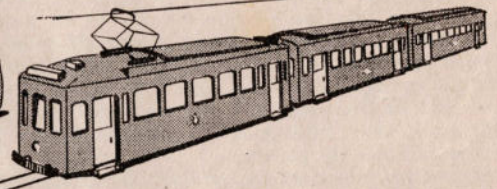
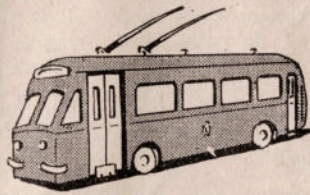
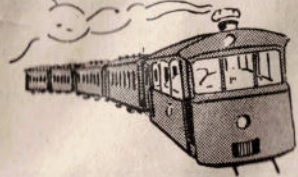
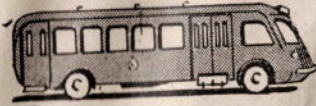


# NOS



# VICINAUX

— DEUXIÈME ANNÉE —  
N° 7 — MARS 1947

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)



Une des préoccupations essentielles de la S. N. C. V., dès les premiers jours de l'occupation, fut de préparer la campagne betteravière de 1940. Les sucreries et raffineries devaient recevoir du charbon et des calcaires avant la période de fabrication; d'autre part, le grand réseau, par où ces matières étaient acheminées en temps normal, ne semblait pas pouvoir intervenir utilement. Sans perdre un instant et dès que les obstacles purent être éliminés, les transports furent organisés vers toutes les sucreries du pays et ce ne fut pas sans satisfaction et soulagement que, vers la fin de l'année, la période de fabrication du sucre put être clôturée sans trop de difficultés.

Pendant ce temps, le transport des pommes de terre, des bois de mines, du charbon et des colis de toute nature s'organisa jusqu'au moment où le grand réseau reprit progressivement mais néanmoins d'une manière fort limitée, sa fonction importante dans le ravitaillement et l'économie du pays.

Le réseau vicinal assumait dès lors ses fonctions normales de distributeur régional des produits locaux et de ceux qui s'acheminent par voie mixte : grand chemin de fer-vicinal.

Le transport des denrées alimentaires et des marchandises ne fut pas la seule préoccupation au début de l'occupation. Celui des personnes devait retenir également toute l'attention de la S. N. C. V.

Le théâtre des hostilités s'était à peine éloigné de notre pays que déjà on pouvait assister à une lente reprise de l'activité économique. Celle-ci ainsi que les impérieux besoins individuels de ravitaillement mettaient beaucoup de nos concitoyens dans l'obligation de se déplacer dans le pays et même à entreprendre des voyages à grande distance. La pénurie des moyens de transport les

fit affluer vers nos lignes. A leur intention, la S. N. C. V. organisa sans désemparer des services de Bruxelles à Liège, Anvers, Turnhout, Hasselt, Mons, Charleroi, Namur, Gand, Bruges, Tournai ainsi que nombre de relations provinciales et interprovinciales.

Ensuite, au fur et à mesure que le grand réseau se remit à fonctionner, le réseau vicinal perdit peu à peu, au point de vue du transport des marchandises, une partie de son importance du début de l'occupation. Mais il n'en fut pas de même pour le transport des voyageurs dont l'ampleur ne fit que croître, cette fois moins sur le plan interprovincial que sur le plan régional.

C'est d'ailleurs dans ces espaces régionaux que se révéla l'utilité considérable des lignes vicinales et qu'on put notamment apprécier les bienfaits de l'extension de nos réseaux électriques.

La nécessité d'électrifier fut si évidente en certains cas, qu'il fallut bientôt songer à construire une des lignes les plus importantes du pays, c'est-à-dire la ligne d'Anvers à Turnhout, collecteur de toutes les activités de la Campine de et vers Anvers. Ce travail achevé en un temps record, se révéla ultérieurement de toute première utilité tant pour les voyageurs que pour l'alimentation des régions terminales de la ligne.

Nombre de relations n'ayant pu être établies en suffisance par le grand réseau, on s'habitua bientôt à prendre le vicinal pour gagner des régions éloignées.

Enfin, les services à caractère local furent également surchargés par suite de la carence absolue des autres modes habituels de transport.



Les statistiques détaillées du trafic publiées dans les rapports annuels du Conseil d'administration révèlent que durant les premiers mois de guerre, les transports de marchandises et denrées diverses représentèrent par mois, 13 millions de tonnes-kilomètres alors qu'ils n'en totalisaient que 6 millions en temps de paix. Mais il y eut surtout un développement progressif considérable du transport des voyageurs. Ce trafic qui était avant-guerre d'environ 190 millions de voyageurs par an, passa à 340 millions en 1942, pour atteindre 403 millions en 1943 et près de 397 millions en 1944. Près d'un milliard 400 millions de voyageurs furent ainsi transportés pendant la période de guerre.

La recette globale réalisée pendant les années 1940 à 1944 s'est élevée à deux milliards 650 millions de francs, dont 170 millions ont été distribués aux pouvoirs publics actionnaires, à titre de dividendes.

Ces résultats sont d'autant plus remarquables qu'ils furent obtenus avec des tarifs et les réductions en faveur de différentes catégories d'usagers (familles nombreuses, invalides, etc.) maintenus au niveau d'avant-guerre. La modicité de ces tarifs par rapport à la hausse des prix, due à une inflation sans cesse croissante, a rendu service à toutes les classes et en particulier aux travailleurs.

Tant qu'avaient duré les hostilités en territoire belge, les armées

allemandes entièrement motorisées, n'avaient eu aucun recours aux lignes vicinales. Par après, les autorités allemandes exigèrent des renseignements précis au sujet de la restauration des lignes, puis nous firent connaître que la S. N. V. C. allait avoir à subir le même régime que celui qui avait été imposé par l'armée belge aux lignes ferrées allemandes durant l'occupation de la Rhénanie en 1919.

En conséquence, il fallut assurer désormais le transport gratuit dans les trains ordinaires, des soldats et des civils allemands isolés, ainsi que des marchandises destinées à cette armée.

Il n'y avait rien à objecter, les articles 53 et 59 de la Convention de La Haye reconnaissent ce droit à l'occupant.

Toutefois, on veilla à ne donner suite aux réquisitions allemandes que dans la mesure où les prestations n'entraînaient aucune participation directe aux opérations militaires. Le résultat de la résistance opposée sans cesse aux injonctions de l'ennemi fut de réduire au minimum le parti que celui-ci entendait tirer des réquisitions mêmes.

En calculant celles-ci aux tarifs normaux, on constate que les transports faits pour le compte de l'occupant ont atteint à peine 1 p. c. des recettes globales du temps de guerre. Inutile d'ajouter que ces sommes n'ont pu être inscrites que pour mémoire dans la comptabilité des lignes vicinales !

(A suivre.)



## ON NOUS DEMANDE :

*Un lecteur nous demande : « qu'est-ce qui se passe entre le moment où des communes demandent l'instauration d'une ligne électrique et le jour de la mise en service ? »*

### PROCEDURE PREALABLE A LA CONCESSION ET A LA CONSTRUCTION D'UNE LIGNE VICINALE.

Le premier acte est un vote des conseils communaux sollicitant de la S. N. l'étude de la ligne et s'engageant en principe, sans fixation de somme, à intervenir dans le capital de la ligne et à rembourser les frais d'études si elle ne se réalise pas (la S. N. n'a de crédits que pour les lignes qu'elle construit).

Les demandes des communes sont alors soumises à l'examen des services compétents de la S. N. Après avis favorable de ceux-ci, on procède à la rédaction du *mémoire descriptif* qui comprend : la description du tracé, le devis estimatif pour l'établissement de la ligne, et de son utilité, les charges et les recettes probables.

Ce document est joint à la *demande de prise en considération provisoire* que la S. N. introduit ensuite auprès du gouvernement. La S. N. avise les pouvoirs publics intéressés (provinces-communes) de l'envoi de cette demande.

La prise en considération provisoire ayant été accordée par l'Etat, la S. N. procède à la répartition entre les futurs actionnaires de la part du capital qui leur incombe (généralement : Etat 50 %, province 25 %, communes 25 %), en même temps qu'elle introduit auprès du Gouvernement la *demande de prise en considération définitive* avec souscription de l'Etat.

Cette partie de la procédure donne souvent lieu à des démarches longues et laborieuses auprès des pouvoirs publics intéressés.

Après avoir réuni les souscriptions des communes, la S. N. envoie leurs délibérations au visa de la députation permanente.

Entretemps, les services techniques ont commencé les études définitives du projet : lever des plans, profils, etc...

Les plans une fois dressés, constituent avec le mémoire descriptif, qui au cours des études a dû être souvent remanié et avec le projet des tarifs, etc. le *dossier* de la

« demande en concession » qui est envoyé au Gouvernement pour subir, à partir de ce moment toute la filière des nombreuses enquêtes prescrites par la loi : enquête dans les communes empruntées, avis des conseils communaux et de la députation permanente, des services techniques communaux, etc...

Les observations présentées au cours des enquêtes sont communiquées à la S. N. qui donne son avis sur chacune d'elles.

Le dossier ainsi complété est renvoyé au Gouvernement en même temps que la justification officielle de la souscription du capital ; le département des Communications est à ce moment armé de toutes les pièces qui lui permettent d'approuver les plans et de provoquer l'A. R. de concession.

Les plans du tracé étant approuvés, il reste à dresser les plans parcellaires détaillés indiquant les terrains à acquérir.

Les plans parcellaires ont, à leur tour, à subir des enquêtes et c'est seulement après leur approbation que la S. N. peut commencer à acquérir les terrains.

Dans l'intervalle, la S. N. dresse les plans des ouvrages d'art, prépare les devis et cahiers des charges, afin de pouvoir mettre les travaux en adjudication dès qu'elle sera en possession de tous les terrains nécessaires.

Cette procédure longue et complexe fait aisément comprendre qu'il s'écoule souvent un temps considérable entre le moment où un projet de ligne ferrée voit le jour et celui où il entre dans la période d'exécution.

Extrait de l'article « Journaux d'entreprises » par M. Max HEF paru dans le journal le *Soir*, en date du 4 février 1947 :

« Bref l'opportunité et l'utilité d'un journal d'entre-prise ne sont désormais plus discutables, particulièrement au moment où l'on prépare la participation des travailleurs à la gestion de l'Economie. »

#### Quelques types :

« Aussi bien de nombreuses réalisations attestent ce qui vient d'être dit. Nous avons vu bon nombre de types de journaux de ce genre et certains constituent une réelle réussite. Nous ne pouvons songer à les citer tous ici. A titre d'exemple, pour notre pays, nous dirons quelques mots du plus récent : *Nos Vicinaux*. Né il y a quelques mois à peine cet organe a adopté la bonne formule et, en quelques pages vivantes et illustrées, pourvoit aux divers objets énumérés ci-dessus. »

# Chronique Sociale

## PENSION LEGALE DE VIEILLESSE.

**N**OUS reproduisons, ci-dessous, un important avis publié par le Ministère du Travail et de la Prévoyance sociale, à l'intention des anciens salariés et des veuves de salariés.

### » Majoration de rente de vieillesse sans enquête sur les ressources.

» Il est rappelé aux anciens salariés et aux veuves de salariés, désireux de bénéficier des dispositions de la loi du 28 août 1946, que les demandes en majoration de rente de vieillesse sans enquête sur les ressources, qui, depuis la mise en vigueur de cette loi, doivent être introduites à l'intervention des administrations communales, sortiront leurs effets au 1<sup>er</sup> octobre 1946, à la condition qu'elles soient introduites avant le 1<sup>er</sup> janvier 1947.

» Les demandes qui seront introduites après cette date, ne sortiront leurs effets qu'à partir du 1<sup>er</sup> mois suivant celui au cours duquel elles auront été formulées.

### » Doivent introduire une demande :

» 1. Les ouvriers, ouvrières, et employés âgés de 65 ans au moins qui, nés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1881, ont effectué les versements légaux ou, nés avant cette date, peuvent apporter la preuve qu'ils ont eu la qualité de salariés pendant 10 ans au moins entre 50 et 65 ans ;

» 2. Les employées âgées de 60 ans au moins, qui nées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1886 ont effectué les versements légaux, ou, nées avant cette date, peuvent apporter la preuve qu'elles ont eu la qualité d'employées pendant 10 ans au moins, entre 45 et 60 ans. Les employées peuvent solliciter la majoration sans enquête sur les ressources à partir de l'âge de 60 ans, mais lorsque cet avantage est accordé entre 60 et 65 ans, il subit une réduction qui est définitivement appliquée même après l'âge de 65 ans ;

» 3. Les veuves d'ouvriers et d'employés âgées de 65 ans au moins, qui bénéficient du complément de pension de survie et qui ont effectué les versements légaux en qualité d'assurées libres, pour autant cependant qu'elles ne bénéficient pas encore du montant maximum de la majoration de rente de vieillesse après enquête sur les ressources.

### » Doivent cependant s'abstenir d'introduire une demande :

» Ceux ou celles qui touchent, actuellement déjà, des arrérages trimestriels s'élevant au moins à :

» 2.796 francs s'il s'agit d'un homme marié vivant avec son épouse ;

» 1.396 francs s'il s'agit d'un homme marié séparé de son épouse ;

» 1.871 francs s'il s'agit d'un homme ou d'une femme célibataire, veuf, divorcé ou séparé de corps et de biens.

» Ces sommes leur sont liquidées par la Caisse Nationale des Majorations de rente, 93 ou 158, rue Royale, à Bruxelles.

» Aucune demande de complément de pension de vieillesse ne doit être introduite, cet avantage étant accordé d'office aux bénéficiaires de la majoration sans enquête sur les ressources. »

Le Service Social se tient à la disposition des agents ou anciens agents et des veuves qui éprouveraient des difficultés en matière de pension de vieillesse et de survie.

## DOMMAGES DE GUERRE.

Les sinistrés qui ont introduit leur dossier de dommages de guerre conformément à l'arrêté du 15 mars 1941 et avant la publication de l'arrêté-loi du 19 septembre 1945, sont dispensés d'introduire une nouvelle demande comme le prévoyait cet arrêté-loi.

Si leur dossier leur a été renvoyé, ils sont autorisés à le réintroduire tel quel. Ils seront toutefois tenus de fournir les renseignements complémentaires qui leur seront éventuellement réclamés par les directeurs provinciaux du Ministère de la Reconstruction.

## REEQUIPEMENT MENAGER.

*Les bons B. 9, B. 10, C. 4 et P. 5 sont validés pour l'achat d'articles textiles et de chaussures. Chacun de ces bons à une valeur de 100 francs.*

*Pour être valables, les bons doivent être revêtus du timbre à date de la poste ; à cet effet, les bénéficiaires présenteront leur feuille de bons B., C. et P., avec leur carte d'identité, à l'un des guichets du bureau de poste qui les dessert.*

*Les bons ne peuvent être détachés des feuilles auxquelles ils appartiennent que par les soins du commerçant et au moment de l'achat ; le titre de propriété que comporte la feuille de bons B, doit être également présenté.*

*A partir du 1 janvier 1947, les timbres 1, 2 et 3, attachés aux bons C. 3 sont sans emploi ; les bons C. 3 restent, jusqu'à nouvel ordre, valables pour l'achat d'articles de ménage en faïence et de gobeletterie.*

## ALLOCATIONS AUX ESTROPIÉS ET MUTILES.

**U**NE série d'arrêtés vient de paraître précisant et améliorant les conditions d'obtention de l'allocation attribuée aux estropiés et aux mutilés.

Les taux de l'allocation sont fortement relevés et s'élèveront, à partir du 1 janvier 1947, à :

120 francs par % lorsque le degré d'incapacité atteint 30 à 55 % ;

130 francs par % lorsque le degré d'incapacité atteint 60 à 75 % ;

140 francs par % lorsque le degré d'incapacité atteint 80 à 100 %.

Il en résulte, que l'allocation pour une invalidité permanente de 100 %, qui était antérieurement de 7.500 francs par an, est portée à 14.000 francs.

Les anciens bénéficiaires n'ont aucune formalité à remplir ; le montant de leur pension sera révisé d'office.

A cette occasion, rappelons que l'allocation peut être sollicitée par les estropiés et mutilés (sauf s'ils bénéficient déjà d'une réparation légale pour leur infirmité), les aveugles ainsi que les sourds et muets qui répondent aux conditions suivantes :

1. Etre de nationalité belge et domicilié en Belgique ;

2. Etre âgé de 14 ans au moins et de 65 ans au plus ;

4. Etre atteint d'une invalidité permanente et définitive de 30 % au moins ;

4. Se trouver dans le besoin.

En ce qui concerne l'état de besoin, les arrêtés récents fixent des conditions assez larges ; d'autre part, l'état de besoin n'intervient pas lorsqu'il s'agit d'estropiés-élèves et d'estropiés-apprentis.

Les demandes d'allocations doivent être adressées à l'Administration communale.

Les agents qui désireraient des renseignements complémentaires à ce sujet, peuvent faire appel au Service Social de la Société Nationale.

Accueille avec sympathie le « nouveau » qui travaille à tes côtés.

Il sera heureux de sentir une atmosphère cordiale autour de lui.

Tu as été un « bleu » également et souviens-toi que tout n'a pas été facile au début.

Si l'on ne t'a pas aidé à ce moment ce n'est pas une raison pour ne pas mettre à l'aise ton nouveau collègue.

La courtoisie et les bonnes relations DOIVENT COMMENCER ENTRE MEMBRES DU PERSONNEL.



Avant de signaler les nouvelles entrées d'agents dans nos bureaux nous sommes heureux d'annoncer que la cigogne est passée chez M. Roland H., moniteur d'organisation. Les premiers vagissements de Marie-Louise ont été chronométrés par son papa. Nos meilleurs vœux à la maman.

Le Service Social, créé il y a quelques mois, complète petit à petit le cadre des auxiliaires sociales indispensables pour assurer les multiples missions et enquêtes qui lui sont dévolues. C'est ainsi que sont entrés successivement M. Chèvremont, auxiliaire social et Mlles Cornelissens et Laurent, auxiliaires sociales.

Mlle Scheers (dactylographe) va nous quitter pour se marier, ce qui est une excellente raison, et Mme Lobet a également quitté les vicinaux.

M. Hubert, inspecteur technique principal à Ostende a pris sa retraite. M. Hubert, qui a assuré les mesurages et a assisté à l'inauguration de nombreuses lignes vicinales, doit avoir de nombreux souvenirs à ce sujet. Nous ne manquerons pas d'aller prochainement l'interviewer.

Pour M. Tamines, sous-chef de bureau C. C. l'heure de la pension a sonné également. Nous leur souhaitons d'en profiter longuement.

Nous nous souvenons tous de l'adjoint de M. Blétard au ravitaillement, Baude junior, qui dut prendre le maquis en 1944.

Le *Moniteur* du 17 janvier vient de nous apprendre que le sous-officier R. Baude a été commissionné à titre exceptionnel au grade de sous-lieutenant en raison des services rendus au pays dans la résistance.

Nos félicitations à notre camarade qui fera vraisemblablement carrière à l'armée.

Le 29 janvier nous parvenait une triste nouvelle. Georges Hemberg était mort. Ayant pris sa pension il y a 3 ans, notre ami Georges venait encore régulièrement aider M. Dehollander à la bibliothèque. Il avait gardé sa verve intarissable, et de temps à autre il aimait à discuter passionnément avec des visiteurs occasionnels. Peu connu des jeunes éléments, il était par contre apprécié et aimé par tous ses anciens collègues. Il fut l'âme et l'organisateur du premier syndicat il y a quelque vingt-cinq ans. Wallon 100 p.c. il était président des « Aclots de Bruxelles ». Georges Hemberg est parti, emportant tous nos regrets.

### GRUPE DES FLANDRES.

Le dimanche 29 décembre 1946 une fête de Noël a été organisée pour les enfants du personnel, sous le parrainage de M. Louis Jacobs, directeur honoraire, de M. Hoens, ingénieur chef de groupe et de M. Van Habost, ingénieur.

Plus de 600 personnes, parmi lesquelles 250 enfants y participèrent. Il y eut des chants, des monologues, des choeurs, un récital de piano, enfin un vrai programme « non-stop »!

Après la distribution des cadeaux aux enfants, au milieu des cris et des rires, eut lieu une tombola gratuite pour les enfants et les grandes personnes. Pour terminer, une revue « Avec le vicinal on va partout » fut interprétée avec grand succès.

Félicitons le comité groupant de nombreux membres du personnel, ainsi que les acteurs de la revue pour la brillante réussite de cette fête enfantine, dont on parlera encore longtemps dans les familles.

## TRENTE ANNÉES D'EXPLOITATION VICINALE DANS LE GROUPE DES DEUX FLANDRES

Au lendemain de la guerre 1914-1918, l'exploitation du réseau des deux Flandres qui avait énormément souffert par suite des opérations militaires, était affermée à 7 compagnies indépendantes les unes des autres.

Les lignes exploitées à la vapeur se développaient sur 980 km. L'électrification n'était assurée que sur 81 km. 850 mètres.

La S. N. C. V. dut reprendre l'exploitation de toutes ces lignes affermées, sauf pour celles de la côte et pour 2 lignes de la région gantoise Gand-Merelbeke et Gand-Zomergem encore exploitées par la S. A. des Tramways électriques de Gand.

Nous ne parlerons pas des difficultés de toute nature rencontrées à cette époque par la S. N. C. V. eu égard à l'état du matériel après guerre et à la dispersion des centres d'entretien mal outillés.

### Situation en 1939.

A cette époque le réseau électrique, considérablement étendu est passé de 81 km. 850 à 332 km. 730.

Sur toutes les autres lignes, le transport des voyageurs est assuré par des automotrices. Malheureusement, les recettes fléchissaient depuis plusieurs années, accumulant vers cette date un montant total de 30 millions de perte.

En 1924, les recettes voyageurs totales représentaient 21 p. c. de la recette du réseau entier, en 1939 elles n'atteignaient plus que 8 p. c.

La progression des recettes pour tout le pays répondait exactement à l'augmentation de tarif de 250 p. c. intervenue de 1924 à 1929.

Or, pour les Flandres, alors que la recette voyageurs aurait dû monter à 51 millions (20,4 × 2,5), il ne fut encaissé que 34,6 millions soit une *moins-value annuelle des recettes de l'ordre de 16,4 millions.*

Cette situation était due à la concurrence effrénée des autobus. En 1939, sur 161 lignes d'autobus 33 seulement furent attribuées à la S. N. C. V.

### Situation en 1945.

Le réseau des Flandres a été très éprouvé par les faits de guerre et l'occupation ennemie.

Les allemands ont fait procéder à l'enlèvement de 170 km. de voies ferrées, soit 40 p. c. des lignes enlevées dans tout le pays.

Les pouvoirs publics seront appelés à se prononcer sur l'importante question de la reconstruction — ou non — de ces lignes ferrées.

La S. N. C. V. s'est préoccupée d'organiser des transports par autobus, le long de toutes les lignes démontées. Elle poursuit également de vastes expériences d'exploitation par autobus et camion.

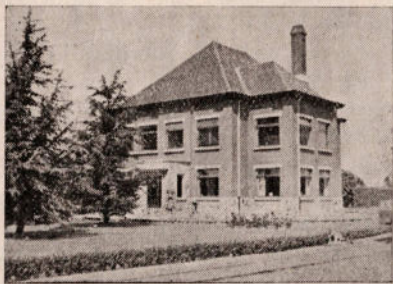
La situation des lignes a évolué favorablement, c'est ainsi que par rapport à la recette voyageurs totale du pays, celle du groupe des Flandres représente 18,5 p. c. (cf. pourcentage 1924).

### Projets.

La Société Nationale projette l'électrification des lignes suivantes :

1. Courtrai — Tournai.
2. Wetteren — Hamme (créant la liaison électrique Gand-Anvers).
3. Gand — Zwynaerde — Merelbeke.
4. Courtrai — Ooigem — Dentergem et construction d'une section nouvelle Dentergem — Tielt remplaçant Dentergem — Aarsele.

La S. N. C. V. compte sur l'appui des pouvoirs publics pour développer son œuvre et éliminer tout double emploi qui ne serait pas reconnu indispensable.



Le bâtiment de la Direction, à Destelbergen.

# VICINALE

## GROUPE DU HAINAUT.

On nous prie de signaler le décès de Fernand Dequick le 28 janvier 1947 après 22 ans de service, de Maurice Dessily le 21 janvier, après 33 ans de service, et de Paquet, Arthur, le 15 février, après 28 ans de service.

\*\*\*

Les agents du Tournais ont pu croire qu'ils étaient oubliés dans cette page consacrée à la vie vicinale. Il n'en est rien. Nous avons pris nos dispositions pour recevoir désormais une chronique de la ville des « Chonq Clochers ».

Entretiens, nous avons appris qu'une société d'agrément groupant les membres du personnel avait été mise sur pied depuis novembre dernier et qu'une première fête suivie de bal avait eu un succès retentissant.

Société sans but lucratif fondée en mai 1946, dont le Comité, choisi parmi le personnel, se compose de :

Président d'honneur : M. Léon Rousseau, chef de service.

Président : Vincent, Georges.

Secrétaires : Messines, Adolphe et Comble, Raymond.

Trésoriers : Lambert, Robert et Delys, Charles.

Commissaires : Doutreluingne, Omer; Quiévreux, Roger; Verpoort, René, etc...

## Comité des fêtes et publicité.

Barbieux, Joseph; Barbieux, Marcel; Barbieux, Maurice; Van Laecke, Arthur, que chacun doit féliciter, puisqu'il a fait preuve de vigilance et se distingue de manière à pouvoir donner à ses membres le maximum de satisfaction.

Le résultat financier appréciable aurait dû permettre l'équipement d'une équipe de football.

« Mais on a pu âheie di trovê des pronostikeu qui des djoueu! » En plus la maladie a fait des ravages à Tournai et les plus dynamiques ont été « croqués »!

Il est plus que temps de se mettre à l'entraînement, les « Tramboys de Courtrai » auront terminé leur calendrier fin avril, à ce moment il faudrait que les « Tournaisiens » soient là!

## GROUPE DE LOUVAIN.

C'est une figure bien connue dans le groupe et sympathique à tous qui vient de prendre sa pension après une carrière particulièrement longue. M. Jean D'Haen, machiniste-instructeur, vient de descendre pour la dernière fois d'une 18 T. après 50 années de service à notre société.



## LES PROPOS DU CONTROLEUR BOUDARD

Terminus! Tot'l'monde dihind, les p'tits comme les grands. Eh! bondjou chef, vos esté so l'voitur'?

— Larcier, je suis monté sur la motrice aux « cinq coins » c'est-à-dire deux sections avant le terminus.

— Eh bin vo's esté com'l'hom' invisib' di cinéma!

— C'est possible, mais moi je vous ai attendu en vain, vous êtes resté bavarder devant, avec le wattman.

— Mins d'j'aveu veyou qui Djozef si t'név todi so ine patte comme ine poye, i sonle qu'il a st'ine aguesse...

— Vous l'avez distrait pendant son service...

— Oh pardon, min mi bell'mère a st' on rimède...

— Larcier, trois personnes sont montées au dernier arrêt, sur la plate-forme arrière et vous êtes resté devant.

— Min vo les kinohé com' mi, chef c'est l'éch'vin qu'a st'on parcours, li fi dè mouni qu'a sti n'abonnemin, et l'aut, c'est l'contrôleur dè ravitaillement...

— C'est exact, mais que dit le Règl. Expl. article 20, par. g. :

**Le receveur qui a terminé sa perception se tient debout dans le compartiment à proximité immédiate de la plate-forme munie du frein...**

Il est clair et vous le savez, que dans le cas d'une motrice électrique votre place est sur la plate-forme arrière.

— Bin sur, qui dj'el sais, min c'est pénib' di léyi sofri on camarade...

— Larcier, il est 58, vous avez deux minutes pour remplir votre feuille et servir vos voyageurs.

— Bin chef, vo savi mi, dji sô todi contint.

## NOS PENSIONNÉS

NOMS	Fonction	Bureau d'attache	Date mise à la pension	Années de service
D'HAEN, Jean	Mach. instr.	Louvain	1-2-1947	50
DE PYPERE, Victor	Chaudronn.	Courtrai	1-3-1947	28
DELAHOUSSE, Henri	Ajusteur	Courtrai	1-4-1947	39
DEPREZ, Léon	Manoeuvre	Kessel-Loo	1-2-1947	36
HAEGENS, Evariste	Foreur	Destelbergen	1-3-1947	43
REMITTS, Henri	Receveur	Wemmel	1-3-1947	32
SCHOOVAERTS, Hubert	Chef recev.	Haecht	1-2-1947	36
SMEKENS, Louis	Chauff. H.L.	Louvain	1-3-1947	36
SOCQUET, Jules	Commis	Haecht	1-2-1947	46
VAN TILBORGH, Alfons	Piocheur	Merksem	1-2-1947	26
VAN BENEDEEN, Alfred	Conducteur	Charleroi	31-1-1947	27
VERDUYN, Gaspard	Chef recev.	Assebroeck	1-4-1947	39

## LE FOOTBALL DANS NOS GROUPES



L'équipe des Vicinaux de Louvain, menée par le contrôleur Delvaux, a partagé durant toute la saison les deux premières places du classement corporatif avec l'équipe des « Accus Tudor ».



L'équipe des « Tramways » de Courtrai, composée de joueurs provenant des dépôts de Courtrai et des environs, a commencé les matches de retour du championnat corporatif de la région. Elle est deuxième au classement avec un goal average impressionnant.

## ANALYSE DES ACCIDENTS SURVENUS AU COURS DES TROIS PREMIERS TRIMESTRES 1946.

Le troisième trimestre 1946 n'a fait enregistrer aucune amélioration, quant au nombre d'accidents, ceci contrairement à une attente toute légitime.

Pensez-vous bien sincèrement, que les résultats ont vraiment atteint la limite maximum réalisable?

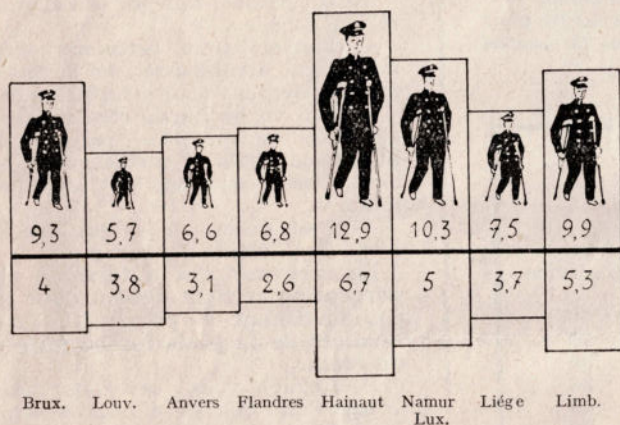
En toute équité, il faut répondre *négligemment*.



Vous serez bien d'accord pour admettre que les accidents, n'ayant entraîné aucune incapacité de travail, ne doivent souvent leur caractère de moindre importance qu'au seul facteur « CHANCE » car qui dit « accident » évoque les notions de RISQUES, de DOMMAGES, d'INVALIDITE.

Le tableau ci-dessous montre l'incidence du nombre d'accidents n'ayant entraîné aucune incapacité sur le nombre total des sinistres: au cours des neuf premiers mois de 1946, leur nombre fut de 551 cas pour 1667 accidents, soit 1/3.

### Nombre d'accidents par 100 agents AVEC incapacité de travail



### SANS incapacité

Imaginons un instant que le facteur chance ne soit pas intervenu, nous aurions eu 551 ACCIDENTS GRAVES supplémentaires à déplorer.



## LA PSYCHOTECHNIQUE.

L'objet de la psychotechnique est l'étude du facteur humain et le but supérieur est l'adaptation du travail à l'homme et réciproquement de l'homme au travail.

Pour réaliser ce but, le psychotechnicien procède en premier lieu à l'analyse du travail et des conditions dans lesquelles il se fait.

Il recherche ensuite les conditions que doit présenter le travailleur pour accomplir le travail voulu et étudie les moyens permettant de s'assurer si l'homme les possède.

Enfin, le psychotechnicien suit le travailleur dans son travail afin de se rendre compte de ses effets sur l'homme et des influences agissant sur lui.

La psychotechnique peut aussi approprier les travailleurs au travail auquel ils sont les plus aptes et sélectionner les plus aptes de façon à assurer à tous la sécurité et la moindre fatigue.

La psychotechnique aura en plus à remplir une mission sociale de la plus haute importance: le reclassement des invalides et des accidentés du travail. Procurer à ces malheureux, éprouvés par le sort, un travail à leur portée, les aidant ainsi à continuer le combat dans la vie dans un métier pour lequel ils ont conservé des aptitudes suffisantes.



Au cours du mois de janvier, deux incendies se sont déclarés dans des bâtiments de la S. N. C. V. Quoique de gravités différentes, chacun de ces sinistres comporte des leçons dont tout le monde peut faire son profit.

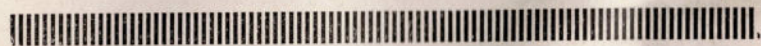
L'un de ces incendies éclata un soir dans la toiture d'une remise, autour du conduit de fumée d'un gros poêle d'usine. Rapidement découvert et résolument combattu par un agent se servant intelligemment d'un appareil extincteur en bon état, le feu n'a pu causer que des dégâts insignifiants.

Cet incendie attire cependant l'attention sur le danger inhérent aux tuyaux métalliques évacuant la fumée des poêles d'usine. D'une manière générale on ne peut s'estimer à l'abri de tout risque que si la précaution suivante est prise. **Entre, d'une part, la surface extérieure d'un tuyau en tôle traversant une toiture ou une cloison, et d'autre part, les boiseries voisines, il doit être prévu une distance d'au moins 50 centimètres.** Si l'intervalle est rempli au moyen d'un matériau résistant au feu, cette distance peut être réduite jusqu'à 25 centimètres.

Le second incendie, plus grave, s'est déclaré de nuit dans un local servant de dépôt d'huiles de graissage et contenant en même temps un fût de pétrole; il a détruit ce local avec tout son contenu et deux ateliers contigus, le tout s'étendant sur une superficie d'environ 100 mètres carrés.

La cause première de ce sinistre, a été l'absence d'un éclairage électrique de sûreté dans le dépôt en question. En effet, si un tel éclairage avait été installé, l'ouvrier qui devait prendre du pétrole n'aurait pas dû s'éclairer au moyen d'un appareil portatif. Encore qu'une simple lampe électrique de poche aurait éliminé tout risque. Malheureusement, l'appareil portatif était précisément celui qui, en pareilles circonstances, est le plus dangereux, c'est-à-dire la torche.

A constater que de telles imprudences se commettent encore, on s'étonne qu'il n'y ait pas encore plus d'accidents et on se demande si tous les ouvriers connaissent suffisamment les gros risques que comportent l'emmagasinage et la manipulation des combustibles liquides et tout spécialement des produits à basse température d'inflammation, tels que l'essence de pétrole et le pétrole.

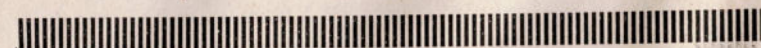


## DEUX TUÉS DE NOMBREUX BLESSÉS GRAVES

Tel est le bilan de la terrible collision qui a eu lieu à Baelen-Forges, sur la ligne de Verviers-Eupen, le 9 février dernier.

Conducteur, receveur, contrôleur et chef à tous les degrés, souvenez-vous à tout moment de l'importance de votre mission et de vos responsabilités.

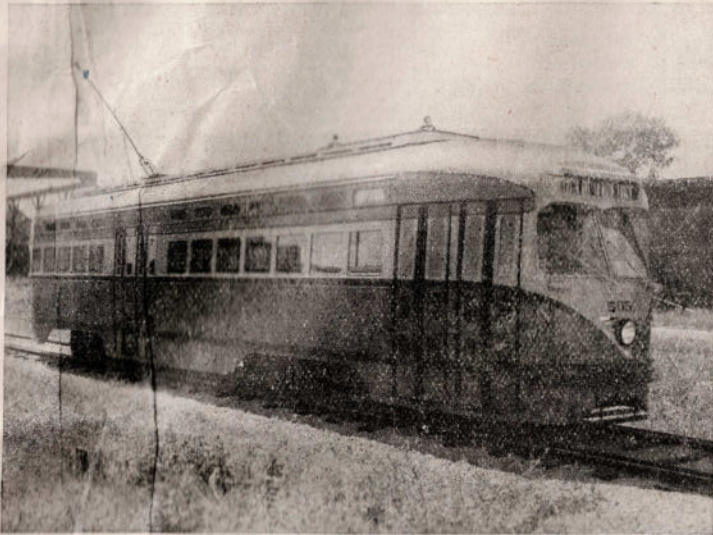
**Votre sécurité est liée à celle des voyageurs que vous transportez.**



## LA VOITURE P. C. C.

Au cours de la réception des membres de la presse, qui eut lieu à Louvain après la présentation du nouveau modèle d'autorail, M. le Directeur Général au cours d'une allocution improvisée parla d'une motrice électrique américaine d'un type dit *P. C. C.*, dont les caractéristiques principales semblent devoir être adoptées comme standard par les grandes sociétés de tramways européennes.

Les motrices *P. C. C.* sont d'une conception entièrement nouvelle, résultant d'une refonte complète de tous les procédés de construction et d'équipement qui semblaient être devenus classiques et immuables dans le matériel de tramway. Le but poursuivi a été d'utiliser au maximum les possibilités techniques des voies ferrées existantes et du système de distribution du courant par fil de trolley.



Ces véhicules sont à caisse entièrement métallique et supportée par deux bogies. La suspension est complètement réalisée par éléments en caoutchouc, même les centres de roues sont élastiques, afin de réduire le plus possible le bruit du roulement, et assurer un confort inégalé aux voyageurs. Les équipements de traction, à démarrage automatique, sont commandés par des pédales, et assurent une accélération telle que la vitesse commerciale des véhicules est considérablement relevée.



Un système d'aération et de chauffage perfectionné ajoute encore au confort des passagers en créant dans la voiture une ambiance tempérée, en été comme en hiver.

Ces motrices sont destinées à rouler seules, et à assurer des passages fréquents. Espérons que bientôt nous pourrions apprécier leurs qualités sur nos grandes lignes interurbaines. La S. N. C. V. négocie actuellement l'achat de 24 de ces voitures « up to date » afin de juger de leur rendement réel et de pouvoir envisager, tous éléments en main, leur extension éventuelle sur notre réseau.

## NOS AUTOBUS

Nouvelles lignes dont l'organisation par la S. N. C. V. a été autorisée.

Avec exploitation par le groupe de Namur.

Namur - Flawinne.

Avec exploitation par le groupe de Liège-Limbourg.

Liège - Warzée - et Warzée - Marloie.

Liège - Fléron - Soumagne - Verviers.

Liège - Bellaire - Micheroux - Soumagne.

Huy - Ferrières et extension - Strée - Vierset - Barse.

Molenbeersel - Kessenich - Ophoven - Maaseik.

Avec exploitation par affermage.

Brugge - Wenduine.

Overmeire - Lokeren - Zaffelare - Loochristi.

Doel - Kalloo - Beveren - Antwerpen.

Sint-Leenaerts - Merksem - Brasschaat.

Sint-Leenaerts - Oostmalle.

Ciney - Leignon - Chevetogne - Montgauthier.

Canne - Bassenge - Glons - Sluse - Tongres.

Extension : Verviers - Gemmenich - Cimetière américain d'Henri-Chapelle.

Eupen - Dolhain.

La Calamine - Eupen.

### QUESTIONS ET RÉPONSES

Le porteur d'avis de la S. N. C. B., coiffé d'un képi à galon bleu, en service, doit-il payer sur un autobus vicinal?

L'exploitant transportera, à titre gratuit, dans la limite de deux personnes par voiture, les porteurs d'avis de la Société Nationale des Chemins de fer belges et des chemins de fer concédés, lorsqu'ils sont chargés de la remise à domicile des avis d'arrivée.



## LA CHRONIQUE DU WATTMAN

Conduire une voiture de tramway n'est pas ce que pourrait se figurer le commun des mortels ; il ne suffit pas de tourner une manivelle de contrôler d'une manière plus ou moins consciente et d'actionner avec insistance et sans nécessité la trompe d'alarme.

Ecoutez plutôt ce qu'en pense un wattman expérimenté avec lequel j'ai eu le plaisir de m'entretenir tout récemment.

Il m'a demandé de ne pas révéler son nom, ce que je fais bien volontiers.

Nous causons donc de choses et d'autres et naturellement la conversation s'orienta vers son métier à lui — vers la conduite rationnelle d'un tramway.

J'aime mon métier, me dit-il, je le considère comme un sport, et au fait quand on y songe de plus près il en est bien ainsi.

Me voyant tout surpris il se mit à rire et poursuivit : mais oui, c'est un sport car malgré tous les obstacles qui se présentent il faut que la voiture respecte l'horaire et sachez bien que j'y tiens, ce serait une atteinte à ma fierté que de ne pas arriver à l'heure exacte.

Du reste tout le monde n'y parvient pas!

Si la route était toujours libre ce serait monotone, mais regagner des minutes pour combler un retard dû à un encombrement ou à une interruption de service, il faut en convenir, c'est sportif.

Vous vous demandez sans doute comment il s'y prenait!

Nous comprendrons mieux la chose en décomposant la marche de la voiture entre deux arrêts en ses éléments principaux, soit :

a) Le démarrage ou passage sur résistances (manivelle de la position point mort à fin série ou fin parallèle suivant la vitesse compatible avec le trajet).

b) La marche directe sur moteur ou marche sur caractéristique (manivelle en position fin série ou fin parallèle).

c) La dérive ou marche à voiture lancée (manivelle ramenée au point mort).

d) Le freinage, (depuis la mise en action des freins jusqu'à l'arrêt complet).

(suite page 8)

Le problème se résume donc à Economie de temps et de courant.

Pour le temps — voici ce que me dit le wattman avec lequel je m'entretenais.

Vous ne pourriez croire les secondes que l'on peut gagner d'abord en démarrant dès le signal donné, si toutefois les voyageurs sont montés, bien entendu.

Ensuite, le démarrage proprement dit doit être rapide pour réduire le temps pendant lequel la voiture se déplace à faible vitesse.

Et que faites-vous des voyageurs? me direz-vous, ils doivent être bousculés.

Notre wattman a cependant raison, le démarrage doit être rapide mais ce qui gêne les voyageurs ce sont les chocs et non le fait que la voiture augmente rapidement de vitesse si cette augmentation est progressive et régulière donc sans à-coups.

D'ailleurs, le wattman ajoute :

Au départ l'on constate que certaines voitures donnent un choc à la mise en mouvement, pour y obvier je desserre les freins juste au moment du départ, ni plus tôt, ni plus tard c'est une affaire de doigté, c'est le métier voyez-vous!... puis je franchis les plots du couplage série un à un à cadence régulière, j'attends quelques secondes en fin de série pour préparer le couplage parallèle, et je passe sur les plots parallèles à la cadence adoptée en série.

Et vous ne franchissez jamais deux plots à la fois, lui demandais-je. Oh cela, me répondit-il, c'est bon pour les débutants!...

En effet, rencontrant mon wattman en service, j'ai pu constater qu'il agissait exactement comme il l'avait dit, son démarrage était souple et régulier, sans aucun choc.

Et voici pour fixer les idées un tableau mentionnant le temps de démarrage, en terrain plat, suivant la composition du train et le matériel utilisé :

Type de voiture	Accélération moyenne en m/sec.	Vitesse fin démarrage km./heure	Temps de démarrage en secondes
Voiture à 2 essieux, seule.	1.00	18	5 à 7
Voiture à boggies, seule.	1.20	27	6 à 8
Voiture à 2 essieux plus 1 remorque .....	0.90	15	7 à 9
Voiture à boggies plus 1 remorque .....	1.00	22	8 à 10
Voiture à boggies plus plusieurs remorques .	0.70	18	9 à 12

Notons que les voitures à boggies à 4 moteurs possèdent les couplages série — série parallèle et parallèle, la cadence adoptée reste la même pour les trois couplages avec pose d'une seconde en fin série et en fin de série parallèle.

Au point de vue consommation de courant l'on pourrait croire qu'un démarrage rapide utilise plus de courant qu'un démarrage lent.

C'est bien le contraire qui se produit, en effet, aucun wattman n'ignore que pendant le démarrage le courant passe dans des résistances et qui dit résistance dit perte de courant.

Il s'ensuit que, plus longtemps le courant passe dans la résistance, plus forte en est la consommation en pure perte.

Démarrer rapidement est économique, mais il ne faut pas passer plusieurs plots à la fois ce qui occasionne des pointes de courant et, outre les chocs produits, nuit aux moteurs et peut faire déclencher l'interrupteur automatique, fondre le fusible ou déclencher le disjoncteur de la sous-station.

Une parenthèse — s'il y a déclenchement à la sous-station on place la manette du contrôleur au point mort et l'on allume les lampes qui brûleront d'un éclat plus faible que normalement.

En effet, le disjoncteur bien que déclenché ne coupe pas entièrement le courant de ligne, mais celui-ci passe par des résistances spéciales situées à la sous-station et est donc de ce fait limité et insuffisant au démarrage d'une voiture.

Mais ce qui est plus grave, toute tentative de démarrage faite avec cette tension réduite, empêchera le disjoncteur de réenclencher automatiquement.

C'est ainsi que des interruptions ont duré plus d'une demi-heure parce qu'un wattman essayait de continuer à rouler alors que le disjoncteur alimentant la ligne était déclenché.

Dès que les lampes ont repris leur éclat normal, il est encore nécessaire d'attendre quelques secondes pour éviter le démarrage simultané de plusieurs voitures, ce qui provoquerait un nouveau déclenchement.

(à suivre)

## NOS CONCOURS



### MOTS CROISÉS

Des renseignements et recoupements obtenus il se confirme que des centaines d'agents se sont amusés à faire notre « cross-words ». Deux cents réponses environ nous sont parvenues.

Pour beaucoup d'entre eux la réponse était exacte, au « 5 vertical » près. La mesure japonaise au dictionnaire Larousse est « to ». Mille regrets!

#### RÉPONSE

#### MOTS CROISÉS JANVIER

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	C	O	N	T	A	C	T	E	U	R
2	O	P	A	R	E	I	L		O	
3	M	E	R	E	C	R	U		U	
4	M	F	I	N	I	E		A	G	
5	I	S	F	E		F	I	N	E	
6	S	O	I		S	O	L	I		
7	S	I	S		E	N		L	A	
8	A	R	R	E	T		D	I		
9	I		A		O	H		O	N	U
10	R	I	E	N		I		D	E	S
11	E		L		E	P	E	E		E

Voici les 31 lauréats qui se partageront les lots éventuellement échus au tirage de la 4<sup>e</sup> tranche de la Loterie Coloniale, le billet entier n° 207372 - les dixièmes de billets : 308560 - 325651 - 356742 - 210833 - 273924 241015 - 293106 - 197297 - 169388 - 109479.

Abelshausen (Schoten), Bureau Rt<sup>e</sup> (Liège), Claus R., (Liège); Coppens Lev. (Dilbeck); De Keyser Th. (Kampenhout); Dewitte F., (Eghezée); Dubernard, (Mons-Aubette); Haeseldonckx Al. (Geel); Hecq F. (Bruxelles); Hendrickx G. (Merksem); Keuten J. (Mechelen); Lansloot Vr. (Rumst); Langers L. (Manseik); Leenaerts L. (Mechelen); Liénard J. (La Bouverie); Magnus P. (Mechelen); Mertens O. (St-Kwintens-Lennik); Moineau G. (Adm. Centr.); Mollemans M. (Roeselare); Remy Ch. (V.T. Adm. Centr.); Robijn M. (Hasselt); Roost Al. (Merksem); Staepels Al. (Wuustwezel); Stas Al. (Hasselt); Segers R. (Brasschaat); Thiry F. (Pâturages); Tonnoir Jte. (Tournai); Van Caillie (Brugge); Van Dyck E. (Turnhout); Vermaelen A. (Leuven); Willems H. (Wommelghem); Wybou J. (Vlaanderen).

### NOUVEAUX MOTS CROISÉS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

#### Vertical.

1. Prénom norvégien — qui a une odeur forte.
2. Symb. chim. — commence le 21 juin — déesse de l'aurore.
3. Les inscriptions sur la feuille ne peuvent pas l'être — note musique.
4. L'homme en est un raisonnable — p. p. de plaisir.
5. Adv. de négation — on y passe les rivières.
6. Qui a les couleurs de l'arc-en-ciel — à Warfaaz il y en a un.
7. Cet oncle est venu à notre secours — se jeta impétueusement — adjectif possessif.
8. Echevin — qu'on est bien à celui du feu.
9. Sourire — vivaient au moyen-âge.
10. Tous les voyageurs doivent l'être.

#### Horizontal.

1. Mettre sur pied.
2. Ville de France — quand on n'en a plus un seul ça va mal.
3. Réduit au minimum.
4. Sans elles la vie serait monotone.
5. Les Anglais ne peuvent s'en passer — la nôtre est chrétienne.
6. Véritable — avec cela tout devient possible.
7. Le receveur doit les ouvrir lui-même.
8. Adv. négation — sentit fort — ne vous rend pas heureux.
9. Une taxe de confection est perçue pour ce billet.
10. Vendit son droit d'aïnesse — très petit golfe.