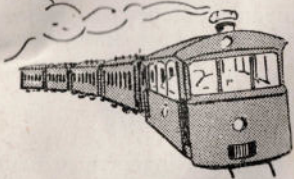
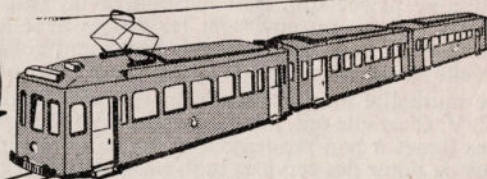
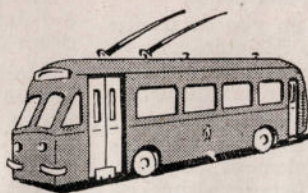
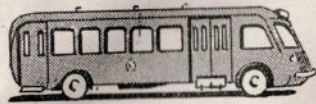


# NOS



# VICINAUX

N° 2 — AVRIL 1946

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

## HISTORIQUE de LA SOCIÉTÉ NATIONALE des CHEMINS de FER VICINAUX

Certains d'entre nous, et notamment les plus jeunes, ignorent souvent que l'entreprise où ils travaillent est née au siècle dernier à l'époque où les diligences parcouraient encore nos campagnes.

Le temps a passé et la Société Nationale est devenue une personne imposante dont l'âge respectable n'a nullement diminué l'activité.

C'est son histoire attachante, parfois mouvementée et souvent pleine d'enseignement que nous voulons vous conter aujourd'hui.

### LA S. N. C. V. DEPUIS SES ORIGINES A 1914

Voici soixante-deux ans, le Parlement votait une loi créant la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, que le roi Léopold II promulguait en date du 28 mai 1884.

Quoique notre pays possédât, déjà à cette époque, un réseau de grandes lignes ferrées d'un développement de 4,417 kilomètres, ce qui représentait les onze douzièmes du grand réseau actuel, il s'avérait que ces grandes voies ferrées ne pouvaient pénétrer partout, en raison du coût élevé et des exigences de l'exploitation et des tracés; bon nombre de localités et de régions agricoles et industrielles étaient ainsi condamnées à ne jamais être reliées par chemin de fer.

D'autre part, le pays traversait une crise économique grave et persistante : l'agriculture et le commerce étaient dans le marasme, l'industrie connaissait le chômage et les pouvoirs publics voyaient fondre leurs maigres revenus.

En vue de remédier à cet état de choses, on estimait dans certains milieux, que des voies de communications rapides et économiques pourraient apporter un soulagement et créer pour une foule de localités des débouchés qui accroîtraient le bien-être et la prospérité de la généralité du pays.

On songea alors à compléter le grand réseau par des chemins de fer d'intérêt local, par un réseau secondaire, très dense, capable d'offrir les transports à bas tarifs.

Ce que l'initiative privée avait réalisé dans ce domaine, de 1875 à 1884, était peu de chose. L'intérêt privé, en effet, ne se laissait tenter que par des lignes présumées de bon rapport et ne tenait nullement à s'installer dans les régions pauvres, lesquelles restaient dès lors, dépourvues des moyens de transport indispensables à leur évolution.

Déjà en octobre 1875, une solution rationnelle avait été préconisée par M. Bischoffsheim, sénateur, et M. Wellens, inspecteur général des Ponts et Chaussées, dans une brochure intitulée : « Institution d'une société nationale des chemins de fer vicinaux ».

Ce document contient le principe essentiel et l'idée mère de l'organisation qui prévalut ultérieurement et fit l'objet des lois organiques de 1884 et 1885.

Ces auteurs estiment qu'il ne faut point laisser à l'initiative privée, par des concessions isolées, la réalisation du réseau secondaire. Il faut associer dans cette grande œuvre d'utilité nationale, la commune, la province et l'Etat, organes naturels tout indiqués pour remplir cette mission d'intérêt général sans préoccupation de lucre et sans idée de spéculation. Seule une institution autonome suffisamment décentralisée pour éviter les inconvénients de l'influence politique et suffisamment contrôlée pour que les intérêts des pouvoirs publics soient sauvegardés, peut accomplir cette mission.

Le 22 mai 1882, la Chambre des Représentants était saisie par M. Graux, Ministre des Finances, d'un projet de loi relatif à la constitution de la S. N. C. V. Les débats furent très serrés car les défenseurs de l'initiative privée ne manquèrent pas d'y faire entendre leur voix. Le projet fut néanmoins voté à la grande unanimité et devint la loi du 28 mai 1884, remplacée bientôt par la loi du 24 juin 1885 qui se bornait à changer certaines stipulations accessoires. Les statuts de la société annexés à la loi furent ensuite approuvés par arrêté royal.

Quel était le régime institué pour le nouveau réseau ?

Les deux grands principes placés à la base de l'institution furent le service désintéressé de l'intérêt général et l'esprit de mutualité.

L'initiative privée qui, tout naturellement, agit en vue de profits immédiats, n'aurait pu envisager les choses avec le désintéressement nécessaire. Seule une coopérative de pouvoirs publics en était capable, comme elle seule était capable d'appliquer le principe de mutualité.

Cette mutualité joue d'ailleurs un rôle capital dans l'activité de la S. N. C. V. C'est elle qui, par un certain jeu de compensation financière entre les lignes à bon rendement et les lignes à rendement médiocre, a permis de doter des services indispensables les régions déshéritées et, par là, de faire participer celles-ci à l'essor du pays.

A l'organisme nouveau incombait donc une tâche nouvelle. Nouvelle, la S. N. C. V. l'était non seulement par sa nature et son organisation, mais encore par ses méthodes.

Son statut juridique lui même était inusité ; qualifié par les statuts (art. 1) de « société anonyme », elle n'en a que les apparences car elle est essentiellement une coopérative de pouvoirs publics, fondée pour accomplir un service public sans esprit de lucre, à durée illimitée, investie d'un monopole de fait et dont la dissolution ne peut être prononcée qu'en vertu d'une loi.

Sa structure financière n'est pas moins originale. Etant donné sa complexité, nous en parlerons d'une manière détaillée dans un article ultérieur.

Au point de vue administratif, la Société Nationale constitue une administration décentralisée et autonome. Cette autonomie la faisant échapper aux influences politiques directes, lui assure les qualités d'initiative et de vitalité propres aux sociétés privées. Elle se trouve cependant dans une situation de dépendance vis-à-vis des pouvoirs publics actionnaires et spécialement de l'Etat qui exerce sa tutelle d'une manière constante sur l'activité quotidienne de la Société.

### LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

La S. N. C. V. est administrée par un Conseil, formé d'un président, de six administrateurs et du directeur général. Trois de ces membres sont nommés par l'assemblée générale des pouvoirs publics actionnaires, les autres sont nommés par le Roi, sur proposition du gouvernement.

Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour gérer et administrer la Société. Il pourvoit à toutes les affaires sociales et fait rapport annuellement au Gouvernement. Le directeur général, nommé par le Roi, est chargé d'exécuter les décisions du Conseil et assure la gestion journalière. Assistent également aux séances du Conseil, les deux commissaires du gouvernement qui font rapport directement à leur ministre.

### LE COMITÉ DE SURVEILLANCE

Enfin, un comité de surveillance, composé de neuf commissaires, élus par l'assemblée générale et représentant chacun une des neuf provinces de notre pays, exerce un droit illimité de surveillance sur toutes les opérations de la société.

\*\*\*

La nouvelle institution fut accueillie, à l'époque, avec un certain scepticisme par les économistes distingués de notre pays qui y voyaient trop de complications, trop de rouages, trop de volontés à mettre d'accord et qui doutaient que la vaste machine pût être mise en mouvement.

Les années se sont écoulées depuis lors. L'expérience a-t-elle confirmé ce scepticisme et ces critiques. C'est ce qu'il nous reste à examiner.

La loi du 24 juin 1885 n'était pas encore promulguée, que déjà la Société Nationale s'était mise à l'œuvre. En effet, les deux premières concessions (lignes d'Ostende à Nieupoort et d'Anvers à Hoogstraeten) ne furent octroyées que le 27 mars 1886. Or, ces lignes furent ouvertes à l'exploitation le 15 juillet et le 15 août 1885, donc avant les arrêtés royaux de concession. Ceci montre la hâte des pouvoirs publics de voir réaliser l'œuvre projetée, de l'ardeur avec laquelle la S. N. se mit au travail.

Il est certain que le législateur de 1884 ne visait que la traction à vapeur. Cette source d'énergie avait depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, transformé le monde entier au point de vue économique. Qui donc, alors, aurait pu songer aux moteurs à essence de 1934 ?

### LA TRACTION VAPEUR

La locomotive vicinale et les voitures qu'elle traînait, — aujourd'hui si démodées mais encore si utiles — réalisaient un progrès énorme. Elles furent accueillies avec enthousiasme et sillonnèrent bientôt tout le pays à la grande satisfaction des populations qui abandonnaient joyeusement les incommodes et lentes diligences.

La première étape fut vivement franchie et le mouvement en avant ne tarda pas à s'accroître d'année en année. Au 31 décembre 1894, après 10 ans d'existence, la société a obtenu la concession de 66 lignes dont 62 d'une longueur de 1,250 kilomètres sont en exploitation. Signalons, en passant, que le législateur avait tenu à ne rien spécifier concernant le régime de l'exploitation et à laisser le soin à la Société de déterminer elle-même, ce régime en fonction des circonstances économiques. C'est

pourquoi, celle-ci accorda tout d'abord la préférence au régime de l'affermage qui dura jusqu'à la fin de la première guerre mondiale.

Les premiers résultats financiers sont excellents ; il est vrai que l'on a d'abord construit les lignes les plus rémunératrices. Celles qui viendront dans la suite n'auront plus un rendement aussi brillant.

Mais un nouvel élément de progrès va être mis à profit par la Société Nationale. Les lignes à traction électrique du système dit « à câble aérien » ont fait leur apparition en Amérique. LA S. N. C. V. SERA LA PREMIÈRE EN BELGIQUE A SUBSTITUER LE NOUVEAU MODE DE LOCOMOTION A LA TRACTION A VAPEUR, SUR UN ASSEZ LONG PARCOURS, EN ÉLECTRIFIANT DÈS 1894 LA LIGNE DE BRUXELLES A LA PETITE-ESPINETTE (11 km. 55). On n'imaginait certes pas à ce moment-là le rôle capital que la traction électrique allait jouer pour le développement des Vicinaux dans un avenir très rapproché.

Toutefois, en raison du coût relativement élevé de ce genre d'installation, on limita d'abord l'électrification aux lignes desservant des agglomérations urbaines et suburbaines.

### LA TRACTION ÉLECTRIQUE

Le public, faut-il le dire, se prit d'un réel engouement pour la traction électrique. Déjà, à cette époque, on commençait à percevoir, du moins dans les villes, les premiers indices de ce mépris, si peu justifié alors, dont les mécontents et les concurrents intéressés couvriront la traction à vapeur en lui opposant la traction électrique. Celle-ci, quelques années plus tard, subira le même sort et se verra préférer par les mêmes critiques le transport par autobus en attendant qu'un nouvel engin fasse, à leurs yeux, passer celui-ci au rang des choses surannées sinon inutiles.

Est-ce désormais la condamnation de la traction à vapeur ? Il s'en faut de beaucoup. Le réseau électrique n'étant possible que pour des lignes à trafic assez intense, la locomotive reste seule appropriée aux autres situations.

De 1904 à 1913, le réseau électrique passera de 97 km. à 410 km., tandis que le réseau à vapeur, de son côté, s'accroît de 1.400 km. pour passer à 3,826 km. Le réseau total comptera ainsi 4,094 km. en 1913.

Il est vraisemblable que si la guerre de 1914-1918 n'était pas venue enrayer un pareil essor, il se fût continué un certain temps encore. Néanmoins, les belles années du réseau à vapeur étaient passées.

Depuis un certain temps déjà, l'attention de la S. N. C. V. avait été attirée sur les possibilités du moteur à essence et de l'automotrice. Là aussi, les Vicinaux prenaient les devants : le 18 avril 1906, le directeur général de Burlet adressait au Gouvernement un projet de loi, élaboré par un comité formé au sein de la Société et ayant pour objet l'organisation par la S. N. C. V. de services par automobiles. Si on l'avait écouté et suivi alors, nous n'aurions pas connu le gâchis qui a existé après 1918 jusqu'à la veille de 1940.

\*\*\*

Avant de clore ce premier article, nous croyons utile d'éclairer nos lecteurs sur le rôle économique et social de notre Société, rôle généralement peu connu ou méconnu du public.

La S. N. C. V. a été un créateur de richesse en procurant une formidable plus-value des terrains des régions traversées par les lignes ferrées — et en développant la bâtisse le long de ces lignes. C'est ainsi que les possibilités de création et d'extension, que nombre de sociétés privées de tramways, d'autobus et d'auto-camions exploitent aujourd'hui, n'eussent pas existé si les Vicinaux n'avaient pas accompli leur immense travail de pionnier.

Les Vicinaux ont été aussi les artisans du développement économique. Grâce à eux, l'agriculture, la culture maraîchère, le commerce et l'industrie purent retrouver leur vitalité.

Notre société fut encore un facteur important de progrès social. Nous n'en citerons qu'un exemple. En permettant aux ouvriers et aux employés d'aller journellement travailler à 20 et 30 kilomètres du lieu de leur habitation, la S. N. C. V. a contribué, d'une part, au décongestionnement des villes, à leur approvisionnement en main-d'œuvre et à l'abaissement du prix de celle-ci et, d'autre part, elle a aidé au peuplement des parties rurales, à l'amélioration des conditions d'habitat, d'alimentation à bon marché, d'hygiène et de moralité pour les travailleurs. C'est par milliers que, chaque matin et chaque soir, les lignes vicinales transportent ainsi les ouvriers de ou vers les campagnes, à très bas prix grâce aux abonnements ouvriers.

Tout le vaste ensemble de services rendus sont dus en ordre principal à l'existence des lignes à vapeur qui, jusqu'en 1913, composaient les 9/10 du réseau de la S. N. C. V. On oublie trop souvent ce rôle de pionnier joué par les Vicinaux à vapeur par rapport aux autres modes de transport aussi bien dans les centres urbains que dans les banlieues et les campagnes.

Ce tableau de trente années d'activité de la S. N. C. V. que nous venons d'esquisser rapidement, se caractérise surtout par la construction de réseaux ferrés. Celle-ci fut brutalement interrompue par la première guerre mondiale et ne sera guère reprise après. Nous verrons dans un prochain article, les problèmes qui vont surgir au milieu des difficultés sans nombre de la période d'entre-deux guerres.

# Chronique Sociale

DANS notre précédente chronique, nous n'avons fait que signaler certaines améliorations substantielles apportées au cours des dernières semaines dans le domaine social. Comme nous disposons aujourd'hui de plus de place, nous pourrions nous étendre davantage sur ces questions.

## Rééquipement ménager.

L'aide au rééquipement ménager des travailleurs a été consacrée par un arrêté-loi en date du 15 novembre 1945. Le système est simple : pendant un certain nombre d'années, 15 au maximum, les employeurs verseront une contribution égale à 1,5 p. c. des salaires et traitements payés à leur personnel ; grâce aux ressources ainsi garanties, l'Etat, par l'intermédiaire du Fonds National, a pu se procurer des crédits qui lui permettent de distribuer, dès à présent, des bons valant argent, en vue de permettre aux travailleurs dont cinq années de guerre ont largement sinon totalement dégrainé la garde-robe et le ménage, de se procurer gratuitement des vêtements, des chaussures, des ustensiles de cuisine, etc...

Conformément aux promesses faites lors de la réunion de la C. N. T., le 16 janvier dernier, la distribution des bons a commencé dans le courant de février.

Nous n'oserions pas affirmer que ce fut un modèle d'organisation et que des impatiences, fort peu légitimes d'ailleurs, ne se manifestèrent pas à certains endroits.

Enfin, tout est bien qui finit bien et, à l'heure actuelle, nos ménagères sont en possession des fameux « bons ». A noter que les bons destinés aux travailleurs ont une valeur de 2.000 francs, l'épouse et les personnes à charge, reçoivent respectivement des bons pour une valeur de 1.000 et de 500 francs.

Provisoirement, ne sont validés et pour les articles de textiles seulement que les bons BI, BII, BIII, BIV, CI et CII représentant au total une somme de 400 francs pour les B et de 200 francs pour les C ainsi que les points pour chaussures attachés aux bons « P ».

Clôtons le chapitre relatif au rééquipement ménager par quelques renseignements d'utilité pratique :

1. Les points « textiles » qui sont joints aux bons de rééquipement ont la même valeur et la même destination que les points ordinaires de textile.

2. Les commerçants sont tenus d'accepter les bons de rééquipement pour la totalité des achats, si le coût des emplettes le permet, par exemple : 100, 200 francs, ils ne peuvent d'autre part, rendre de l'argent sur un paiement réglé en bons de rééquipement ; ex. : pour un achat de 280 francs on ne peut donner 3 bons de 100 frs et demander au commerçant qu'il rende 20 francs en argent ; il faut donner 2 bons de 100 francs et 80 francs en argent.

3. La durée de validité des bons n'est pas limitée. Inutile donc d'acheter pour le plaisir d'acheter. Vous pourriez regretter demain d'avoir, aujourd'hui, utilisé inconsidérément vos bons.

## DISTRIBUTION DE TIMBRES SPECIAUX POUR PRODUITS TEXTILES ET CHAUSSURES.

Nos pensionnés auront certainement appris avec plaisir qu'ils peuvent bénéficier à leur tour, de la carte de 100 points spéciaux valables pour l'achat de produits textiles et de chaussures. L'avis officiel stipule, il est vrai, que les pensionnés doivent s'adresser à leur administration communale avant le 7 mars, mais si certains l'ignoraient ou ont omis de faire la démarche en temps utile, nous croyons que les services communaux du ravitaillement ne resteront pas insensibles à leurs prières.

Pour terminer la revue des mesures dont il était simplement fait mention dans notre précédente chronique, nous croyons utile d'indiquer le montant actuel des allocations familiales et des allocations de naissance :

## ALLOCATIONS FAMILIALES.

140 francs pour le premier enfant,  
140 francs pour le deuxième enfant,  
195 francs pour le troisième enfant,  
250 francs pour le quatrième enfant,  
360 francs pour le cinquième enfant et les suivants.

## ALLOCATIONS DE NAISSANCE.

1200 francs pour le premier enfant,  
600 francs pour chacune des naissances suivantes.

## PENSIONS.

Le gros effort réalisé par l'Etat en faveur des vieux travailleurs, et qui a déjà porté la pension légale à 12.000 francs, a été complété à la S. N. C. V. par une nouvelle majoration des allocations payées par la C. R. A. (caisse de répartition d'allocations complémentaires à la pension légale).

Ces allocations, calculées sur la base des salaires et traitements en vigueur au 1 avril 1945, avaient été augmentées de 20 p. c. à partir du 1 août dernier.

Une décision du comité de gestion de la C. R. A., approuvée par la Commission Paritaire Nationale en séance du 24 janvier dernier, a porté cette augmentation de 20 à 40 p. c., avec effet au 1 septembre 1945. Ainsi, par le fait de cette double majoration, les ressources de nos pensionnés se trouvent accrues dans une notable proportion. La révision du taux des pensions C. R. A. est poursuivie avec toute la célérité désirable et nous espérons que les paiements auront pu être effectués au moment où paraîtront ces lignes.

Rappelons en passant que la majoration de 20 à 40 p. c. de la pension C. R. A. s'applique également, par voie de conséquence, aux pensions C. R. I. c'est-à-dire aux allocations versées aux agents de moins de 65 ans, que l'invalidité rend incapable de travailler, depuis plus de 2 ans.

## ASSURANCE-MALADIE.

Et puisque nous parlons d'invalidité, rappelons encore que l'indemnité légale octroyée en cas de maladie par les mutuelles, est complétée par la S. N. C. V. de façon à atteindre 75 p. c. du dernier salaire d'activité.

Sur le plan de l'assurance-maladie légale, il n'est pas trop tard pour attirer l'attention sur deux dispositions importantes consacrées par des arrêtés récents, accordant gratuitement le droit aux soins de santé (service des mutualités) aux veuves des assurés obligatoires ; les membres de la famille à charge de la veuve obtiennent le même avantage, de même que les ayants droit de l'assuré appelé sous les drapeaux pour accomplir un terme normal de service actif.

En ce qui concerne l'assurance-maladie légale, signalons enfin qu'un arrêté du 26 décembre 1945 majore de nombreux taux d'intervention dans les frais médico-pharmaceutiques.

## IN MEMORIAM

*Le rapport du Conseil d'administration de 1945 donne le palmarès des agents fusillés, morts en service ou en déportation.*

*Nous avons constaté que le nom de van Mechelen, Arthur, n'y figurait pas. Aussi nous avons voulu rendre un juste hommage à ce brave, mort un des premiers en service commandé, il y aura bientôt 6 ans.*

Le mardi 14 mai 1940, vers 5 heures du matin, le dépôt de Charleroi recevait l'ordre de la Direction générale, de former quatre colonnes de six camions convoyés par un contrôleur.

Il fallait joindre Gembloux avec mission d'y enlever du sérum et de l'amener à Bruxelles.

Ces colonnes furent formées par les camions de l'O. N. T. A. et prirent leur départ du dépôt de Jumet vers midi.

Van Mechelen, né le 9 août 1903, entré à la S. N. C. V. le 18 février 1927 et nommé contrôleur le 1 janvier 1936, partit avec sa colonne vers Villers-la-Ville, Cortil-Noimont, Ernage en rejoignant la route de Wavre-Gembloux.

Cette route, à ce moment, était sous le feu des troupes françaises embusquées le long de la ligne du chemin de fer Gembloux-Chastre. De plus, cette route était à ce point pilonnée par l'aviation ennemie, que la colonne fut disloquée et que les conducteurs cherchèrent abri dans les maisons bordant la route. Van Mechelen et son chauffeur se réfugièrent où ils purent, hélas à la suite d'une rafale, Van Mechelen fut tué et son chauffeur grièvement blessé.

Ramené à Marcinelle en juin 1940, son corps repose dans la pelouse des combattants de la commune.



# L'ACTUALITE VICINALE

MANIFESTATION DE SYMPATHIE EN L'HONNEUR  
DE M. LEON JACOBS, DIRECTEUR GENERAL.

Une manifestation publique aura lieu le dimanche 7 avril à 13 h. 45 précises dans la grande salle du Conservatoire Royal de Musique, rue de la Régence, 30, à Bruxelles.

Cette cérémonie traduira les sentiments d'attachement et de vive gratitude qu'éprouve le personnel pour son directeur général.

## PROGRAMME

Première partie :

Introduction.

Chants nationaux  
exécutés sur les grandes orgues par Marcel Druart.

Discours de M. Van Lul, président du comité exécutif.

Discours par M. Van Hove, receveur au nom des membres du personnel.

Discours de M. Valeke, au nom du comité d'honneur.

Deuxième partie :

L'orchestre symphonique de  
l'INSTITUT NATIONAL DE RADIODIFFUSION  
sous la direction de Jef Verelst.

Solistes : Isa Carly, chanteuse.

Dérissen, violoncelliste.

1. Euryanthe (ouverture) C. M. von Weber
2. Air de Rosine dans Le Barbier de Séville Giac. Rossini.  
Soliste : Isa Carly.
3. Concerto pour violoncelle et orchestre  
Cam. Saint-Saens.

a) Allegro non troppo.

b) Allegro con motto.

c) Molto Allegro.

Soliste : Dis. Dérissen.

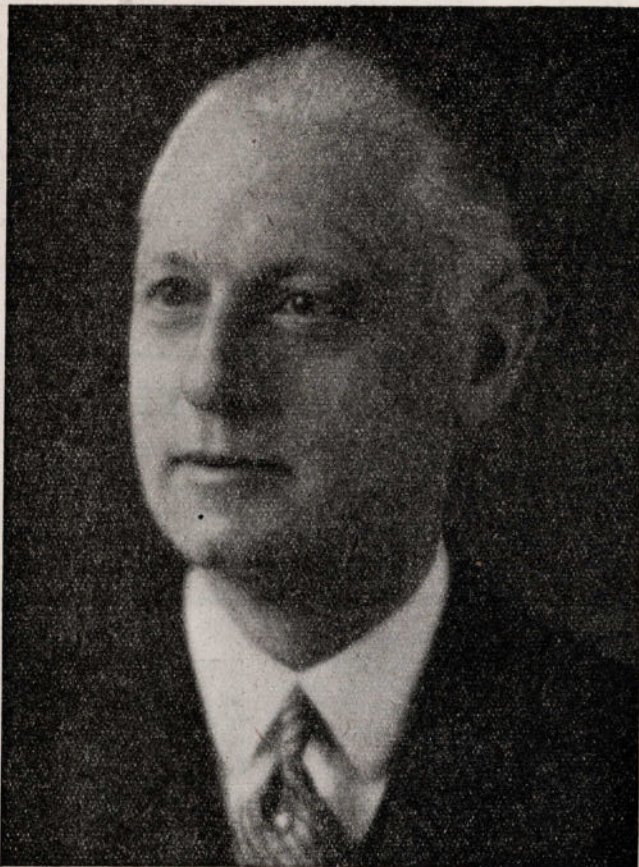
4. Fantaisie sur Thais J. Massenet.

Entr'acte.

5. Rapsodie norvégienne Ed. Lalo.
6. Il Baccio  
Soliste : Isa Carly Luigi Arditti
7. Ballet de La Fiancée vendue F. Smetana  
a) Polka.  
b) Furiant.  
c) Danse des comédiens.

Remerciements de M. Léon Jacobs.

8. La Brabançonne.



**M. LEON JACOBS**

Directeur Général de la Société Nationale  
des Chemins de Fer Vicinaux.

INSTITUT NATIONAL BELGE DE RADIODIFFUSION

Lisez  
**MICRO MAGAZINE** Tous les programmes belges et étrangers



## FLANDRES

Le 31 janvier dernier M. Louis Jacobs terminait sa carrière de directeur du groupe des deux Flandres.

Le dimanche 10 février, le personnel organisait, à son intention, une manifestation générale de sympathie.

Dès 5 heures du matin, des hommes venant de dépôts éloignés comme Dixmude, Ypres, Courtrai, étaient déjà en route pour se rendre à Gand, par tram.

La cérémonie eut lieu à Destelbergen, dans l'atelier de peinture qui avait reçu sa décoration des grands jours et qui abritait plus de 600 participants.

C'est au son de *Vers l'Avenir* que M. le directeur général et M. le directeur L. Jacobs firent leur entrée.

M. Hoens, comme chef de groupe, eut des paroles éloquentes pour évoquer tous les mérites du directeur retraité.

M. Louis Jacobs, qui fut jadis inspecteur en chef du travail, a connu les besoins des travailleurs par les multiples contacts qu'il eut avec eux dans les grandes entreprises industrielles de la province.

Il connaissait les aspirations des ouvriers et il sut admirablement utiliser cette expérience aux Vicinaux. En effet, sous sa direction, des mutuelles furent créées, les caisses de pensions furent améliorées, une maison de repos, des ateliers, des dépôts et des bureaux vraiment modernes furent construits et contribuèrent à assurer aux agents, plus de joie au travail et une meilleure santé.

M. Hoens sut se faire l'interprète de tous, en des termes émus, pour témoigner de la reconnaissance du personnel.

Une œuvre en bronze (*A la Rescousse*) de Demanet, fut alors remise en souvenir à M. Louis Jacobs.

M. L. Jacobs, maîtrisant difficilement son émotion, remercia l'orateur en quelques mots ainsi que tous les ouvriers et employés du groupe, pour ces marques de profond attachement.

Il déclara être de cœur et d'âme, uni à son personnel, et il promit qu'il garderait toujours le souvenir vivace de tous ses collaborateurs.

Après, il alla se mêler à la foule des participants, serrer de multiples mains en ayant un mot aimable pour chacun.

Une soupe et une boisson chaude furent servies aux nombreux membres du personnel qui avaient effectué un long déplacement. Beaucoup profitèrent de l'occasion pour examiner les machines-outils modernes des ateliers et pour visiter les bains, les vestiaires et les bureaux.

Ce fut certes un beau jour pour le groupe des Flandres.

Et chacun, fier de l'œuvre accomplie, se tourne avec confiance vers l'avenir.



## AMUR

Le 17 janvier dernier, dans une salle de l'hôtel Appelmans à Namur, les appointés du groupe de Namur ont fêté leur directeur, M. De Neyer à l'occasion de son départ.

A la table du comité deux places d'honneur avaient été réservées au directeur et à Madame De Neyer. A leurs côtés avaient pris place MM. Dulieu et Royen, ingénieurs,

ainsi que M. Delneste chef de service.

M. Wangneur prit la parole au nom de ses camarades. Dans un discours d'une belle élévation de pensée, il sut rappeler les étapes de la carrière de celui qui allait les quitter et en quelques mots heureux, il sut associer Mme De Neyer, en rendant hommage à ses multiples interventions en faveur du personnel.

Sa péroraison fut saluée par de vifs applaudissements. A ce moment, deux jeunes employées offrirent une corbeille de fleurs à Madame et un splendide nécessaire de fumeur au jubilaire.

M. De Neyer, alors, plus droit et plus jeune que jamais, dans une improvisation parfois pleine d'humour, lui répondit. Il remercia

notamment les anciens et les pensionnés qui étaient venus nombreux et de bien loin. Il affirma que s'il n'avait pas toujours été compris il avait toujours eu en vue le bien de tous.

Il eut un mot pour chacun de ses collaborateurs qui le secondèrent pendant dix-sept ans.

Après le vin d'honneur, M. De Neyer alla de table en table avec l'un et l'autre et ainsi se termina une soirée dont chacun gardera un excellent souvenir.

A cette occasion, nous signalons le remplacement de M. De Neyer par M. Kennès, ingénieur principal venu de Tournai et qui fut jadis ingénieur à Namur.



La multiplicité des textes de cette rubrique nous empêche d'insérer les nombreux envois qui nous sont parvenus de nos divers groupes d'exploitation, ils paraîtront dans le prochain numéro.

## A L'ADMINISTRATION CENTRALE

Monsieur Fernand Laurent, le sympathique directeur du Service Financier atteignait, lui aussi, voici quelques jours, l'âge de la retraite.

A cette occasion, le personnel du Service Financier et quelques amis se sont réunis le 27 février dernier, dans le bureau directeur.

Monsieur Albert Vlamynck, qui lui succède dans ses hautes fonctions, assura Monsieur Laurent de la profonde affection que tous lui portent et les regrets unanimes qu'il laissera, tout en évoquant sa grande érudition financière et comptable, ses hautes qualités de chef et son solide humour wallon.



Après qu'il eut associé Madame Laurent à cet hommage mérité, Monsieur Vlamynck, au nom de tous, offrit au jubilaire un magnifique plateau en argent.

Visiblement ému, M. Laurent remercia chaleureusement; il rappela les principes qui l'avaient toujours guidé durant sa longue et belle carrière de 48 ans, et qui ont fait du Service Financier un remarquable instrument au service de la S. N. C. V.

En terminant, il demanda de reporter sur son successeur l'affection et le dévouement dont il s'est senti constamment entouré.

Tout le monde se retrouva dans un établissement voisin, où la journée se termina dans la bonne humeur et la plus franche cordialité.

# PREVENTION!

## ACCIDENTS

DANS notre premier numéro, nous avons voulu faire ressortir l'importance de l'attention apportée à la tâche quotidienne, en vue de prévenir les accidents.

Indiscutablement cette consigne s'applique tout aussi bien aux accidents de circulation qu'aux accidents de travail.

Il tombe sous le sens que le conducteur d'un véhicule doit concentrer toute son attention à son travail : la stricte observance des ordres donnés — la surveillance ininterrompue du trafic routier — le contrôle constant de la vitesse, etc.

Personne ne mettra en doute la grande responsabilité que le conducteur assume envers les Vicinaux et envers le public.

Même le receveur a une tâche qui ne peut être prise à la légère car, rien que le fait de donner le signal de départ, engage sa responsabilité.

La nature même de leur travail semblerait à première vue, exclure toute possibilité d'inattention.

Cependant, il nous faut reconnaître, à notre grand regret, que pour certains agents ce n'est pas le cas et, comme preuve :

### UNE COLLISION.

Il s'agit d'une ligne exploitée à l'électricité où plusieurs services utilisent une même section à voie unique.

Arrivée au terminus d'un petit service, — situé au milieu de la ligne — les manœuvres sont faites pour amener la motrice en tête du train.

Après cela, le chef train donne l'ordre de refouler afin de se mettre sur l'autre voie où doit avoir lieu le départ.

Cette manœuvre est commandée et exécutée malgré que la signalisation indique qu'un train est en route sur l'autre section.

Un fort brouillard règne. Le train signalé arrive. Le wattman de ce train est sûr que la voie est libre car il a déclenché le signal qui devait ouvrir le parcours de son train et nous voilà obligés d'écrire que l'inévitable se produit : la collision.

#### Cet accident n'était pas inévitable du tout.

Le chef-train n'avait pas prêté attention au fait que la section sur laquelle il devait manœuvrer, était occupée.

Mais à quoi sert une signalisation électrique, si l'agent ne prend pas la peine de tenir compte des feux.

Un pareil accident ne peut et ne doit se représenter.

Notre devoir envers nous-mêmes, envers notre famille, envers notre société et envers nos concitoyens (le public) est d'accomplir le travail qui nous est confié, avec le plus grand soin, afin de réduire le nombre d'accidents à un minimum.

Afin de vous permettre de suivre le résultat des efforts conjugués de tous en vue de la prévention des accidents, nous publierons régulièrement une statistique mensuelle des accidents de travail.

Durant le mois de janvier 1946, il y eut au total 179 accidents de travail dont deux ont entraîné une invalidité permanente.

Centre d'exploitation	cas mortel	invalidité	sans invalidité incapacité de travail				TOTAL
			sans	de 1 à 8 jours	de 1 à 2 semaines	plus de 2 semaines	
Bruxelles	—	1	5	8	11	—	25
Louvain	—	—	6	—	3	2	11
Anvers	—	—	6	5	1	5	17
Deux Flandres	—	—	3	7	6	5	21
Hainaut	—	—	19	19	19	—	57
Namur-Luxemb.	—	—	7	9	3	2	21
Liège	—	—	7	2	3	1	13
Limbourg	—	1	4	4	2	3	14
Total	—	2	57	54	48	18	179

Ces chiffres doivent diminuer.  
Aidez-nous.



IL est utile de savoir qu'en général les incendies dans les pièces d'habitation ont des commencements plus que modestes, que la plupart débutent par une flammèche, une étincelle ou une flamme minuscule qu'un faible souffle, une goutte d'eau peuvent éteindre; ils se développent en outre lentement jusqu'au moment où le milieu combustible ambiant étant convenablement échauffé, il se déploie brusquement sous l'effet d'une arrivée d'air et prennent alors l'allure d'une véritable conflagration.

La besogne des pompiers sera donc considérablement simplifiée si le feu est immédiatement découvert et leur est rapidement signalé.

### AU FEU.

Si vous vous trouvez devant un feu dont vous n'êtes pas absolument sûr que vous l'éteindrez en quelques secondes avec les moyens que vous avez sous la main, n'hésitez pas, faites appel aux pompiers. Même si vous les dérangez inutilement, il ne vous en coûtera rien.

Si vous avez le téléphone chez vous, inscrivez bien en évidence à côté de l'appareil, le numéro des pompiers. Si malgré cela ou à défaut de cette précaution vous ne le trouvez pas, peut-être bien à cause de votre énervement, ne perdez pas un temps précieux à le rechercher. Demandez à la Centrale téléphonique de transmettre l'alerte.

Si vous ne disposez pas d'un téléphone envoyez un voisin, au poste le plus proche de la police ou des pompiers.

Ne croyez pas que tout est fait quand vous avez alerté les pompiers et que vous pouvez vous contenter de gémir en les attendant.

Prenez toutes les dispositions pour que la situation ne s'aggrave pas et même s'atténue.

**Fermez donc la porte et les fenêtres de la pièce en feu avant de la quitter.**

Débarrassez le couloir d'entrée de tout ce qui l'encombre, surtout de tout ce qui est précieux et fragile (bibelots, potiches, etc). Ouvrez les grilles s'il y en a.

### LES POMPIERS ARRIVENT.

Expliquez-leur en quelques mots et clairement où se trouve le feu. Ensuite, laissez les faire et tenez vous à leur disposition.

Il n'y a qu'une chose qui, éventuellement, soit plus importante que l'appel des pompiers et qui doit être accomplie avant toutes les autres, c'est le sauvetage des personnes en danger.

Si une personne se présente devant vous enveloppée de flammes, ce n'est évidemment pas le moment de lui dire « Patientez, j'appellerai les pompiers ». C'est au contraire le moment d'agir et surtout de se taire. Car le plus grand danger n'est pas tant dans les brûlures extérieures mais bien dans le risque de respirer dans la flamme, ce qui aurait toujours une suite mortelle.

Pour être efficaces, les secours en cas de feu sur une personne doivent être immédiats. Ils consistent à coucher la personne sur le sol, afin que les flammes n'atteignent pas la tête, et à la rouler enveloppée d'une couverture, d'un tapis, etc., afin d'étouffer le feu. Si vous avez de l'eau à portée de la main, n'hésitez pas à l'utiliser même si elle est sale.

Surtout, ne laissez jamais courir la victime, vu que cela serait de nature à donner du tirage à la flamme et, par conséquent à l'activer.

### BLOQUE A L'ETAGE.

Se trouver bloqué à l'étage à cause d'un feu sévissant dans la cage d'escalier est évidemment une situation tragique mais elle l'est surtout pour celui qui ne s'est jamais demandé ce qu'il ferait en pareil cas. Il est presque certain que celui-là ne verra qu'une seule solution, précisément la pire, celle de se jeter immédiatement par la fenêtre.

**En vérité, il y a mille choses à tenter avant de faire le saut dans le vide.**

Autant que possible, retirez-vous dans une pièce qui, tout en ayant une fenêtre par laquelle vous puissiez signaler votre présence, ne se trouve pas au-dessus du foyer et est séparée de celui-ci par le plus grand nombre possible de portes.

Surtout ne vous cachez pas sous un lit comme les enfants le font instinctivement avec la suite fatale qu'on peut deviner.

Calfeutrez la porte afin que la fumée n'entre pas dans votre abri. Préparez votre sortie, pour le cas où la situation deviendrait réellement intenable, en confectionnant des cordes, par exemple avec des couvertures et des draps de lit et en amassant près de la fenêtre des coussins et des matelas qui, lancés dehors, amortiront considérablement votre chute si votre corde casse ou n'est pas assez longue, ou même si vous n'avez pas pu en fabriquer une.

# NOS AUTOBUS

**P**OURSUIVANT le programme de modernisation de l'équipement de ses lignes secondaires, notre société a commandé trente nouveaux autobus, dont les deux premiers ont été livrés à la fin du mois de février.

La silhouette extérieure de ces beaux véhicules frappe par la sobriété des lignes, qui donne à ce nouveau matériel un aspect tout à fait moderne.

Quarante-trois places assises sont offertes aux voyageurs, mais les possibilités de surcharge en cas d'affluence sont très grandes, puisque la charge utile transportée peut atteindre 6.000 kilogrammes.

La longueur totale de la carrosserie est de 10 mètres, la largeur de 2,50 mètres. Ces autobus n'ont plus de châssis distinct : toute la caisse, construite en acier soudé, en tient lieu. Cette disposition moderne de la construction permet un gain de poids très appréciable, puisqu'en ordre de marche le véhicule complet ne pèse que six tonnes.

Une autre innovation : toute la charge repose sur quatre pneus seulement. Ces pneus, d'un type nouveau à toile métallique, ont un pouvoir porteur bien supérieur et une résistance à l'échauffement considérable.

Les moteurs des deux premiers autobus sont à essence (moteurs Hotchkiss de 100 C. V.) mais un prochain véhicule sera équipé, pour l'expérimenter, d'un moteur Diesel à marche rapide.

Signalons enfin, parmi d'autres perfectionnements, l'équipement complet du frein à air comprimé, la porte pliante automatique, et surtout la Servo-direction, qui facilite énormément la conduite de véhicules aussi importants.

## LES AUTOBUS POUR LES MINEURS.

Enfin, les voici arrivés, les premiers autobus anglais à impériale autrement dits : « double-deck ».

On a attendu longtemps les cinq premières voitures, mais elles venaient d'Angleterre. Et chacun sait, depuis 1940, que dans ce pays on a toujours le temps, mais qu'on n'arrive jamais trop tard !

Ce qu'on sait moins, c'est que le chef de service de Zurenborg eut des sueurs froides, lorsqu'il fallut songer à diriger les autobus vers Hasselt !

Effectivement, après avoir mesuré au centimètre la hauteur des fameux « double-deck », on s'aperçut qu'il ne restait que 5 cms pour passer en dessous des divers ponts de la banlieue anversoise.

On se souvint à temps de la route vers Boom, ce n'était, qu'un léger détour.

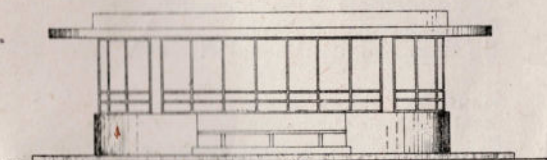
De nouvelles lignes d'autobus ont été afferméas :

- Houffalize-La Roche : 27 kilomètres.
- Glons-Fexhe-Slins-Liège, 14 kilomètres.
- Poperinge-Ploegsteert-Le Bizet : 25,500 kilomètres.
- Herinnes-Warcoing-Peçq-Frontière française : 12,700 kilomètres.
- Nivelles-Marbais-Fleurus : 25 kilomètres.
- La Roue-Vlezembeek-Gaasbeek-Hal : 17 kilomètres.
- Nivelles-Soignies : 24,500 kilomètres.
- Lessines-Soignies.

## Quand le Bâtiment va . . .

Malgré toutes les difficultés du moment, la Société Nationale a plusieurs travaux de bâtiments en cours d'exécution ou sur le point d'être entamés :

Citons entre autres :



Aubette "Porte de Ninove", Bruxelles.

1. Le nouveau bâtiment pour bureaux de la rue de la Science à Bruxelles ;
2. La reconstruction et l'agrandissement des bâtiments pour ateliers, bureaux et remises à Hasselt et à Liège-Saint-Gilles ;
3. La continuation de l'aménagement du dépôt de Merksem-Vieille Barrière ;
4. L'achèvement du bâtiment pour habitation et bureau à Malines-Racing.
5. Les travaux des sous-stations électriques de Saive et Saint-Georges sont adjugés et vont être entamés.

# Tram MAGAZINE

## UNE INVENTION RECOMPENSEE.

Le panier garde-flammèche a déjà causé beaucoup de tracas au personnel des Vicinaux depuis 1895.

C'est le chauffeur qui jure, parce que le tirage ne se fait pas, c'est le mécanicien qui grogne, parce qu'il reçoit une feuille de justification, c'est le directeur qui signe, en rechignant, un chèque de 50.000 francs de dommages et intérêts.

Or, il est une petite ligne vicinale traversant des forêts immenses et touffues où des incendies avaient lieu régulièrement au printemps ou en automne. Le chef d'exploitation et son chef d'atelier, durant les longues soirées d'hiver échangeaient des idées, discutèrent ferme sur les exigences du « garde flammèche idéal ».

Et de même que la désintégration de l'atome est réclamée par plusieurs savants, maintenant que M. Gilson, chef d'atelier à Chimay a réalisé un garde flammèche en forme de cône inversé, M. Detaille chef d'exploitation de Chimay est persuadé qu'il est le père spirituel de cette invention.

Un fait est certain : depuis que les nouveaux paniers sont utilisés il n'y a plus eu d'incendie à déplorer.

La direction, s'inspirant du jugement de Salomon, a attribué à chacun une prime en argent, à titre de récompense et d'encouragement.



Le premier « bus » anglais exporté depuis 1939 a été expédié à Ceylan. Chaque bus de Ceylan porte son nom sur son capot, celui-ci est le Parakhama Bahu VI ancien roi de l'île de Ceylan. A. D. 1412.

## Il y a 50 ans . . .

L'histoire de nos institutions administratives est trop ignorée par ceux-la même qui sont chargés d'en assurer aujourd'hui le fonctionnement : quiconque appartient à une administration publique, devrait avoir à cœur de connaître l'origine de celle-ci.

Rédaction administrative,  
ALBERT HENRY

Poursuivons notre incursion dans le passé en feuilletant le rapport de l'exercice 1896.

A ce moment, la Société Nationale possédait la concession de 81 lignes se répartissant sur 1.680 kilomètres, ainsi que la prise en considération de 87 lignes ou extensions de lignes.

En juillet 1896 il fut procédé à l'adjudication des travaux de la section Braine-l'Alleud à Renipont et l'on entamait les négociations pour l'acquisition des terrains de Renipont à Wavre.

Les travaux allaient commencer également sur Onoz-Fleurus et l'on prolongeait déjà Bruxelles-Sterrebeek jusqu'à Vossem.

Fait curieux : on abandonnait le projet d'une ligne partant de Jette (station) à Wolverthem. Cette ligne eût été aujourd'hui d'un rapport certain.

## COMMENT CONTENTER LA CLIENTELE

La direction de la Société de Chemin de fer « New-York Central » a distribué à chacun des 136.000 hommes qui composent son personnel, un petit recueil intitulé : « Company Manners ». Ce que nous pourrions traduire par le « Code de politesse du Cheminot ».

Ce petit livre contient des conseils, des pensées qui furent discutées durant les leçons de « courtoisie » que la N. Y. C. a organisées sous le nom bien expressif de « round-table classes ».

Ces cours furent suivis par 25.000 agents désireux d'apprendre comment on garde des vieux amis et comment on en fait des nouveaux.

Dans ce livre, on fait état de ce que personne n'est né poli (!) et que par conséquent la courtoisie *doit* s'apprendre, à la maison ou ailleurs.

Dans ce but, il donne des indications simples et utiles et il condamne les éternels « je m'en f...ichistes » les grognons, les nerveux qui... « ne peuvent pas s'en empêcher » et ceux dont les réflexions enveniment les discussions!

(Modern Transport.)

## HUMOUR

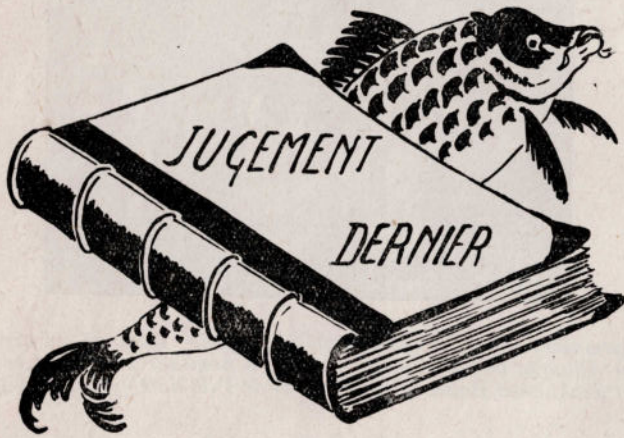
### Souvenir du premier avril

Nous n'irons pas jusqu'à rappeler l'origine de la tradition qui veut que l'on fasse des blagues le 1 avril.

Avant l'autre guerre, en cet heureux temps de 1900 ou la vie s'écoulait douce et facile, cette tradition était encore respectée.

A cette époque, la plupart des agents de l'administration centrale avaient entre 20 et 30 ans. Cette explication a son importance.

Parlez d'ailleurs à un ancien de l'économat de la rue Montoyer, il aura certainement une bonne histoire à vous raconter.



Un grave fonctionnaire supérieur, mais qui fut il y a quarante ans, un joyeux drille, nous raconta récemment l'histoire suivante :

Le 1 avril 19..., quelques jeunes commis décidèrent de faire marcher un de leurs collègues assez naïf.

Le chef de bureau lui demanda d'aller chercher chez M. X., le dossier du « dernier Jugement ».

Pendant que l'agent se dirigeait vers le bureau désigné, un rapide coup de téléphone avait prévenu le personnel. Et ainsi, notre ami fut baladé, de service en service, toujours à la recherche du dossier du dernier jugement.

Dans le dernier bureau qu'il visita, on lui présenta un porte-parapluie en cuivre dûment emballé.

Mais notre homme ne manquait pas d'esprit.

Lorsqu'il eut enfin compris que l'on avait joué avec ... sa patience, il prit son chapeau et s'en alla.

On ne le vit plus de toute la journée.

Lorsque le lendemain matin, son chef s'enquit des raisons de son absence, il répliqua : « que voulez vous, Monsieur, j'ai cherché toute la journée le dossier du dernier jugement et ne l'ai pas trouvé ».

Et les rieurs furent de son côté.

(Dessin de De Muelenaere.)

## Le Coin du Poète

### La Locomotive regarde une vache en passant

Calme, immobile,  
Dans le petit pré tranquille au long de la ligne  
C'est une vache qui rumine.  
Pour tant de vaches qui regardèrent  
Passer des chemins de fer,  
Il convient aussi qu'on le sache  
Il y a des locomotives qui regardent les vaches  
Et c'est avec des yeux d'envie  
Leurs gros yeux rouges  
Qu'elles contemplant les prairies,  
Où paresseuses, l'on se couche,  
Et l'on flâne en se divertissant du vol des mouches.  
Ah! la préoccupation de l'horaire  
Quand il ferait si bon s'étendre  
Sur l'herbe tendre,  
Dans le pré vert...  
Mais il faut poursuivre sa tâche,  
En marche, en marche,  
Sans relâche...  
Et c'est avec des soupirs de regret,  
Que passe la locomotive au long des prés,  
Où sont immobiles les vaches  
Et songe en regardant les veaux  
Batifoler près de leur mère,  
Songe à l'impossible chimère,  
Et se détourne le cœur gros,  
Jouir en paix de la nature  
Avec une progéniture  
Dé petits locomotiveaux.

FRANC-NOHAIN.

### LE VENT

Dans tous les dépôts, soit le soir, soit après les heures de pointe, on procède au nettoyage des remorques. Dans certains dépôts, le nettoyeur, après avoir brossé l'intérieur et les plates-formes, rejette les saletés dans une ramassette en forme de bac, posée sur le sol, en dessous du marche-pied, puis il va vider ce bac dans une poubelle spéciale. Ca c'est propre, pratique et peu coûteux. Malheureusement, c'est encore trop simple pour certains. Nous avons vu récemment dans un dépôt de la banlieue liégeoise que les abords des voies sur une longueur de 150 mètres, c'est-à-dire de l'entrée du dépôt jusqu'au fond, étaient tapissés de vieux billets, de mégots, de papiers souillés. L'effet n'était pas joli, joli. Le chef de la station voulut bien nous expliquer que c'était... le vent!

Le vent ? peuchère, c'était le mistral, pas moinsse; mais les Bruxellois, gens du Nord, ne comprennent pas la galéjade!

### Conseils rimés

Les vitres des métros londoniens ainsi que des autobus s'ornent de nombreuses vignettes en vitrauphanie, représentant un personnage toujours le même : Billy Brown, qui donne des conseils aux voyageurs sous forme de quatrains (4 vers) et dont les rimes bien venues s'ancrent facilement dans la mémoire des voyageurs.

Notre rédac-chef, qui depuis vingt ans cultive un petit talent de rimailleur, s'est amusé à composer ceux-ci à l'intention du personnel roulant :

Sur le client, nerveux, distrait  
Votre attitude laisse un effet  
Bon, mauvais ou banal  
Le total fait : « Vicinal »!

\*\*\*

L'incident désagréable  
Est colporté sur-le-champ  
Ces gens oublient, c'est regrettable  
Mille voyages sans événement.

Qui dit mieux? Nous publierons dans cette rubrique tous les envois intéressants.

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