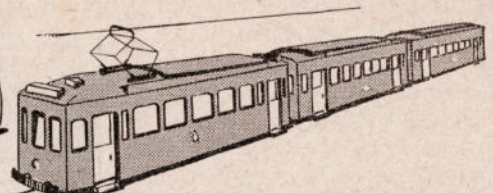
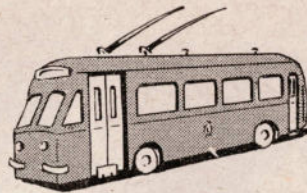
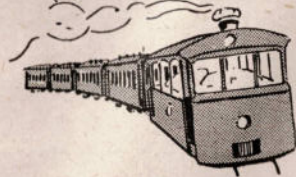
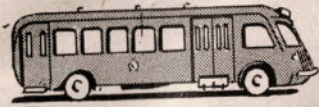


NOS



VICINAUX

N° 5 — OCT. 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

(SUITE)

1940 - ANNÉE CRUCIALE



La guerre se déchaîna une fois de plus sur notre patrie. Comme pendant la tragique période 1914-1918, la S. N. C. V. trouva dans cette catastrophe même, l'occasion de confirmer l'utilité de son réseau.

La campagne de 18 jours entraîna d'importantes destructions sur le réseau vicinal. Centsoixante-neuf ponts avaient été détruits, un grand nombre de véhicules endommagés et dispersés, plusieurs centaines de kilomètres d'équipement électrique arrachés, bon nombre d'ateliers et de dépôts entièrement désorganisés.

Sans désespérer, un programme de reconstruction fut dressé qui tenait compte des nécessités du moment, du rapatriement de centaines de milliers de réfugiés et du ravitaillement de la population.

Son exécution fut menée avec une diligence telle qu'en moins de quatre mois, la majeure partie des lignes était rétablie.

Grâce à la construction rapide d'un nombre considérable de ponts provisoires et la réfection de lignes endommagées, il fut possible de réorganiser les services et de créer des transports interprovinciaux qui furent des plus appréciés par la population.

Dans le réseau de la province d'Anvers, huit ponts du Canal Albert que nos lignes franchissent, avaient été détruits.

D'autres ponts de grande ouverture avaient également sauté portant le nombre à trente pour ce groupe seul.

La construction d'ouvrages provisoires très importants prit forcément un certain temps et immobilisa la partie septentrionale du réseau vicinal de cette province.

Dans le Brabant, les ouvrages d'art détruits purent être remplacés rapidement et ce réseau devint la plaque tournante du trafic inter-régional.

Dans les Flandres, la destruction d'ouvrages nombreux et importants sur l'Escaut et autres cours d'eau provoqua l'arrêt momentané de quelques sections de lignes.

Dans le Hainaut, qui avait peu souffert, le transport du charbon par vicinal prit une grande ampleur, des milliers de wagons de combustible furent expédiés vers toutes les destinations desservies par vicinal.

Dans la province de Liège, l'exploitation des lignes d'Eupen ainsi qu'une partie de la ligne Verviers-Eupen, fut rattachée par l'occupant aux Tramways d'Aix-la-Chapelle.

Comme le réseau de la province d'Anvers, le réseau du Limbourg est coupé par le Canal Albert.

Les lignes franchissent cette voie d'eau sur quatre ponts à longue portée



Reconstruction du pont détruit de Beerlingen.

dont le remplacement exigea des travaux considérables.

Seule la partie située au sud du canal Albert put être remise en service dès les premiers jours qui suivirent les opérations militaires de cette région.

De même, le réseau du Luxembourg, dont toutes les routes et les ponts avaient été minés par nos Chasseurs Ardennais, fut particulièrement atteint par les événements, d'autant plus que le trafic des lignes de ce réseau dépendait essentiellement de l'échange des voyageurs et marchandises avec le grand chemin de fer.



Un spectacle quotidien durant la guerre dans les gares vicinales suburbaines

Enfin, la destruction de ponts sur la Meuse et la Sambre retarda la reprise du trafic sur certaines lignes de la province de Namur.

Grâce au vaste réseau ferré secondaire, qui couvre de ses mailles le sol belge tout entier et qui, par sa structure particulière peut, en cas de nécessité, se substituer temporairement aux autres moyens de transport, nous allions pouvoir, durant les quatre années de guerre, coopérer à la remise en activité du ravitaillement et du commerce.

C'est ce que nous verrons dans le prochain numéro.

LA JONCTION NORD-MIDI

Le 5 juillet dernier l'amicale des employés de l'Administration Centrale (Cercle Entre-Nous) convia ses membres à une visite du haut intérêt sur les chantiers de la Jonction.

Ayant pu constater que bon nombre de nos agents en province mettent en doute cette réalisation, nous avons cru utile de leur faire profiter de notre visite.

Rappelons que l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi (O. N. J.) exécute les travaux entre les nouvelles gares surélevées du Nord et du Midi. Ces deux gares seront reculées de 300 mètres environ par rapport aux bâtiments actuels de façon à pouvoir placer les appareils de voie nécessaires pour passer des 6 voies du tunnel aux 12 et aux 16 voies des gares du Nord et du Midi.

Les travaux comprennent en ordre principal, un tunnel de 2 kilomètres de longueur prolongé au Nord et au Sud par deux viaducs de liaison.

Le tunnel comporte trois pertuis pour double voie de chemin de fer, un quatrième pertuis accolé au flanc est de l'ouvrage abrite un égout collecteur. La largeur totale minimum est de 33 m. 85. Les travaux de relèvement des gares dépendent directement de la S. N. C. B. sous contrôle de l'O. N. J. qui finance les deux tiers des dépenses.

Pendant la guerre 1940-1945, l'allure de ceux-ci fut ralentie mais cependant ne fut jamais arrêtée complètement.

Nos techniciens, architectes et dessinateurs, étaient en majorité lorsque notre petit cortège pénétra, par la rue de la Madeleine, dans les locaux où sont posées les diverses maquettes des projets conçus par les ingénieurs et architectes de l'O. N. J.

La reproduction en plâtre montrant notamment les accès de la gare du Midi surélevée, a vraiment un aspect impressionnant et donne une parfaite idée de l'ampleur des travaux.

La visite de la gare centrale, sur laquelle s'érige le bâtiment des recettes, provoqua l'admiration de tous. Reconnaissons qu'on a vu grand. Les vastes dégagements, les emplacements prévus pour les ascenseurs, pour les magasins, restaurants, salles de repos, et salles d'attente, les installations pour l'aspiration immédiate des fumées, celles prévues pour l'écoulement des eaux, tout cela laisse le visiteur profane, béant d'admiration.

En suivant le guide, nous pénétrâmes rue de Berlaumont sous une véritable forêt de pieux de sapins odorants qui étonnaient la carapace de béton. A cet endroit, une partie des bâtiments de la

Banque Nationale sera reconstruite à plus de 20 mètres au-dessus du tunnel. Actuellement, on travaille au détournement du boulevard Botanique. Signalons qu'à cet endroit lorsque le tunnel sera construit dans la tranchée actuellement visible, les terres viendront recouvrir le tunnel et des arbres et des fleurs seront plantés et ainsi le jardin Botanique sera préservé.

Le gros œuvre de la Gare Centrale sera terminé en Avril 1947. Les travaux de parachèvement seront finis en 1948, et on prévoit pour fin 1950 l'achèvement total de la liaison ferroviaire Nord-Midi.

Cette entreprise grandiose, que dirigent activement le directeur général M. Franchemont et M. de le Court, est un signe indiscutable du relèvement économique de notre pays.

Le Home de repos à Wenduine

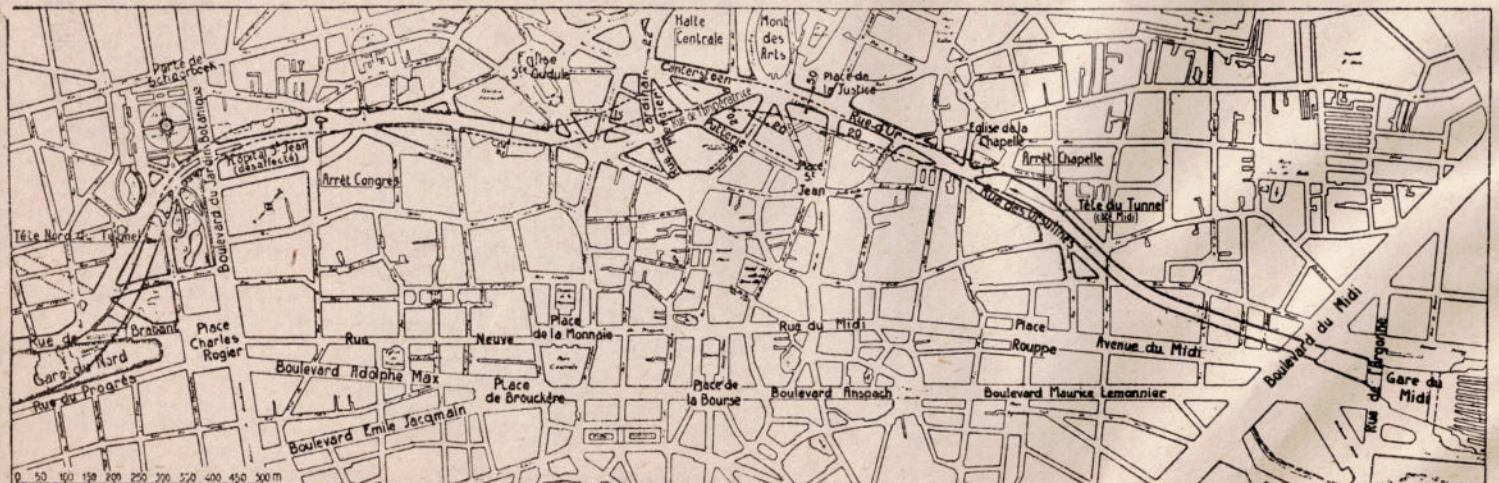
Des années passeront avant que les derniers vestiges de l'occupation nazie aient disparu de notre côte. Toutes nos belles dunes sont parsemées de blockhaus, de postes d'observation.

A première vue, le seul moyen de rendre à nos dunes leur aspect naturel et attrayant, serait la démolition et l'enlèvement pierre par pierre, de ces monstrueuses constructions.

En certains cas, un autre procédé peut être adopté. C'est ainsi que MM. les président et directeur gérant du home de Wenduine ont eu l'idée d'aménager les quelques casemates se trouvant à proximité du home, en de confortables pied-à-terre, s'harmonisant avec les dunes à l'extérieur, propres et pratiques à l'intérieur.

Déjà grâce à l'intervention bienveillante et à l'appui précieux des dirigeants de la S. N. C. V., une de ces casemates a pu être transformée.

Il convient de rendre hommage au Conseil d'Administration qui a consenti à voter les fonds nécessaires à la réalisation de cette belle œuvre et à l'inlassable dévouement avec lequel MM. Louis Jacobs et J. Fromont ont fait les multiples démarches nécessaires à la réussite de cette entreprise, ainsi qu'à leur activité surprenante qui fit aboutir la première partie de leur projet en un temps record.



cliché «Ossature Métallique».

Chronique Sociale

CONFERENCE NATIONAL DU TRAVAIL.

La Conférence Nationale du Travail qui a siégé le 12 août dernier, n'a pas introduit d'élément nouveau dans la politique économique-sociale.

Elle a estimé que l'amélioration immédiate du sort des travailleurs devait continuer à être recherchée surtout dans la valorisation des rémunérations résultant de l'augmentation du pouvoir d'achat du franc. La stabilité monétaire et la lutte pour la baisse des prix doivent donc figurer au premier rang des préoccupations gouvernementales. Toutes les mesures nécessaires à cette fin devront être prises : contrôle des prix de revient, développement de la production et des exportations, régularisation des salaires. En ce qui concerne ces derniers, il a été admis que certaines adaptations pourront être consenties; d'autre part, la répression du marché noir de la main-d'œuvre, c'est-à-dire la pratique de salaires supérieurs aux taux officiels, sera menée énergiquement.

NOUVEAUX BAREMES POUR LES SALAIRES.

La Commission Paritaire Nationale a approuvé et le Conseil d'Administration de la S. N. C. V. a autorisé la mise en application, à partir du 15 août dernier, de nouveaux barèmes pour les agents salariés.

LE HOME DE WENDUYNE.



La photo — prise lors de l'inauguration — montre l'aspect accueillant de ce pavillon supplémentaire, dénommé « Les Chardons ».

ALLOCATIONS FAMILIALES ET ALLOCATIONS DE NAISSANCE.

Un arrêté-loi du 22 août dernier, publié au *Moniteur* du 1 septembre, donne les nouveaux taux de ces allocations à partir du 1 juillet 1946. Nous reproduisons ci-dessous ces nouveaux taux avec, en regard, les taux antérieurs.

a) Allocations familiales.

	par jour.		par mois.	
1 ^{er} enfant	fr. 6.80	contre 5.60	fr. 170	contre 140
2 ^e enfant	fr. 6.80	contre 5.60	fr. 170	contre 140
3 ^e enfant	fr. 9.20	contre 7.80	fr. 230	contre 195
4 ^e	fr. 12.00	contre 10.00	fr. 300	contre 250
5 ^e enfant et suivants	fr. 17.20	contre 14.40	fr. 430	contre 360

b) Allocations de naissance.

Pour la première naissance 1.500 francs contre 1.200.

Pour chacune des naissances suivantes 750 francs contre 600.

Rappelons à cette occasion, que la S. N. C. V. accorde, à ses frais, le bénéfice des allocations familiales pour les jeunes gens de 18 à 21 ans qui poursuivent des études pendant le jour.

PENSION LEGALE DE VIEILLESSE.

Un arrêté du Régent, en date du 22 juin 1946, publié au *Moniteur Belge* du 20 juillet suivant, a majoré les taux des compléments de pension de vieillesse; ceux-ci s'élèvent actuellement à 11.200 francs pour les pensionnés mariés et à 7.500 francs pour les pensionnés veufs, célibataires ou divorcés.

La pension légale totale du vieux couple peut donc atteindre 14.400 francs et celle du célibataire, veuf ou divorcé, 9.600 francs.

Le service des pensions de vieillesse effectuera d'office le relèvement des taux. Les bénéficiaires n'ont aucune formalité à remplir et sont instamment priés de n'adresser aucune demande au dit service.

D'autre part, le Parlement a voté une loi apportant de nombreuses améliorations aux conditions d'octroi de la majoration gratuite et du complément de pension de vieillesse. Le texte de ces nouvelles dispositions venant à peine de paraître au *Moniteur*, au moment où nous rédigeons cette chronique, il ne nous est pas encore possible de commenter les mesures qui pourraient intéresser nos lecteurs.

Signalons toutefois que les services ministériels insistent pour que les pensionnés qui se croient appelés à bénéficier des nouvelles dispositions, s'abstiennent, jusqu'à nouvel avis, d'écrire au département du Travail et de la Prévoyance Sociale. Des instructions concernant les formalités à remplir éventuellement seront données, en temps opportun, par la voie de la presse et de la radio; de plus des affiches donnant toutes les indications utiles seront apposées dans les communes.

SERVICE SOCIAL.

Nous reproduisons ci-dessous, les principales dispositions d'une circulaire en date du 19 septembre 1946, relative au Service Social.

Il est rappelé qu'en application de la décision prise par le Conseil d'Administration, le 17 avril 1945, le Service Social, créé au sein de la Direction Générale et relevant de l'Inspecteur Général, est chargé de recevoir et d'instruire, à toutes fins utiles, les demandes individuelles du personnel, visant à l'octroi de secours ou de subsides extra-réglementaires; ces demandes peuvent être introduites soit directement, soit à l'intervention des directions des groupes ou des représentants des organisations syndicales reconnues.

D'autre part, le Service Social est chargé de veiller à l'application de la législation sociale dans les groupes. Il est à la disposition de ceux-ci et des agents pour la recherche de solutions aux difficultés rencontrées en cette matière. Il pourra être fait appel à lui pour l'accomplissement de toutes démarches et l'examen de toutes questions concernant, à un titre quelconque, le bien-être matériel et moral du personnel.

L. JACOBS,
Directeur Général.

IN MEMORIAM

Bernard Gérard né à Anderlecht le 24 juillet 1905, Membre F. I. Entré aux Vicinaux à Curegem le 10 décembre 1930 en qualité de receveur.

Mort en héros à Elrich (Allemagne) le 1 mars 1945.

Depuis le début de l'occupation ennemie notre camarade Résistant Gérard, s'occupa de la formation des cellules ayant pour but la diffusion de la presse clandestine, la confection des fausses cartes d'identité et de légitimation.

Il était en contact continu avec le service de renseignements, il participait aux émissions de la radio clandestine avec Londres.

Lorsque parut le *Faux Soir* il s'occupa de la vente de ce dernier. Arrêté avec son épouse sur une lâche dénonciation, le 30 mars 1944, il fut envoyé en Allemagne, le 15 avril 1944, dans les camps de Buchenwald, Dora-Langerhausen et Elrich.

En février 1945, il fut battu à Elrich au point d'avoir le crâne fracturé; il mourut dans ce sinistre camp le 1 mars 1945. Il laisse dans la tristesse une veuve et un enfant.

Que ceux qui l'ont connu, lui accordent une pieuse pensée. Résistants de la S. N. C. V. souvenez-vous.



Nous venons d'apprendre la mort de notre ancien collègue Jean Castiau, survenue au Congo, le 5 janvier 1946 après une longue maladie. Il était entré à T. M. chez M. Mathieu, puis était passé au contrôle. Dès son mariage, il était parti au Congo pour le B. C. K. vers 1938.

Il laissera le souvenir d'un charmant camarade, spirituel et très cultivé.

A la date du 1 septembre, M. Albert Lints, contrôleur d'exploitation pour le groupe Namur-Luxembourg, a donné sa démission. Des activités commerciales l'ont tenté. Nous lui souhaitons bonne chance. De même M. Jacques Vlamynck, qui du contrôle passa au Mouvement, démissionna pour des motifs de convenance personnelle.

Une bonne douzaine d'agents ont été appelés sous les armes. Parmi les derniers, citons : Barette (secr.), Deturek (ass.), Weemaels (secr.), Demunter (Serv. financier).

M. Daco (T. M.) et N. Poffé (mécánographe) ont tous deux dû prendre un long congé de maladie. Nous souhaitons de les voir revenir complètement retapés.

E. Roels (contrôle) est l'heureux papa d'une petite fille. Proficiat!

Il a montré l'exemple à Mlle Verhey (Secr. I. G.) qui est devenue Madame Van Belleghem.

Parmi les nouveaux entrés, donnons les premières places à Mlles Raymonde Van den Broeck, Servais, assistante et auxiliaire sociales, et Mlle De Potter (mécánographe).

M. Léon Ligny est entré à C. C.

A toutes nos nouvelles recrues, souhaitons la bienvenue.

LES SPORTS.

L'Amicale des Employés a réussi à louer un terrain de football et un terrain de basketball, pourvus de vestiaires avec douches. Les équipes sont déjà formées et inscrites en championnat corporatif. Trois ballons de football et deux ballons de basket ont été achetés, ainsi que les équipements pour 35 joueurs. C'est inespéré, mais l'effort financier a été considérable et la caisse de l'amicale est à sec.

Aussi, est-ce pour la remplir, qu'on annonce pour le 1 décembre, au théâtre « Patria », rue du Marais, la représentation d'une revue vicinale « Science, on tourne » écrite et interprétée par des employés, avec des chansons vicinales inédites.

Le concours du chansonnier Céel, d'une cantatrice réputée et des ballets de Sonia Mertens est assuré. Les organisateurs sont confiants et annoncent que ce programme unique sera suivi de redoute.

LA COUPE INTERPROVINCIALE DE BALLE-PELOTE.

Bien que tous les amateurs de balle-pelote savent depuis longtemps que c'est l'équipe de l'Administration Centrale qui a enlevé le challenge offert par sa propre Amicale Sportive, il n'est pas trop tard pour féliciter les organisateurs de ce premier tournoi et notamment l'ami Raymond Dewulf, car vraiment rien ne manquait à la fête : tribunes, plantes vertes, estrades pour les 15 musiciens de l'Union Lyrique des Vicinaux de Charleroi et nous eûmes parfois même... le soleil!

Le tirage au sort opposa Namur à Charleroi. La lutte fut âpre, et au début, disputée jeu par jeu. Elle se termina par 8 jeux à 4, après une heure et demie de beau sport. Après, la rue Bara s'aligna contre Bruxelles Administration Centrale. Malgré le jeu intelligent de leurs joueurs qui évitaient visiblement les répliques de Florentin Pléteckx (à qui fut accordée la balle d'argent) la rue Bara

Vingt années d'exploitation du réseau vicinal de la province d'Anvers.

Avant 1926, le réseau vicinal de la province d'Anvers comprenait quatre centres principaux :

Le réseau de Turnhout, le réseau du « Nord d'Anvers » lequel était en partie électrifié, le réseau de Boom et celui de Malines.

a) La ville de Turnhout, il y a vingt ans, était le siège d'un groupe d'exploitation reconnu comme étant le plus homogène et le mieux exploité, son atelier était également réputé.

A cette époque, la ligne Anvers-Turnhout était la ligne vicinale type. Des trains vapeur « direct » couvraient la longue distance de 38 kilomètres, dans le temps record d'une heure et demie.

La recette kilomètre dépassait le quadruple de la recette ordinaire des autres lignes. Au point de vue économique, cette ligne a contribué à l'essor de la Campine anversoise.

C'est aussi sur cette ligne, il y a 20 ans, que débuta la première entreprise de transports en commun par automobile, une Ford pétaradante. Néanmoins, ce véhicule concurrent eut un grand succès, à cause de sa plus grande vitesse. Bientôt, l'industrie naissante de la carrosserie belge sortit des « bus » perfectionnés qui eurent rapidement la faveur du public anversoise.

b) Le Réseau du Nord d'Anvers groupait toutes les lignes d'Anvers vers Mariaburg, vers Brasschaet, vers Schoten et les lignes vapeur d'Anvers vers Santvliet et Lillo. Ici aussi, la présence de services automobiles concurrents provoqua des difficultés journalières. Au lieu dit : le « Dam », nos lignes électriques devaient passer un passage à niveau grand chemin de fer et un pont tournant. Nos trains y étaient arrêtés en moyenne, trois heures par jour.

Par contre, les autobus concurrents qui suivaient exactement le parcours de nos lignes vers les faubourgs populeux de Merksem, Brasschaet et Capelle, disposaient d'un viaduc et assuraient ainsi un service régulier qui avait tous les suffrages du public.

c) Un service d'autobus, enlevait pratiquement presque tout le trafic à la ligne vicinale Boom-Anvers.

d) Entre Heist-op-den-Berg et Malines, les voyageurs étaient enlevés à la ligne vapeur existante par un service d'autobus qui suivait un tracé plus direct. Comme on

le voit, c'est dans le groupe d'Anvers que la concurrence sans limite des autobus était la plus vive.

Il fallait ajouter à cela :

1. Que le réseau de Turnhout avait un écartement de 1 m. 067 pour correspondre avec le réseau hollandais.

2. Que les lignes vicinales avaient leur terminus dans la périphérie anversoise alors que les autobus pénétraient au cœur de la ville.

II. Modernisation.

Avant 1926, le réseau électrique comprenait 31 kilomètres.

En 1946, la traction électrique s'étendait sur 237 kilomètres.

Pendant l'entre-deux guerres, un nombre considérable de services d'autobus exploités par des particuliers, s'étaient établis dans la province. Il était impossible de les supprimer d'un trait de plume car la plupart des concessions accordées par la province n'expiraient que fin 1945.

La guerre en 1940, précipita la disparition des lignes d'autobus concurrentes et le Conseil d'Administration des Vicinaux ne recula pas devant l'effort nécessaire pour électrifier les lignes rentables. C'est ainsi que fut terminée l'électrification d'Anvers-Turnhout en un temps record.

Un chiffre illustrera les progrès accomplis pour satisfaire le public : avant 1926, le réseau vicinal de la province d'Anvers assurait annuellement le transport d'environ 16 millions de voyageurs. En 1945, le total des voyageurs transportés s'élevait à 64 millions, c'est-à-dire 4 fois plus.

Complétons ce bilan en citant brièvement les électrifications dont l'exécution est prévue dans un avenir prochain.

Oostmalle - Hoogstraeten.

Brasschaet - Wuestwezel.

Keerbergen - Haacht.

De même, en plus des lignes d'autobus existantes, il est question d'ajouter :

Lierre - Koningshoyekt - Wavre-Sainte-Catherine - Malines avec extension Koningshoyekt - Putte.

Turnhout - Merksplas - Ryckevorsel - Brecht - Sint-Job-in-'t-Goor - Antwerpen.

Hoogstraeten - Meerle - Loenhout - Brecht-Brasschaet (Polygone) avec extension Saint-Leenaerts - Oostmalle.

Heist-op-den-Berg - Goor Schrieck - Putte - Peulis - Mechelen.

s'inclina par 8 à 4. La finale opposa Namur à Bruxelles; malgré les efforts de Massart et les encouragements de Brandt et Montellier, Namur succomba par 8 à 4. Après que le discours traditionnel eut été lu par un délégué choisi pour sa voix de stentor, M. Vanoppens, directeur du personnel, remit la coupe au capitaine de l'équipe, présenté par Maurice Pirard qui pleura d'émotion.

Cette compétition a eu un grand retentissement dans le monde sportif vicinal et nous pouvons pronostiquer que fin 1947, il y aura un tournoi vicinal interprovincial non seulement en balle pelote mais aussi en football et peut-être en basket.



AVIS.

Entre le 22 juin et le 13 juillet dernier un manteau d'enfant a été oublié au Home. On est prié de s'adresser à M. Fromont, directeur-gérant du Home, 3, avenue des Dunes, à Wenduine, en mentionnant la couleur du vêtement et l'âge de l'enfant.

VICINALE

BRABANT

Au 1^{er} octobre ont été pensionnés :

VERBEIRN, Frans piocheur, Assche, 25 ans.
MAYET, Elie, piocheur Nivelles, 25 ans.
ROGGEMANS, Pierre, chef-receveur, Dilbeek, 37 ans.
MEERT, Félix, conducteur, Dilbeek, 35 ans.
WIJNS, Félix, conducteur Dilbeek, 37 ans.
VAN CAMPENHOUT, Théo, conducteur, Grimbergen, 50 ans.
VERTONGEN, Alphonse, forgeron, Kessel-Loo, 28 ans.
POEDTS, François, manoeuvre, Haacht, 27 ans.
PEETERS, Frans, machiniste, Aarscht, 40 ans.
qu'ils puissent encore longtemps voir rouler nos trans!

HAINAUT

Sont pensionnés au 1 octobre :

DEZUTTER, Alphonse menuisier, atelier Jumet, 15 ans
DANDRIMONT, Alphonse visiteur, Jumet, 28 ans.
BOUTON, Fernand, wattman, 23 ans.

Nos meilleurs vœux les accompagnent.

Sont décédés :

JADOT, César, conducteur, La Louvière.
THIEBAUT, Victor, chauffeur, Tournai.
MARCHAND, Edmond, nettoyeur, Anderlues.

FLANDRE

En octobre 1945 s'est formé, au dépôt de Destelbergen un cercle de voyages « Waarheen ». Le nombre de membres, avec leur famille, se monte à une cinquantaine. Voici un tableau de l'activité de ce jeune club, ceci afin d'inspirer les autres cercles d'agents :

1. Visite au Home de Wenduïne le 8-10-1945.
2. Visite de la caserne des pompiers de Gand.
3. La côte belge et le môle de Zeebrugge.
4. Les bois de Flobecq et les carrières de Lessines.
5. Visite par les familles de l'atelier de Destelbergen.
6. Gileppe-Spa-Vallées de l'Ambève et de l'Ourthe.

Pour un cercle créé il y a à peine un an, et dont les moyens sont forcément limités, voilà une activité digne de louanges.



Excursion au Home de Wenduïne du club de voyage « Waarheen », de Destelbergen. Voici Ethel Verstraten, Edith Moerman, Van de Sande Cécile et Jacqueline Bevernage, toutes quatre filles d'agents des ateliers de Destelbergen.



LIMBOURG

Fin juillet, le personnel employé des bureaux de Hasselt a fêté le 65^e anniversaire et la mise à la pension de M. Ghysen, chef de service.

M. Ghysen qui entra aux Vicinaux en 1899, fut nommé caissier en 1908, secrétaire en 1923 et enfin chef de service en 1944. Mais ce n'est pas seulement aux Vicinaux qu'il est apprécié, car tous les Hasseltois connaissent leur « Echevin du plaisir » comme ils appellent amicalement l'échevin des festivités qui pourra désormais consacrer tout son temps à ses joyeuses fonctions scabinales!

La photo ci-jointe, due à l'amabilité du journal *Belang van Limburg* le représente au milieu du personnel.

LIÈGE

Dans le numéro précédent notre correspondant avait annoncé l'organisation d'une course cycliste pour le personnel. Elle a eu lieu fin juillet réunissant 14 participants que nous voyons rassemblés sur la photo, mais le vainqueur Meubus n'y figure pas. La course sur le parcours Saint-Gilles-Oreye et retour eut un tel succès, que le 12 août on récidiva. Et ce fut alors le grand championnat provincial des Tramwaymen, qui groupa 48 participants en 3 catégories. Les « jeunes, » jusqu'à 35 ans, durent couvrir Liège-Tongres et retour. Il y eut plus de 2.000 francs de prix, des fleurs aux vainqueurs. Il paraît que le contrôle de « ravitaillement liquide » a fonctionné en des endroits les plus imprévus! Encouragé par cette imposante participation, le cercle des agents refit une nouvelle course le 5 septembre.

Le cercle dramatique a commencé la saison d'hiver, en interprétant « Crésus » pièce en 3 actes de Dérache. Les dirigeants espèrent bien pouvoir continuer à monter toutes les trois ou quatre semaines, un spectacle nouveau en lang wallonne et de temps à autre une opérette, toujours au profit de la caisse des malades.



Départ à Liège de la première course cycliste pour tramwaymen vétérans.

NAMUR

Le rythme des mariages va en s'accélégrant. Ces derniers temps les agents HELLIN G. de Malonne, HAY Aug. de Manhay, HUBERT J. du même dépôt, HUBEAU R. de Lesves, TOUSSAINT E. de Saint-Hubert, LUDWIG A. de Marloie, TIMSONNET R. de Florenville, LIMAGE R. du même dépôt et DESPONTIN F. le « bouillant trésorier » du C. S. sont entrés dans la grande confrérie.

Mais nous oublions l'agent PRO-

PHETE A. de Forville et pourtant son cas n'est-il pas à épingler puisque le jeune et charmant ménage qu'il vient de former ne compte au total que 38 ans. L'opposé de Bodart L. d'Andenne (87 ans).

A tous nos plus vives félicitations.

CERCLE RECREATIF.

Sous l'impulsion d'hommes de bonne volonté, tels que Praile, A., Duquet, A., Deschamps, etc... vient de se créer à Namur un Cercle Récréatif pour les agents de la S. N. C. V.

Le programme est très ample, excursions, bals, soirées dramatiques, concours de pêche, etc..., tout est prévu.

Au moment où nous écrivons ces lignes, des excursions ont déjà eu lieu et ont obtenu un franc succès.

D'autre part, le 1 octobre verra les agents GIMINE F. d'Andenne, LEONARD Fd de Marloie et CLAREMBAUX J. de Malonne déposer les armes et se retirer dans une retraite que nous leur souhaitons tranquille et longue.

Nous nous excusons de finir sur une note triste mais nous ne pouvons passer sous silence, les deuils qui viennent de frapper nos agents.

Le dépôt de Lesves vient de voir s'éteindre le conducteur MICHEL F. et ce après deux années de pénible maladie.

A sa veuve et à ses deux enfants, nos plus sincères condoléances.

ROBERT Joseph, piocheur à Namur a lui trouvé la mort quelques jours avant son mariage. Que ses parents et sa fiancée veuillent bien trouver ici l'expression de nos sentiments les plus émus.

PREVENTION!



I. ACCIDENTS DE ROULAGE

Sous cette rubrique, la matière traitée dans les numéros précédents se rapportait exclusivement aux accidents « vicinaux » : le résultat à obtenir à leur strict minimum.

étant la réduction de ces accidents

Dans ce même but, nous quitterons cette fois-ci l'atmosphère vicinale et nous nous proposons de vous révéler quelques chiffres impressionnants, recueillis dans les statistiques éditées pour *The National Safety Council*.

Cette dénomination se rapporte à une organisation américaine, composée d'industriels, de gens d'assurances, etc..., qui est chargée de la lutte contre les accidents en général et contre les accidents de travail en particulier.

Nous avons pu prendre connaissance de la brochure traitant et analysant les accidents survenus aux Etats-Unis en 1942 et en extrayant les détails suivants :

Au cours de l'année 1942 — qui a vu le développement intense des industries de guerre aux Etats-Unis — 93.000 personnes perdaient la vie par accident.

Dans ce nombre impressionnant, les accidents du travail figurent pour un total de 18.500.

Vous avez bien lu : en 1942, aux Etats-Unis les accidents de travail causaient 18.500 morts.

Cette statistique ahurissante est complétée par la constatation que l'industrie américaine occupait 50.000.000 ouvriers en 1942 et que les accidents de travail entraînaient 380.000.000 journées d'incapacité soit près de 8 journées par ouvrier.

Cela revient encore à dire que **l'industrie totale américaine peut être considérée comme avoir été arrêtée complètement pendant 8 jours en 1942, suite aux journées perdues par accident.**

Sans crainte d'être démentis, nous pouvons affirmer que plus d'un lecteur relira les chiffres cités plus haut tellement ils frappent.

La lutte efficace contre les accidents de travail implique essentiellement d'en connaître les causes. Celles-ci peuvent être :

1. De nature mécanique.
2. De nature humaine ou une juxtaposition de ces deux causes.

Les fautes mécaniques sont à rechercher sans arrêt par tous les travailleurs et les mesures de prévention, une fois nettement déterminées, doivent être réalisées sans délai.

Aux fautes humaines, il sera efficacement remédié par l'étude minutieuse des opérations à exécuter, par l'exercice sérieux et par la stricte observance des mesures de précaution.

Les statistiques, élaborées par l'organisation américaine citée plus haut, font entrevoir que sur huit accidents de travail le facteur humain intervient — en tout ou en partie — dans sept cas.

La conclusion logique qui s'en dégage est que la « propagande », c'est-à-dire la publication de tous les moyens propres à éviter les accidents s'avère le meilleur contre-poison.

Nous poserons simplement la question : « Cette propagande peut-elle être mieux faite que par les principaux intéressés, c'est-à-dire, par nous tous ? »

Poser la question, c'est aussi la résoudre.

GARE LE FEU

De la précédente causerie, on peut immédiatement conclure qu'un incendie ne peut se déclarer ou progresser que si les trois conditions suivantes sont simultanément remplies :

1. La présence d'un combustible.
2. La présence d'une source de chaleur qui a porté ce combustible à sa température de combustion.
3. La présence d'une quantité d'air suffisante pour permettre la combustion.

Les procédés d'extinction sont donc tout naturellement les suivants :

1. Le procédé *isolant*. Il consiste à priver le feu d'aliments en faisant le vide autour de lui. C'est ce qu'on appelle faire la part du feu. On sacrifie les objets attaqués mais on sauve en les déplaçant, les objets exposés.

2. Le procédé *réfrigérant* : Il consiste à projeter sur le combustible en feu un agent extincteur qui a la propriété d'absorber de la chaleur et de ramener ainsi la combustion en dessous de sa température de combustion avec le résultat que la combustion doit cesser.

3. Le procédé *étouffant* ou *asphyxiant*. Il consiste à projeter sur le foyer un agent extincteur qui forme une sorte de matelas et coupe l'arrivée de l'air.

A vrai dire, aucun agent extincteur n'est exclusivement réfrigérant ou étouffant.

Ces deux effets sont toujours simultanés et si on dit, par exemple, d'un agent extincteur qu'il est réfrigérant cela signifie simplement qu'il agit surtout par absorption de chaleur.

La nature du feu à combattre décide du choix à faire entre les divers agents extincteurs.

La science du feu a établi les catégories suivantes en ce qui concerne la nature du feu.

1. Les feux *secs* ou *ordinaires* qui constituent l'immense majorité. Ils englobent en effet, les feux de bois, paille, papier, textiles.

Ces foyers sont combattus surtout, pour ne pas dire uniquement, par des agents réfrigérants dont l'eau est le prototype.

2. Les feux *gras* qui sont ceux alimentés par des liquides combustibles (huiles, essences, etc...).

L'eau étant inefficace et même nuisible, il faut les juguler en les asphyxiant; ce résultat ne peut être atteint qu'en étalant sur leur surface une couche de mousse ou une nappe de gaz incombustibles. Ces gaz sont fournis soit par la sublimation de la neige carbonique (ex. appareils Rodéo) soit par la vaporisation de tétrachlorure de carbone (ex. appareils Pyré).

3. Les feux *d'origine électrique* qui sont ceux se produisant dans des appareillages et machines électriques. Leur extinction est généralement basée sur l'étouffement obtenu en utilisant la neige carbonique et le tétrachlorure de carbone. Il ne peut pas être perdu de vue toutefois que ce dernier produit dégage dans certaines circonstances des gaz extrêmement toxiques et ne peut donc pas être utilisé à l'intérieur des locaux.

Etant bonne conductrice de l'électricité, l'eau est à proscrire en raison des dangers d'électrocution et des dégâts qu'elle cause.

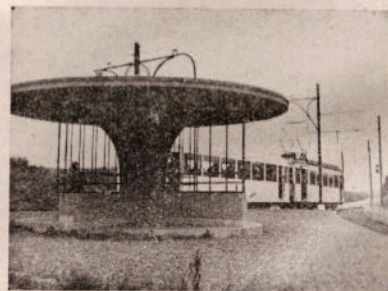
La mousse n'est pas utilisable parce qu'elle contient de l'eau.

(A suivre).



La photo ci-dessus montre ce que les Anglais ont réalisé comme abri d'attente en utilisant le fer et le verre.

Nous ne pouvons que les envier, car hélas, chez nous, une telle construction d'une ligne moderne et sobre ne subsisterait pas huit jours!



L'autre photo représentant l'abri situé au lieu dit « Quatre vents » sur la ligne électrique « Bruxelles-Louvain » est un exemple de la triste mentalité de certaines parties de nos populations. Les séparations qui avaient été prévues en verre « sécurite » ont été remplacées trois ou quatre fois, ayant été cassées à coups de pierre sans qu'on ait pu arrêter les auteurs de ces méfaits.

NOS AUTOBUS

Le *Moniteur* du 21 juillet donne le texte de l'arrêté du 1 juillet 1946 portant réglementation de la sélection et de la surveillance médicale des chauffeurs des services publics d'autobus et d'autocar.

Désormais, il est interdit à tout exploitant de transport de personnes par véhicules automobiles, de laisser conduire son véhicule par un chauffeur qui n'est pas muni d'un *certificat de sélection médicale*.

Les chauffeurs passeront obligatoirement tous les 5 ans un examen médical approfondi et tous les ans un examen médical de révision.

Les examens auront lieu dans un centre du service de santé administratif.

Les contrevenants sont passibles d'un emprisonnement de 1 à 8 jours et d'une amende de 5 à 200 francs.

Cet arrêté est entré en vigueur le jour de sa publication.

NOUVELLES LIGNES DONT L'ORGANISATION PAR LA S. C. N. V. A ÉTÉ AUTORISÉE

Avec exploitation par le groupe de Namur :

Ohey-Huy.

Namur-Flawinne-Malonne.

Ferrière-Huy.

Avec exploitation par affermage.

Hannut - Jauche - Jodoigne avec embranchement jusqu'à Herbais et Ville en Hesbaye.

Harzé - Aywaille - Pepinster.

Seraing sur/Meuse à Rotheux - Rimièrè.

Glons - Bassenge - Canne.

Huy - Couthuin - Andenne et Couthuin - Burdinne.

Tram MAGAZINE



LA BETTERAVE.

La saison betteravière bat son plein. Cette année la superficie emblavée est d'environ 45.000 hectares.

Ce qui est plus important, c'est que le rendement sera de 40 p. c. supérieur à celui de la saison 1945-1946.

Le personnel des lignes à trafic betteravier est astreint, en cette période de l'année, à un surcroît de travail.

Cette saison plus que jamais, il importe que la rotation des wagons soit suivie de près, que les « vides » arrivent et ne chôment pas.

Les ménagères de Belgique attendent avec impatience la nouvelle récolte, chef-train, mon ami, ne les fais pas attendre.

**

Dans la *Nation Belge* du 3 août, un article a été consacré à la descendance du grand peintre P. P. Rubens.

Le tableau généalogique, dressé patiemment par M. De Decker, un agent de change bruxellois et généalogiste à ses heures, porte plus de 5.000 noms.

P. P. Rubens, peintre célèbre, promu ambassadeur, eut sept enfants : Albert et Nicolas avec Isabelle Brandt et cinq que lui donna Hélène Fourment.

Le chercheur a notamment relevé que le wattman Alphonse Henri Van den Bergh-Van Praet en service sur la ligne Bruxelles-Londerzeel a du « noble sang de Rubens dans les veines ».

Il n'est n'en d'ailleurs pas plus fier pour ça!

**

Enseignement Professionnel

Sous ce titre nous annonçons dans notre dernier numéro notre intention de mettre à l'étude la publication de cours destinés au personnel employé.

Afin de répondre aux questions qui nous furent posées à ce sujet, tant par les nombreux inscrits que par d'autres, nous donnons ci-après le programme de cet enseignement dont la mise sur pied fut décidée par M. le Directeur Général en date du 16 août 1945.

Les buts poursuivis par cet enseignement peuvent se résumer comme suit :

1. Etendre les connaissances techniques et administratives des agents en général.

2. Perfectionner ces agents dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Préparer le personnel aux examens et concours instaurés en vue de l'accès à des emplois déterminés.

Cet enseignement ne comportera que des matières en rapport avec l'activité de la S. N. C. V. Il ne se substitue donc pas à l'enseignement général existant qui est à la base de celui que la S. N. C. V. instaure.

Programme des cours :

Les cours comporteront les 6 grandes subdivisions suivantes :

1. Des cours généraux.

2. Des cours d'exploitation.

3. Des cours de voies et travaux.

4. Des cours de traction et matériel.

5. Des cours de Service Social.

6. Des cours sur le service des finances.

Les cours généraux sont destinés à tous les agents inscrits. Ils constituent l'objet du premier cycle de leçons.

Les autres catégories seront au choix des agents ayant suivi avec fruit les cours généraux.

1. Cours généraux.

11. Les chemins de fer vicinaux.

12. L'organisation scientifique du travail.

13. La mécanographie.

14. La psychotechnique et la psychologie de l'homme au travail.

15. La statistique et la représentation graphique.

16. Géographie industrielle et commerciale et touristique.

17. Notions de comptabilité générale.

18. La sténographie.

2. Exploitation.

21. Droit de transport.

22. Conditions réglementaire pour le transport des voyageurs et des bagages.

23. Conditions réglementaires pour le transport des marchandises.

24. Les tarifs.

25. La comptabilité dans les services d'exploitation.

26. L'exploitation par autobus.

27. Les services des assurances.

28. Mouvement des trains.

3. Voies et travaux.

31. Voies et abords.

32. Matériel fixe. Bâtiments. Ouvrages d'art.

33. Cours de géomètre.

4. Traction et matériel.

41. Description du matériel roulant.

42. Le freinage du matériel roulant en général.

43. La fourniture et la transformation du courant, les sous-stations et les lignes aériennes.

44. La signalisation.

45. L'entretien du matériel roulant.

5. Législation du travail.

51. La protection légale du travail au point de vue de la durée, du travail des femmes et des enfants, du repos dominical ou hebdomadaire et des vacances annuelles payées.

52. La législation du travail : le contrat de travail.

Les salaires.

Le contrat d'emploi. Droits de coalition et d'association.

53. La protection légale du travail : hygiène industrielle. Hygiène du travail. Sécurité.

54. La prévoyance sociale. Assurances sociales.

6. Le service financier.

61. La comptabilité et le service financier à l'administration centrale.

62. Le contrôle comptable.

Les agents inscrits recevront en leur temps tous les renseignements utiles quant à l'organisation pratique de ces cours qui seront donnés par correspondance de façon à n'exclure personne du profit de cet enseignement. Inscription jusqu'au 1 décembre 1946 à la Direction Générale, 14, rue de la Science, à Bruxelles. Renseignements à fournir : nom, adresse, fonction et indication de « inscription aux cours S. N. C. V. »

Les JOURNAUX d'ENTREPRISES

Depuis que le premier numéro de *Nos Vicinaux* a paru, nous avons été mis en rapport, chaque mois, avec diverses entreprises belges et étrangères, qui déjà bien avant nous, avaient créé un journal destiné au personnel.



La conception de ces revues varie évidemment suivant le genre d'activité de la maison, le degré d'intellectualité des employés et l'existence de certaines réalisations sociales comme « bibliothèque et chalet sportif ».

Parmi les nouvelles revues que nous recevons actuellement signalons, *Arbeid en Vermaak* de la Bell Telephone. Le personnel de cette firme est groupé dans des sections dramatiques, sportives, d'art pictural et appliqué existant depuis 25 ans.

Nous avons reçu également *Nieuw spoor*, splendide revue de 36 pages, tirée en héliogravure à 40.000 exemplaires pour le personnel des « Nederlandsche spoorwegen ».

La tenue littéraire des multiples rubriques, la variété des photos, le choix des dessins artistiques, une mise en page hardie font de *Nieuw Spoor* une des meilleures revues du personnel que nous connaissions, exception faite de l'illinois Centrale Magazine.

Ces revues visent toutes à atteindre un but identique par des moyens parfois différents : créer un esprit de meilleure compréhension entre tous les travailleurs d'une même entreprise, en essayant de les faire entrer plus souvent en contact et de leur faire mieux connaître les multiples rouages de l'organisme qui les fait vivre et les fait travailler ensemble plus de 300 jours par an.

C'est dans cet esprit que nous essayerons d'améliorer constamment *Nos Vicinaux*.

NOS CONCOURS

CELA ME RAPPELLE.

Cette fois-ci nous avons tapé dans le mille!

Deux jours après la distribution du journal, un flot de lettres s'amoncelait sur le bureau de la rédaction et il y eut des moments de franche rigolade! Tous nos correspondants n'ont pas mérité de figurer au palmarès. Par exemple le contrôleur Langhendries, C. Burvenich (Junet) et Alois Proost, nous ont raconté l'histoire du petit chien qui va chez le vétérinaire, histoire qui se trouve depuis 20 ans dans le recueil « Wagons des Fumeurs » (heureusement, Langhendries en a envoyé d'autres).

D'autres ne semblent avoir qu'une idée très vague des limites de la décence. Nous savons apprécier la truculence rabelaisienne ou la farce breughelienne, qui sont dans les traditions de nos provinces, mais il y a la manière!

C'est pourquoi, nous dirons au « Corbeau » de Saint-Gilles que nous n'avons jamais vu ça « encadré ». Par contre la dernière fois nous avons mouché Richard Sommereyns (Curegem). Il nous plaît aujourd'hui de le féliciter pour son envoi d'histoires, troussées dans un style vivant et alerte.

Celui qui méritait la première place c'est certainement René Aerts, d'Aerschot, dont l'envoi d'une histoire de service du mois de juin nous a suggéré d'organiser ce concours.

Nous avions promis de récompenser les participants. Nous pensons que l'idée que nous avons eue, réunira les suffrages de tous.

Les lecteurs dont les noms suivent, dont les envois furent sélectionnés par le jury, peuvent se considérer comme propriétaire à titre collectif, des billets de la Loterie Coloniale dont les numéros suivent :

Le billet entier 14^{me} Tranche n° 258882.

Les dixièmes n°s 303170 - 297781 - 359292 - 101303
276814 - 388425 - 192936 - 245547 - 380058 - 214669.

Expliquons-nous, il y a 22 bénéficiaires. Si un billet entier sort avec le gros lot, chacun recevra 113.636 francs.

Si c'était possible, quel succès pour nos *Vicinaux*!

Si une somme trop minime était gagnée, elle serait soit rapportée pour un concours suivant, soit versée à une œuvre de la « résistance » vicinale.

Liste des agents dont les envois furent acceptés :

Aerts René (Aerschot).
Bran F. (La Louvière).
Botty (contrôleur) (Liège).
Boulangier A. (Saint-Nicolas).
Carlier P. (Eugies).
De Vuyst J. (Direction Générale).
Duchesne J. (Arhemmes).
Fontinai (Curegem).
Langhendries P. (Bruxelles).
Lansloot (Runst).
Massart R. (Charleroi).
't Kindt Julien (Oostkamp).
Proost Al. (Antwerpen).
Roels E. (Direction générale).
Rami A. (Turnhout).
Stas A. (Hasselt).
Sommereyns R. (Curegem).
Steelandt Désiré.
Vandenbosch (Louvain).
Vermaesen (Londerzeel).
Willième C. (Mons).
Hendrickx (Merxem)

Voici deux premiers envois :

C'était pendant la guerre. Etant en ce moment le contrôleur sur les lignes du groupe de Wareme, je circulais en vélo sur une grande route de la Hesbaye. En traversant un village, je croise un camion automobile équipé au gazogène en panne, lequel est entouré d'une bande de badauds.

Constatant que le chauffeur ne parvient pas à remettre sa mécanique en marche et me voyant arriver en uniforme, un loustic de s'écrier : « Eh l'homme de la Compagnie du Gaz, venez donc un peu à la rescousse. » (Envoi de M. Botty)

Dans certaines contrées en Wallonie, et sans doute également en Flandre, on organise encore périodiquement des concours de chant du coq.

Je ne sais pas au juste comment cela se pratique. Je suppose que tel le corbeau du bon père « La Fontaine » chaque inscrit est invité à faire entendre son doux ramage. Probablement que le palme revient à celui dont la voix est la plus harmonieuse, sinon la plus sonore.

Ces bêtes, lorsqu'elles sont menées au concours sont transportées dans des petites caisses en bois, rectangulaires, que leurs propriétaires portent à la main Les liégeois connaissent bien ces petites boîtes oblongues, d'où dégageait une ouverture pratiquée à l'une des extrémités, tel un panache, la queue ondulée du coq.

Or, ceci se passait un dimanche matin, à Liège, sur la ligne 53, de Liège à Jemeppe-sur-Meuse.

Il faisait un temps magnifique et il y avait assez bien d'affluence sur la voiture qui était desservie par la perceptrice.

A l'arrêt d'Hollogne aux Pierres, monte un quidam nanti d'une de ces boîtes dont j'ai parlé plus haut, et renfermant un coq.

Or, il faut savoir qu'à cette époque, sur les lignes vicinales du réseau de Liège, les coqs ou autres petits animaux n'étaient transportés que moyennant une taxe de 2 francs.

Profitant de l'affluence, et afin d'é luder le paiement de cette taxe, le quidam en question glisse sa petite caisse en-dessous d'une des banquettes. La perceptrice étant occupée ailleurs n'a rien remarqué et la taxe n'est pas appliquée.

Un peu plus loin, visite d'un contrôleur. Celui-ci contrôle toute la voiture et ne remarque rien, lui non plus.

Soudain s'élève dans la voiture un retentissant « cocorico ».

Le contrôleur qui travaille à son rapport, lève la tête et semble renifler l'air autour de lui — Tiens, fait-il, il y a un coq ici ...

Il a tôt fait de découvrir et le passager clandestin et son resquilleur de propriétaire. La taxe de 2 francs est appliquée et le voyageur s'exécute en maugréant. Toutefois, comme il y a eu tentative de fraude, le contrôleur applique une surtaxe de 5 francs.

Ah, mais cette fois-ci, c'en est trop! Blême de rage et de désespoir, à la grande joie de tous les voyageurs, le contrôleur y compris, le délinquant empoigne à deux mains la boîte contenant son coq, la projette violemment sur la banquette, et dans le langage pittoresque des « Tchanchètes » :

— Vasse areddji, môsite biesse d'ouhê... glapit-il. Djy paye pô l'inscrit ô concours di tchant d'coq, es y n'a co moye velou tchanter... Asteur, il fô qu'djy paye parce quau lieu d'clêre si bêch, y trouve moyen di d'rovi. Fost' areddji ... (Envoi de M. R. Sommereyns)