LIMBOURG

Depuis quelques mois une activité théâtrale inaccoutumée s'est manifestée dans ce Limbourg jadis si calme.

Grâce au dévouement de quelques hommes d'action, Tongres et Hasselt ont pu mettre sur pied quelques spectacles de premier plan.

A Tongres c'est le contrôleur Jadot qui assura la réussite de « De mooie dactylo » et de « Priestereed ».

Hasselt, chef lieu de province et siège de la direction du Limbourg ne pouvait en aucune façon se laisser distancer.

Quelques agents, entr'autres Henri Glijsen, chef de service, Ilsen Jean, receveur, Louis Thonon, commis, Ouwerx Robert, receveur et Giots Balthus se sont attelés au wagon, pardon au char Thespis, et il a dû rouler.

Une amusante revue en patois Hasseltois fut interprétée par la troupe vicinale dans divers dépôts. Signalons surtout l'énorme succès remporté par la troupe enfantine (tous enfants d'agents) qui est allée jouer « Blanche-Neige » dans plusieurs dépôts devant un public en or. N'oublions pas de citer Melle Jeanne Hendrix, commis, qui entoura ce petit monde de soins maternels.

Pour l'instant les hommes de Hasselt étudient une nouvelle pièce, le titre doit encore demeurer secret, tous les rôles masculins sont distribués mais il manque une titulaire pour l'unique rôle féminin, et cependant les bureaux ne manquent pas de représentantes du beau sexe.

Après des mois de palabres pour l'obtention de passeport, visa, etc..., notre actif Ingénieur principal M. Van Lierde a finalement réussi à survoler la Manche pour aller acheter des autobus en Angleterre. Ces autobus seraient achetés mais on manquerait de bateaux pour le transport.

M. Van Lierde remue ciel et terre pour maintenir les services d'autobus O.N.T.A. pour le transport des mineurs, dont il a la charge. Il va certainement en attraper quelques cheveux gris aux tempes, mais il conserve néanmoins un optimisme réconfortant et communicatif.

Les cours qui seront joints régulièrement à notre bulletin ont été écrits à votre intention.

Conservez-les soigneusement après les avoir lus. Ils constitueront une documentation de premier ordre.

C'est une grave erreur pour un homme de croire que son éducation professionnelle est complète. Elle est toujours perfectible.

Vous trouverez dans ce numéro la première partie du cours : « COMMENT FONCTIONNENT NOS VOITURES MOTRICES ELECTRIQUES ».



## FLANDRES

Le cadre des agents du groupe des Flandres a subi de sérieuses modifications en cours de l'année 1945.

M. COSYNS, Ingénieur, est entré en fonction à la Direction Générale le 1er janvier 1945. Après avoir passé quelques années à l'atelier, M. COSYNS prit la direction des Voies et Travaux. Quand en 1941 la S.N.C.V. devint son propre assureur, il organisa le service des assurances de toute nature.

Bien préparé il ne peut manquer de faire un brillant avenir.

Monsieur ROLAND, Conducteur Civil, attaché aux Voies et Travaux, a été appelé à l'Inspection Générale au 1er juin 1945, pour y faire un stage préparatoire au poste de moniteur d'organisation.

M. Robert VAN CAILLIE, Contrôleur, fut appelé en la même qualité à l'Inspection Générale.

Nos meilleurs vœux d'avenir accompagnent nos sympathiques collègues.

« Il fait chaud près du soleil... », mais nous espérons qu'ils n'oublieront jamais le milieu où ils furent formés.

MM. Em. COSYNS, chef de service, HOEVELINCK et VAN LOYE de la comptabilité à Destelbergen furent mis à la retraite bien méritée après 41 années de service ininterrompu.

Quelques employés quittèrent la S. N. C. V. :

Madame Rita JURDAN-DE WAELE, dactylo, au secrétariat, se vit obligée de suivre son mari dans une situation meilleure dans une autre ville.

Soumise, mais triste, elle quitta ses collègues avec lesquelles elle partagea la vie durant plus de 15 ans.

Monsieur JANSSENS Alfred, du service des Voies et Travaux, a entamé avec courage et enthousiasme des études supérieures. M. CUMPS, René, commis à Assebroeck, ébloui par les affaires faciles du moment, voit devant lui la fortune.

Attention René, souviens-toi de Perrette de la fable.



## AINAUT

Le samedi 12 janvier 1946 en la Salle de la Régence à Marcinelle, l'Union Lyrique du Personnel des Tramways Vicinaux de Charleroi a présenté la toute vivante comédie

AMOUR, QUAND TU NOUS TIENS

de R. Coolus et M. Hennequin.

Les rôles furent brillamment interprétés par tous les acteurs grâce il faut le dire, à la régie impeccable de M. Léon Gillain.

L'orchestre symphonique dirigé par W. Mansaert fut hautement apprécié de l'auditoire.

Un bal endiablé, sous la talentueuse direction du chef Francart termina cette agréable soirée qui rapporta gros aux organisateurs.

Soulignons à cet effet que le bénéfice intégral de cette réjouissance est destiné aux agents du réseau de Charleroi subissant une longue incapacité de travail.

Le 27 janvier, ce fut le tour du Cercle Dramatique Wallon d'interpréter avec brio *Li p'tit Mitan*. La régie et la mise en scène furent assurées par M. G. Lixon. Au pays de la « petite reine blanche » le succès était certain. Lorsque les comptes furent terminés le trésorier s'écria tout fier : « au-dessus là-bas »!



## LIEGE

Des hauteurs de St-Gilles, nous sont parvenus des échos de la vie vicinale liégeoise qui fut mise en veilleuse durant un long mois par suite de la grève. Cette inaction a été mise à profit par Mlle Jenotte (b. des recettes) et par M. Dyckmans (b. de dessin) qui en ont profité pour se marier. Nos vœux accompagnent les jeunes époux.

Trois agents, totalisant chacun plus de 40 ans de service, vont prendre leur retraite au 1er février. Il s'agit de M. Winandy et des contrôleurs Rambaux et Delaive. Espérons qu'ils puissent longtemps encore en profiter et venir se retremper régulièrement dans la sympathique atmosphère de l'Amicale.

Il y a un mois M. Horn rassembla les agents et leur dit : « J'ai du carreau. - Je coupe » répondit M. Marchoul. Il y avait confusion mais tout devint clair comme verre. Comme verre à vitre,

Il nous faut signaler la parfaite réussite du spectacle du 19 janvier. C'est devant une salle comble que fut interprété « *Li molin de la Liberté* », pièce en 3 actes et 4 tableaux de M. Treza, glorifiant la lutte du Maquis. Aux entr'actes, la symphonie sous la direction de M. Raskin se fit entendre.



## AMUR

De la rue de Bruxelles nous vient la nouvelle que M. Chabotier a pris sa retraite. Il n'est pas un agent du Luxembourg qui n'ait connu la ronde et trapue silhouette de M. Chabotier. Il a terminé une longue carrière vicinale comme chef de service à Bouillon; nous lui souhaitons de profiter encore longtemps de sa pension. Il a été remplacé par M. Locquy, chef de Melreux.

On nous fait part également des fiançailles de Melle Suzanne Stas (bureau de M. Delneste), mais peut-être à l'heure où paraîtront ces lignes le « oui » sacramentel aura déjà été prononcé !

Place au sport ! Un cercle sportif a été créé et afin que nul n'en ignore, son comité est composé comme suit :

Président : BRANDT, Camille.

Trésorier : DESPONTIN.

Secrétaire : MONTELLIER.

Conseiller : WAFFLARD, Louis.

Commissaire : BRANDT, Marcel.

L'équipe de football constituée est typiquement vicinale, elle comprend des receveurs, des piocheurs, des appointés et des hommes des ateliers.

Le match d'entraînement fut un succès : Vicinaux Namur-Contributions : 6-1, pour les Fiscaux, ce fut vraiment... un « avertissement » ! L'équipe s'aligne dans le championnat corporatif du Namurois qui a débuté le 22 décembre avec 14 équipes inscrites, souhaitons qu'elle parte... en parallèle !

## UNE BONNE ACTION

Sous ce titre, nous avons dans le dernier numéro de *Trait d'Union* annoncé que « l'Amicale » du groupe de Namur allait organiser une grande fête au profit de nos agents sinistrés des Ardennes.

Nous avions espéré à ce moment que notre bulletin aurait pu paraître avant le 10 janvier date de la fête. Hélas, à l'heure où nous écrivons ces lignes nous savons que cela sera impossible.

Nous sommes persuadés que ce grand gala wallon, donné au Théâtre Royal de Namur aura eu beaucoup de succès et nous espérons que le résultat financier aura dépassé les prévisions de l'inépuisable M. Brandt.

Nous voudrions faire connaître à tous, la pénible situation dans laquelle se trouvent encore de nombreux agents de la province du Luxembourg, un an après l'avance de von Rundstedt.

A Marloie, il y eut un tué; les autres membres du personnel sont pour la plupart, sinistrés.

A Houffalize, il y eut un machiniste tué, 3 blessés y compris le chef de station toujours au lit avec deux balles de mitrailleuse dans les jambes. Presque tous les agents sont sinistrés.

A Laroche, un agent tué. A Bastogne, à Saint-Hubert, Amberloup et Martelange il y a de nombreux sinistrés.

En général, 60 p. c. des agents sont sinistrés et ont presque tout perdu. Ils vivent dans des baraquements ou dans des caves aménagées, avec un mobilier et des ustensiles de fortune. Pas d'électricité, l'eau est rare et souvent, c'est la misère malgré le ravitaillement qui s'améliore. C'est au profit de ces camarades malheureux que ce « Gala Wallon » a eu lieu.

Nous ne ferons pas d'appel grandiloquent, nous vous dirons simplement que le C. C. P. de l'Amicale des Appointés du groupe de Namur est le 389.905.

Tous vous aurez compris ce qui vous reste à faire.

# UN NOUVEAU GRADE

## MONITEUR D'ORGANISATION

« Encore un nouveau grade » — « Encore une nouvelle fonction » — « A quoi tout cela rime-t-il » entendions-nous dire dernièrement dans les couloirs. Un mot d'explication quant au nouveau service d'organisation et à sa raison d'être ne sera pas de trop.

Quoiqu'il puisse paraître superflu d'en démontrer la nécessité, il est bon de reprendre les arguments qui justifient l'existence d'un tel service. Trop souvent l'ignorance engendre des équivoques que quelques menus renseignements suffisent à dissiper.

1. En dehors du travail matériel et technique, la gestion d'une entreprise comporte un travail administratif important. Ce travail est réparti entre un grand nombre d'organes. L'agencement de ces organes nécessite une méthode rationnelle. C'est le rôle de l'organisation. Elle doit remédier aux défauts de l'empirisme et rechercher les moyens à mettre en œuvre, les plus susceptibles de produire sûrement et efficacement le résultat attendu.

Certes, le personnel a, de tout temps, appliqué certains des principes préconisés par les méthodes scientifiques du travail mais il l'a fait inconsciemment. Il doit maintenant comprendre qu'il y a une différence fondamentale entre l'application inconsciente d'une loi et son usage réfléchi.

Si l'expérience en fait d'organisation est indispensable, toute organisation bien conçue est à base scientifique qui ne s'acquiert que par l'étude. C'est cette formation que les moniteurs d'organisation sont destinés à recevoir.

2. D'autre part, les inconvénients des cloisons évanouies entre services ont été maintes fois soulignés. Tout le monde le sait, et chacun le critique, mais personne n'arrive à remédier au mal.

La raison en est simple. Le Chef d'un service connaît les activités de son département, mais ne vit pas, tout au moins dans leurs modalités d'application, celles des services voisins. Il n'a pas la vue d'ensemble des activités de toute l'entreprise. Dès lors, comment pourrait-il exercer une action dans le domaine de la coordination qui nécessite une vue plus large, à un niveau supérieur en dehors des préoccupations quotidiennes de gestion? A qui confier un tel

travail sinon à une équipe de moniteurs d'organisation, préparés à cette tâche et qui ont été familiarisés avec les méthodes de travail à adopter?

3. Une entreprise bien organisée il y a 10 ans ne répond plus à ce jour aux exigences modernes du travail. L'organisation est un travail permanent d'adaptation. Le monde est en constante évolution.

La cristallisation des conditions de travail serait un recul. Il faut continuellement s'adapter et spécialement suivre ce qui amènera un relèvement des conditions de vie de l'homme. A quoi bon vouloir résister au progrès — mieux vaut le suivre; mais... il faut pour cela des loisirs que le chef d'exécution n'a pas. Il faut pour cela, l'initiative, la coordination intelligente de tous les efforts et, en plus, la formation pour mettre en valeur les résultats de ce progrès. Encore une fois, c'est le service d'organisation qui est appelé à assurer cette tâche délicate.

Le moniteur d'organisation apparaît donc comme devant avoir avec une intelligence développée, une formation très poussée. Il sera avant tout homme d'étude, homme de méthode, observateur et psychologue. Et, *last but not least*, il devra être « homme ».

Un examen pour la désignation de moniteur d'organisation aura lieu dans le courant du premier trimestre.

Pour participer à cet examen, les agents devront satisfaire aux conditions suivantes.

1. Avoir au moins le grade et exercer au moins les fonctions de commis.
2. Avoir au moins six ans d'ancienneté.
3. Avoir au moins l'âge de 26 ans et ne pas avoir dépassé celui de 45 ans à la date de l'examen.
4. Etre signalé au grand choix.

Pour gouverner, la résidence dans l'agglomération bruxelloise sera exigée des lauréats.

Les candidats pourront dès maintenant s'inscrire par l'intermédiaire de leurs chefs respectifs.

## NOS AUTOBUS

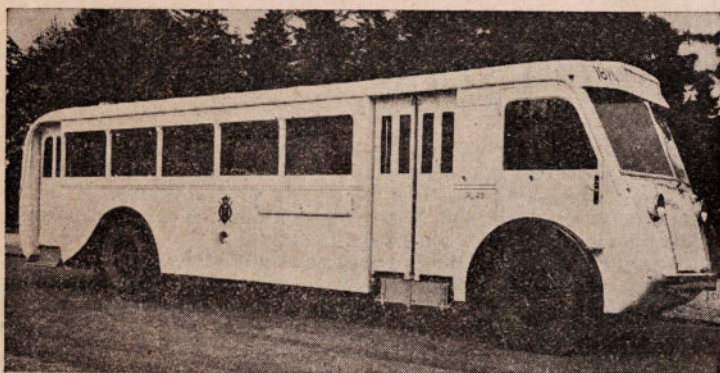
Voici le dernier type d'autobus fourni en 1940.

Ceux qui sortiront cette année auront comme principale caractéristique un nombre de places plus élevé.

En fait, la longueur totale des nouveaux modèles est portée à 9,900 m., l'empattement est de 5,900 m., à l'arrière la partie porte-à-faux à 2,800 m.

Alors que dans le « bus » ci-contre à 49 places, le couloir central avait une légère déclivité, dans le nouveau modèle les deux plate-formes et le couloir sont à niveau ce qui facilitera l'allée et venue des voyageurs.

Ce bus offrira 28 places assises, 17 places debout à l'avant et 15 places à l'arrière, la banquette ayant été supprimée. La largeur hors-tout est de 2,500 m.



Vingt véhicules de ce modèle furent commandés en mars 1944.

Qu'attend-t-on pour nous livrer cette commande qui sera bientôt vieille de deux ans, alors que les groupes d'exploitation sont à

court de matériel, et doivent absolument, pour l'avenir de notre société, pratiquer une politique de présence en ce domaine?

Entamé le 13 mars 1944 par la Société Brossel, fournisseur des châssis, le travail a dû être mené clandestinement jusqu'à la libération, une grande partie des ateliers de cette firme étant occupée par nos « protecteurs ».

D'autre part, à cette époque les contingents sont très réduits et les pièces fondamentales des châssis : longerons, traverses, ressorts sont commandées dans des ateliers anéantis par les bombardements.

Heureusement qu'actuellement la situation se redresse; les emboutisseurs de longerons retravaillent et on espère que les premiers châssis seront mis à la disposition du carrossier dans le courant de mars 1946.

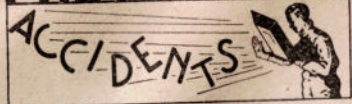
Plusieurs anciennes lignes affermées viennent d'être remises en exploitation :

Kortrijk-Gullegem . . . . .	14 K. 600
Brugge-Gistel-Oostende . . . . .	32 K. 500
et Engis-Awirs-Stockay-St-Georges . . . . .	17 K. 400

prolongation du service de trolleybus Flémalle-Engis.

- Houffalize-Gouvy : 18 Km.
- Houffalize-Bastogne : 29 Km.
- Dranouter-Poperinge
- Brée-Waterschei.
- Huy-Seraing-le-Château.

# PREVENTION!



Sous cette rubrique nous traiterons dorénavant toutes les questions d'accident.

Notre but n'est pas de relater l'un ou l'autre cas, mais surtout d'en rechercher les causes, d'en peser les conséquences et de prendre les mesures nécessaires pour l'avenir.

Nous devons d'abord mener une intense propagande pour lutter contre les accidents de travail, parce qu'ils entraînent des pertes de salaire, de l'invalidité, et parfois la mort.

La meilleure façon d'éviter des accidents est de pïner, de rappeler l'attention au travail.

Un travail exécuté avec « attention » aura également le meilleur rendement. Il faut aussi souligner un facteur important, l'habitude, qui a parfois une influence désastreuse.

« L'habitude est une seconde nature », dit-on, c'est exact, mais elle est aussi la cause de bien des accidents.

**Un tragique accident de travail.** Voici une remorque ayant un marchepied sur toute sa longueur, le receveur âgé de 25 ans commet l'imprudence incompréhensible de rester sur le marchepied pour servir ainsi les voyageurs. Survient une courbe, l'agent perd son équilibre, tombe et... meurt peu après, suite à des contusions internes. Comment est-ce possible ? Cet agent a agi sans « attention ». Il a payé cher une imprudence qui confinait à de la négligence.

Chaque jour des accidents se produisent par manque d'attention. Aidez-nous à les combattre.

# GARE LE FEU !

Utopique serait certes l'espoir de supprimer un jour tous les incendies, mais beaucoup, énormément peut être fait pour en diminuer la fréquence et surtout la gravité.

On ne peut diminuer la fréquence des incendies qu'en faisant une chasse impitoyable à leurs causes et cette campagne vise en tout premier lieu les défauts et les faiblesses de la nature humaine. En effet, hormis les incendies criminels, qui sont ceux allumés volontairement, et les incendies dus à un cas de force majeure, l'immense majorité des feux sont provoqués par de simples fautes et celles-ci sont toujours les conséquences de l'ignorance, de l'impéritie, de l'étourderie, de l'inattention, de la témérité, etc...

Il y a peu de temps, la S.N.C.V. a éprouvé une très sensible perte financière à la suite de la destruction par le feu d'un bâtiment lui appartenant. La cause du sinistre a été une série de fautes commises par des agents dans les circonstances suivantes :

Un ouvrier s'introduit avec une lumière à air libre (première faute) dans un local où se trouve un fût contenant de l'essence de pétrole.

Il transvase de l'essence en présence de la susdite lumière (deuxième faute).

Le résultat ne s'est pas fait attendre. Un incendie s'est produit qui a détruit tout le bâtiment et son précieux contenu. Avec cela, l'ouvrier a encore eu de la chance. Il est miraculeux en effet, qu'une terrible explosion lui coûtant la vie ne se soit pas produite au moment même où il mettait les pieds dans le bâtiment avec sa lanterne.

Du fait que l'ouvrier a dû se servir d'une lanterne d'écurie, on peut déduire que le local n'était pas pourvu d'un éclairage de sûreté (troisième faute).

Le fût d'essence avait été placé dans un local servant de dépôt de mazout, d'huiles, de graisses, etc... (quatrième faute). L'essence de pétrole doit de préférence être emmagasiné dans des réservoirs souterrains. Si, pour une raison ou l'autre, il faut se résoudre à employer des fûts ou des bidons, ceux-ci doivent être placés dans des dépôts établis dans des locaux fermés, exclusivement réservés à cet usage, construits en matériaux incombustibles, etc... (voir arrêté royal 22-5-1925).

On peut atténuer la gravité des feux en adoptant des dispositions constructives ayant pour but de les localiser et en tenant toujours prêts les moyens de les combattre efficacement et rapidement. La rapidité d'intervention est le facteur principal du succès.

Faire la chasse aux causes et préparer les mesures de combat, c'est en plus court terme faire de la prévention contre incendie. Cela revient en fin de compte à appliquer le vieux proverbe « Mieux vaut prévenir que guérir ».

## CHRONIQUE SOCIALE

Une activité législative intense s'est manifestée dans le domaine social au cours des dernières semaines de l'an de grâce 1945.

Les mesures prises consacrent de sérieuses améliorations dans les divers secteurs des lois sociales. La pension légale des vieux couples est portée à 12.000 francs l'an. Le barème des indemnités d'incapacité de travail est élargi. Les indemnités de l'assurance-maladie sont majorées. Le montant des allocations familiales et de naissance est augmenté de 20 p. c.

Ces diverses dispositions auront leurs répercussions sur les institutions de prévoyance et les régimes complémentaires existant à la S.N.C.V. L'adaptation des instructions sur la matière est en cours.

Enfin, les nouveaux barèmes des appointés des groupes d'exploitations sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier.

En résumé, excellentes nouvelles!

## Quand le Bâtiment va ...

Beaucoup de bâtiments de nos stations datent d'une cinquantaine d'années et davantage.

Ces bâtiments portent des traces d'usure et devraient subir une grande révision.

Depuis l'époque de leur construction, les conceptions architecturales et de confort ont fortement évolué.

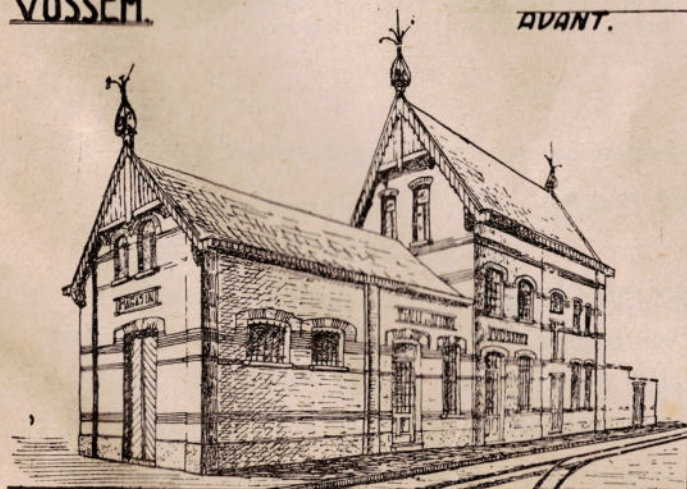
Aussi, la S. N. prépare-t-elle un vaste programme de modernisation.

Pour plusieurs bâtiments, les plans sont déjà prêts.

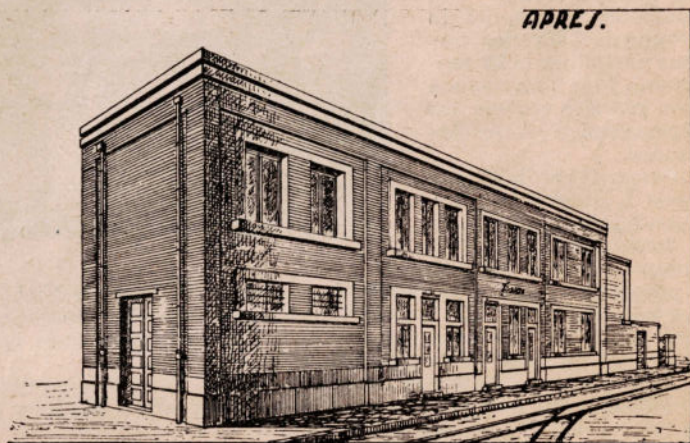
Il va de soi qu'on ne pourra mettre la main à l'œuvre que lorsque les prix de la construction se seront normalisés.

La réalisation de ce programme portera sur plusieurs années.

VOSSEM.



APRES.



### Un local modèle

Nous avons eu l'occasion de visiter en détail le local de l'Amicale des Agents des Vicinaux de Liège. Au-dessus de la porte d'entrée une statue de St-Léonard tenant d'une main des chaînes brisées et de l'autre une lampe de mineur semble symboliser la liberté reconquise, si chère aux Liégeois frondeurs. Poussant la porte nous pénétrâmes dans le café dont le plafond venait d'être rabaissé. A gauche s'ouvrait la salle de jeux comprenant un billard russe, un billard de match, une table de ping-pong, un pick-up avec disques, tout ameublement appartenant par acte notarié à l'Amicale. J'allais oublier le bowling, sport favori de nos tramwaymen. Le régisseur, avant d'entrer, m'en avait parlé en des termes tellement enthousiastes que je m'étais imaginé une piste de 15 mètres en chêne ciré. Rastreins, eh valet ! La vérité m'oblige à dire qu'il s'agit d'un bowling miniature, mais enfin c'est un bowling tout de même ! Nous passâmes alors dans la salle de spectacle qui contient 300 places assises. La scène possède une machinerie complète, un tableau de jeux de lumière up-to-date et une chambre d'accessoires bien fournie. Les loges des artistes se trouvent sous la scène. Dans la fosse d'orchestre j'aperçus un piano, une batterie et divers instruments de musique qui eux aussi, on tint à me le faire remarquer, étaient la propriété de l'Amicale.

Sur le plateau de dimensions assez vastes, le trou du souffleur me sembla occuper une place démesurée. Les réticences du régisseur me firent comprendre qu'il était indispensable d'assurer du confort à un personnage aussi important, sur les épaules ou plutôt sur les lèvres duquel reposait parfois tout le succès de la soirée !

Les murs sont égayés d'écussons aux couleurs vives et de drapelets. Quelques inscriptions murales invitent le spectateur à sourire, et à prendre du bon temps dans la meilleure tradition liégeoise.

Quand j'aurai dit que la salle est chauffée par chauffage central entièrement placé par les agents, lorsque vous saurez que les fonds recueillis servent à secourir les grands malades et les cas intéressants et qu'ils ont permis durant la guerre l'envoi de nombreux colis aux prisonniers, j'aurai décrit une magnifique réalisation, œuvre des travailleurs eux-mêmes, dont les résultats font honneur à l'esprit d'initiative et d'entreprise de nos collègues liégeois.

### Bruxelles voyage



Grâce à l'heureuse initiative de quelques-uns de nos collègues, membres de la fédération des amicales des Appointés des Vicinaux et à la bienveillante collaboration de M. DeNeyer, directeur du groupe Namur-Luxembourg, 28 agents du groupe de Bruxelles purent participer le 23 septembre 1945 à un voyage bien réussi à travers les régions sinistrées des Ardennes.

Ils furent cordialement reçus à Marloie où un splendide autobus fut mis à leur disposition. Ils purent admirer bientôt le paysage sauvage et grandiose de la Fagne à la Baraque Michel. Ils descendirent en suivant le cours sinueux de la vallée de l'Ourthe et purent constater que Marche, Laroche, et Houffalize portaient encore les traces terribles de la barbarie allemande.

Après s'être recueillis un moment à Bande devant le monument aux fusillés du maquis, nos amis furent ramenés à Marloie, d'où ils reprirent le train pour Bruxelles.

La fin de la guerre avait permis d'envisager à nouveau la réalisation d'un plan d'électrification qui avait été élaboré durant l'occupation. Néanmoins, si nous possédions généralement les fils et les poteaux il fallait dans plusieurs cas renforcer les sous-stations existantes, soit en construire de nouvelles.

Or, rien que dans le groupe du Hainaut, les saboteurs ont fait sauter plusieurs de nos sous-stations dont le remplacement s'avère encore impossible à l'heure actuelle.

Néanmoins certaines électrifications sont entrées dans une phase active. Sur la section Malonne (Malpas) à Lesves St-Gérard la plantation des poteaux est en cours sur 9,8 km. de la ligne Malonne à St-Gérard qui compte 18 Km. environ. On peut escompter qu'elle sera complètement électrifiée au cours du deuxième trimestre de 1946.

On prend des dispositions en vue de l'électrification des lignes ou sections de lignes suivantes :

Ligne Turnhout-Poppel : de la place du Marché à Turnhout à Oosthoven, 2,1 Km.

Ligne Liège-Barchon : de Barchon à Blégny : 3 Km.

De Bassenge à Riemst : 8,7 Km.

Et Onoz à Fleurus soit 12 kilomètres. Cette dernière liaison permettra d'aller en tram électrique de Namur à Charleroi ce qui sera certainement apprécié de toutes les populations riveraines. Mais pour cela, il faudra d'abord rétablir le tram électrique sur la section sinistrée de Namur-Onoz ce qui est de première nécessité, mais ici joue surtout une question de matériel (motrices).

Quand les clients du vapeur verront arriver les opérateurs et leurs jalons ils pourront dire : il y a de l'espoir !

### Il y a 50 ans ...

La lecture des anciens rapports du Conseil d'Administration est des plus intéressantes. Nous allons faire ensemble un bond en arrière et nous remémorer les faits saillants de la vie vicinale en 1896.

Cette année-là, le président du Conseil était M. Fris, avocat, membre de la Chambre des Représentants et le directeur général était M. de Burlet dont nous étudierons un jour l'attachante personnalité.

C'est à cette époque que fut demandé au Gouvernement de porter de six à neuf le nombre de commissaires. A la fin de l'année, la Société Nationale était concessionnaire de 77 lignes mesurant 1687 kilomètres.

Parmi les concessions nouvelles obtenues citons :

— Louvain-Tervueren : 16,9 Km.

— Boom-Malines-Duffel-Lierre : 23,5 Km.

Prolongation jusqu'à Huy de la ligne Samson-Andenne-Gisves.

Parmi les lignes exploitées, dix possédaient un écartement de 1 m. 067. Il s'agissait en ordre principal, des lignes de la région d'Anvers pour lesquelles l'écartement d'un mètre avait été modifié dans un but économique. Cette situation ne fut changée qu'après la guerre 1914-1918.

Une ligne (tramway du Nord d'Anvers) comprenant les lignes d'Anvers-Zantvliet- et Anvers-Brasschaet était exploitée par chevaux.

Dix mots pleins de sécheresse, pour annoncer sans commentaire que sur la ligne Bruxelles-Petite Espinette, la traction électrique avait été substituée à la traction vapeur.

(A suivre.)

**WATTMAN**, ayez conscience que la vie des voyageurs vous est confiée.

**RÉCEVEUR**, gardez un « calme souriant », ce voyageur récalcitrant assure votre salaire.

**CHEF DE STATION**, ramenez AUJOURD'HUI, ce client D'HIER. DEMAIN, il sera trop tard.

Depuis un mois ou deux, le chef de départ de service à la Rooseveltplein à Anvers, utilise une sorte de tableau horaire pratique dont les détails ont été agencés et imaginés par le chef-contrôleur Janssens. Représentez-vous un grand carton sur lequel ont été tracées autant de colonnes qu'il y a de lignes. Les numéros des lignes sont inscrits en tête des colonnes sur lesquelles figurent par ordre chronologique toutes les heures d'arrivées.

Le reste de la colonne a été découpé de sorte qu'il y a une fenêtre immédiatement à droite des chiffres des heures.

Pour utiliser le tableau, on glisse derrière le carton une feuille de papier ordinaire qui va servir pour les inscriptions.

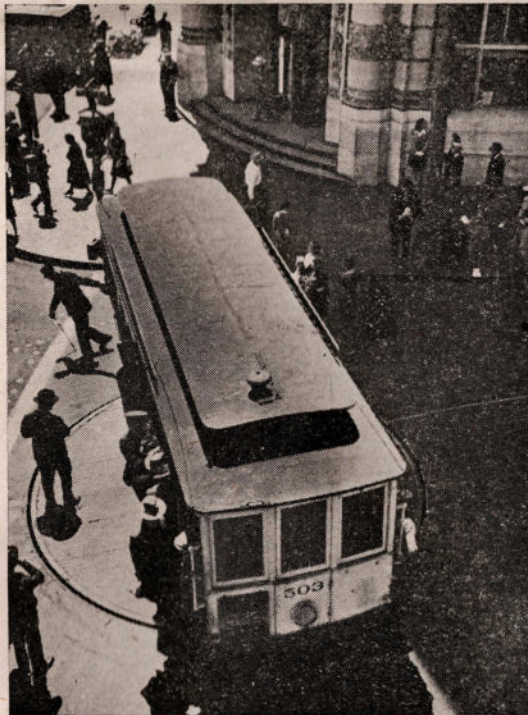
Si par exemple, le tram de Lierre, devant arriver à 6 h. 30 arrive à l'heure, à côté de l'indication horaire on tire un simple trait, mais si ce train arrive avec 20' de retard, alors l'heure réelle d'arrivée est inscrite (6 h. 50) et ainsi de suite pour chaque arrivée.

Le soir la feuille sous le carton est retirée et transmise à la Direction. Le lendemain, le directeur ou son adjoint qui possède un carton semblable découpé de façon identique, glisse la feuille de papier et constate immédiatement la régularité (traits) ou les retards (avec les heures) qui se sont produits la veille.

Voilà bien une excellente idée mise en pratique.

Saviez-vous que :

« ... le deuxième roman de Jean-Louis Bory — qui vient de décrocher le Goncourt avec son premier — s'intitulera *Chère Aglaé...* et qu'Aglaé n'est autre que le nom d'une locomotive dont le petit train emporte des gosses alsaciens vers l'école de la ville voisine ? »



Non, ne cherchez pas : Il s'agit d'une voiture ouverte en service à San-Francisco. Arrivée au terminus, elle se place sur la plate-forme tournante. Remarquons qu'un seul homme suffit pour faire mouvoir ce poids de plusieurs tonnes et que le public occupe la motrice durant les manœuvres ! Il n'y a pas d'archet le courant est amené par le rail central.

*Propager le goût du sport parmi notre personnel est un des buts que s'est assignés notre journal.*

*Nous avons demandé à un journaliste sportif professionnel « ARVA », ardent propagandiste du « basket », de vous parler de ce sport complet par excellence.*

Le basket-ball se joue depuis 1892 et plus effectivement en Belgique depuis 1927. Sa popularité est sans cesse grandissante. Outre l'activité officielle en championnats provinciaux ou régionaux, nous constatons aussi une réelle vitalité dans les groupements corporatifs communément appelés « Sports du samedi ». Une section corporative existe dans le Brabant depuis 1936, année au cours de laquelle s'affiliaient cinq cercles engageant chacun une équipe, notamment celle du 8e de ligne. Sa progression est constante, aussi constatons nous aujourd'hui qu'il se joue un championnat brabançon corporatif de 3 divisions comprenant 22 cercles parmi lesquels : les équipes du personnel communal de Schaerbeek et d'Ixelles, celle de la Police de Bruxelles, celle des Chemins de fer Belges (Railbel), celles de Delhaize et de Philips, etc., etc...

A Liège, l'intercorporation liégeoise fut créée il y a quelques années, actuellement il y a 8 cercles en compétition,

A Liège encore, les sections sportives féminines de quelques établissements participent au championnat provincial fédéral. C'est le cas des équipes du Grand Bazar et de Chaulux.

A Gand, le personnel de l'usine de « Soie artificielle fibrane » participe aux championnats de la Section des Flandres. Cette section compte pouvoir organiser dès la saison prochaine un petit tournoi corporatif gantois.

Ce relevé indique bien clairement l'extension prise par le basket-ball à l'usine et dans les établissements industriels et autres.

A côté de cette section fédérale déjà prospère, il faut encore signaler l'existence de l'Union Sportive Interbanques, fondée en 1912. Pratiquant le basket-ball depuis la création de la Fédération Belge, soit à partir de 1927, un cercle fondateur de l'Interbanques, la « Caisse de Reports et de Dépôts » fut d'ailleurs un des clubs promoteurs du basket-ball en Belgique.

Les statuts de cette Union spécifient comme but d'activité régir et propager la pratique des sports chez l'employé. La belle devise ! et comme le démontrent les chiffres ci-après, son évolution continue en est la confirmation : quatre cercles engageant chacun une équipe en championnat, dès 1927. En 1932, deux nouveaux cercles s'affilient, portant le nombre d'équipes à neuf. Avant 1940, l'Interbanques enregistre une participation de quinze équipes, provenant de huit cercles, puis un ralentissement se produit, dû aux événements politiques de la guerre jusqu'en 1944. Actuellement, l'Interbanques reprend une toute grande vitalité et aligne dans un championnat treize équipes provenant des établissements financiers suivants : Banque de Reports et de Dépôts, Société Générale de Belgique (deux équipes), Association Sportive de la Bourse de Bruxelles, Caisse d'Épargne et de Retraite (deux équipes), Banque de Bruxelles, Banque nationale de Belgique, Assurances Générales, Sofina, Kredietbank et Solvay et Cie.

Pourtant, il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine et c'est le rôle de la plupart de nos pratiquants de sports, engagés dans des établissements analogues.

Actuellement les loisirs sont plus grands ; après son travail l'ouvrier et l'employé ont besoin d'un dérivatif après la besogne journalière.

Si le travail est nécessaire à l'homme, l'air vivifiant est un stimulant et constitue un régulateur de son organisme.

Puisque dans beaucoup d'établissements industriels et financiers des cercles sportifs se sont créés, soit de football, soit de natation, de tennis, de tennis de table, ou d'autres sections sportives, la pratique du basket-ball doit également s'y développer.

Par la pratique des sports entre camarades et collègues, il se crée outre l'esprit d'équipe, le désir de s'intéresser à d'autres problèmes que ceux habituellement discutés et réglés au cours du labeur journalier.

Le basket-ball développe l'esprit d'initiative individuelle et d'autres qualités maîtresses. C'est un sport d'équipe.

(à suivre)

# HUMOUR

HISTOIRE VECUE.

## Un aller et retour mouventé



Les chefs de section sont considérés par la plupart d'entre nous comme des gens heureux, pratiquant un métier idéal.

On les voit se promener... souvent, de temps à autre opérer avec quelques jalons et un décimètre, ou se pencher sur la lunette d'un niveau Lenoir. Mais n'allez pas croire qu'ils visent autre chose que leur mire. Car la gentille passante que vous admirez de

votre voiture, ils la verraient dans leur lunette, les pieds en l'air, la tête en bas. Ce ne serait certes pas avantageux.

Vous ne vous doutez certainement pas que le métier comporte des risques graves.

Voici en bref ce qui arriva à l'un de nos chefs de section dont je ne citerai pas le nom, ni même les initiales. L'aventure n'a cependant rien de déshonorant mais à l'époque notre héros ressentait l'amer dépit de s'être trouvé dans une situation nuisible à son prestige. En fait, c'est son travail qui l'avait absorbé au point de ne pas apercevoir le danger qui fonçait sur lui tête baissée.

Notre ami se trouvait à mi-cote d'un terrain fortement en pente (n'en concluez pas qu'il s'agit des Ardennes, il y a des terrains accidentés ailleurs) tenant dans le vent un plan déplié devant lui, la vallée s'étendant à ses pieds.

Tout à coup, recevant un coup violent dans la partie charnue du bas du dos, il se sentit emporté en vol plané, atterrir brutalement et achever la descente du coteau en une série de cumulets. La durée d'un éclair.

Les témoins accoururent juste à temps pour voir la victime se relever sans trop de peine, arracher un jalon et regimper la côte au pas de charge.

Pris d'une juste colère, il voulait occire l'auteur du drame : un bouc qui, sentant sa pâture menacée par la création prochaine d'une ligne vicinale, avait brisé son licou et tenté de se débarrasser de l'important.



## ARS VICINALIS

Nous tenons à signaler que toutes les lettrines, culs-de-lampes, titres, dessins, caricatures de cette revue, sont l'œuvre d'agents des Vicinaux. Notamment de M. De Mûelenaere, chef de bureau Direction Générale, de Melle Lampløye (rue Bara) ainsi que de M. Daco chef de bureau Direction Générale et M. Hougardy. Ils nous ont spontanément prêté leur précieux concours. Qu'ils soient remerciés ici.

Si ce premier numéro ne répond pas complètement à tous les vœux nous comptons embellir et améliorer sans cesse « NOS VICINAUX ».

Dit tydscrift wordt eveneens in 't vlaamsch gedrukt onder den titel «Onze Buurtsportwegen».

## Un bon placement

Je ne sais pas s'il y a encore des chevaliers d'industrie qui vendent à des gogos la jonction Nord-Midi, mais voici une histoire du même genre qui s'est passée au Caire, il y a quelques mois.

Dans cette ville venait d'arriver un « fellah » un paysan égyptien venant d'un village distant de 60 kilomètres.

Il avait emporté toutes ses économies, soit 2000 francs avec l'espoir de s'enrichir rapidement dans la capitale. Il regardait tout de ses yeux émerveillés et il fut surtout impressionné par les autobus qui sillonnaient les rues. Il lui sembla que s'il en possédait un, il deviendrait riche en un rien de temps. Il confia ses impressions ainsi que ses économies à deux aimables étrangers qu'il eut la chance de rencontrer. Qui étaient-ils? Mais les propriétaires de la société des autobus du Caire!

Quelle chance il avait de les avoir rencontrés. Evidemment, dirent-ils, ils ne vendraient pas un autobus à n'importe qui, mais ils voyaient qu'il était un homme honnête, convenable... et ils le conduisirent au dépôt principal où il aurait le plus grand choix.

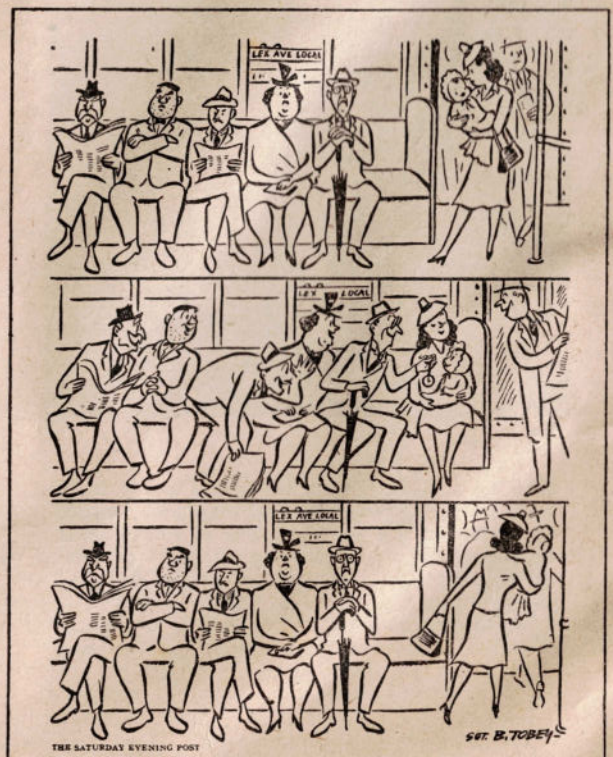
Ils lui firent un prix spécial, disons... 2000 francs. Il ne possédait que cela? qu'importe, il pouvait immédiatement se rembourser avec les prix du parcours. Aussi, en échange d'un reçu rapidement écrit, il paya et monta avec joie dans « son » autobus qui allait partir vers les faubourgs.

Les deux aimables gentlemen allèrent trouver le receveur, lui dirent de faire descendre ce voyageur au bout de la ligne et se frappèrent le front avec le doigt, d'une façon significative. Le receveur empocha un royal pourboire et fit un clin d'œil compréhensif.

Le paysan fit un agréable voyage, en comptant les voyageurs. Arrivé au terminus, il présenta son reçu au receveur et demanda la recette. Le receveur lui rit à la figure.

L'histoire pouvait finir là. Néanmoins, cette mésaventure fut relatée par un journal du Caire et fut lue par un riche pacha qui habitait la même région que le trop crédule paysan. Humilié par le ridicule qui avait rejailli sur sa région et peut-être plein de sympathie, le pacha fit appeler la victime, lui remboursa ses 2.000 francs mais non sans lui faire promettre de ne plus jamais remettre les pieds au Caire.

D'après le *Saturday Evening Post*.



Les Imp. Ch. Bulens, Bruxelles.