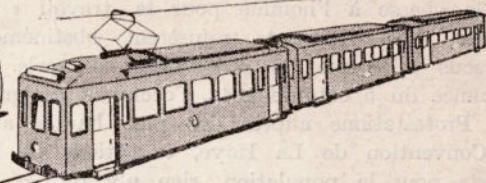
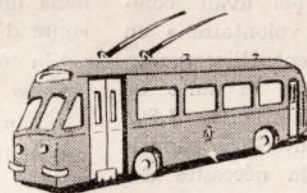
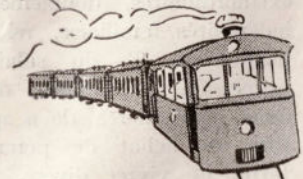
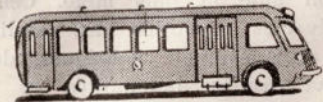


NOS



VICINAUX

— DEUXIÈME ANNÉE —
N° 8 — MAI 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 ET FIN)



L'autorité occupante n'en demeura pas là. Ses exigences augmentèrent avec la prolongation des hostilités. C'est ainsi qu'après avoir vainement négocié l'achat de matériel roulant de tramways destiné à remplacer celui que les raids aériens avaient détruit en Allemagne, elle s'empara de vingt trains électriques composés chacun d'une motrice et d'une remorque avec les pièces de rechange et leur fit prendre le chemin du Reich.

Mis en appétit — et nous savons combien il était dévorant — les Allemands décidèrent de transférer en Ukraine un millier de kilomètres de lignes vicinales avec tout leur matériel d'exploitation.

On résista si bien que ce ne fut que vers le printemps de 1943, que des entrepreneurs belges furent chargés par eux de démonter un premier lot de 429 kilomètres. Une partie fut entreposée et lorsqu'au début de 1944, l'ordre fut donné de poursuivre le démontage d'un second lot, les matériaux provenant du premier lot n'étaient pas encore expédiés.

Heureusement le désarroi commençait à régner chez l'ennemi, de sorte qu'aucune suite ne fut donnée à ses projets.

On a vanté à juste titre l'importance du rôle rempli par la S. N. C. V. dans l'économie du pays dès les premiers jours de l'occupation. Mais il convient de souligner tout spécialement l'endurance et le courage de son personnel, grâce auquel cette mission fut menée à bien.

Comment oublier les conditions très difficiles dans lesquelles il dut accomplir son travail?

Ces hommes mal nourris, astreints à des prestations exténuantes sous la menace constante de la déportation, exposés à la nervosité et parfois à la violence des voyageurs, en butte à la brutalité des soldats ennemis, ont tenu bravement pendant toute la guerre.

Sur les trains, sur les voies, dans les ateliers, dans les

bureaux, chacun accomplit sa besogne avec la conscience du combattant qui sait que son sacrifice profite à tous.

Beaucoup firent même plus que leur devoir, garnier par des actes, dont la découverte leur aurait valu la déportation ou le potard d'exécution : sabotage de locomotives réquisitionnées, pannes inexplicables de moteurs, autobus cachés pendant toute la guerre sous des tas de fagots, existence de citernes clandestines pleines d'essence, comptabilités doubles des carburants, des huiles et des graisses qui rendirent possible de maintenir des services bien au delà de ce que les dotations officielles eussent permis. Il arriva finalement que certains de ces faits furent découverts. Le 31 août 1944, la Gestapo effectua une descente au siège social et, pendant plusieurs heures, les dirigeants de la société furent mis en état d'arrestation. Fort heureusement, le front allemand était percé par les armées de la libération qui se ruaient déjà à travers notre pays.

Dès le 28 septembre 1944, en dépit des destructions commises par l'ennemi en retraite, 77 pour cent du réseau fonctionnaient de nouveau et la quasi totalité des lignes était en exploitation régulière quand éclata l'offensive des Ardennes. Ce fut désastreux pour les lignes du Luxembourg. Mais l'ennemi à peine refoulé, on se remit à l'œuvre si bien que l'essentiel de ces lignes fut remis en service dès le mois de mai 1945.

Cependant l'ennemi n'était pas encore muselé. Notre territoire était à peine libéré, que les sinistres bombes volantes V 1 et V 2 se mirent à pleuvoir sur le pays, principalement sur Anvers et sur Liège, semant les ruines et la désolation. Le premier émoi fut vite dissipé parmi le personnel travaillant dans ces régions. Il resta stoïquement à son poste, soucieux avant tout de ne pas désorganiser l'activité de ces grands centres.

Ceux qui se souviennent de l'effet terrifiant des nouveaux engins de guerre, apprécieront à sa valeur le mérite de ces agents.

Il convient enfin de rappeler le lourd tribut que le personnel du réseau entier a payé pendant l'occupation à l'ennemi qui s'était mué en négrier. Dès février 1942, celui-ci avait commencé la chasse à l'homme pour le travail « volontaire » en Allemagne. Les dirigeants refusèrent obstinément d'intervenir, même sous la forme de distribution d'appels. A la suite de l'ordonnance du 5 octobre 1942, l'occupant désigna d'office 1.308 agents. Protestations auprès des plus hautes autorités, rappels de la Convention de La Haye, évocations de la nécessité des transports pour la population, rien n'y fit.

Le personnel se déroba de son mieux : sur les 1.308 agents désignés, 785 seulement furent pris. Plus tard, à l'occasion de congés en Belgique, nombre d'entre eux ne retournèrent pas et la S. N. C. V. n'hésita pas à les utiliser discrètement, soit à les soutenir, eux et leur famille.

La S. N. C. V. eut aussi dans les rangs de son personnel des martyrs de la foi patriotique et de la résistance. Sans doute, il y eut des défaillances, une centaine à peine sur 14.000 agents. Mais en regard de cela, bon nombre s'étaient enrôlés dans la résistance. Sept d'entre eux périrent glorieusement sous les balles du peloton d'exécution ; cinq autres moururent en capti-

vit. D'autre part, deux agents sont tombés au champ d'honneur en 1940, tandis que deux autres furent tués en combattant dans une unité de la Résistance et un, lâchement assassiné au cours d'une razzia allemande.

En outre, trente et un membres du personnel périrent en service par faits de guerre et cent soixante-deux furent blessés.

Si la S. N. C. V. put ainsi compter sur le dévouement de son personnel, elle se devait, de son côté, d'apporter à celui-ci, autant qu'elle le pouvait, son aide la plus large. Celle-ci se manifesta sous des formes diverses : soutien des familles des agents prisonniers de guerre et prisonniers politiques, déportés, réfractaires au travail forcé et fusillés, indemnités et secours extraordinaires, doublement des indemnités familiales, relèvement jusqu'à 10 % du salaire des primes de fin d'année, distributions journalières de soupe, culture et achat de pommes de terre, de vivres divers, de vêtements et de chaussures, fourniture de rations de charbon, complément d'allocations aux malades et subsides importants aux sociétés mutuelles. Les dépenses de cet ordre qui durent être engagées avec discrétion pour ne pas attirer l'attention de l'autorité occupante atteignirent le total de 200 millions de francs.



La place d'Armes, à Namur, après le bombardement du 18 août. (Photo Wellens.)

LA BELLE HISTOIRE DE LA GROTTTE DE HAN

Le plateau de Recogne-Librasmont, où la Lesse prend naissance, donne le jour à plusieurs de nos jolies rivières. Ainsi deux d'entre elles, La Lomme et l'Our aux bras multiples, s'unissent plus tard à la Lesse.

A peine celle-ci a-t-elle commencé son cours que des barrages l'endiguent formant cascades à l'usage des moulins. Après avoir longé les villages de Daverdisse, Resteigne, la Lesse s'élargit. Brusquement, spectacle inespéré, de gros blocs de pierre surgissent pêle-mêle des flots. Résistant à l'action dissolvante des eaux, ils sont là comme un rappel, au pays du calcaire, des roches ardennaises. Une montagne couverte de pins, de chênes et de hêtres, s'étale sur la rive gauche de la rivière. A quelque distance, une cavité rocheuse s'ouvre en ogive dans son flanc. La rivière y pénètre. Ecumante, elle se précipite vers le fond de la caverne et y disparaît avec fracas.

Cette caverne, c'est le gouffre ou trou de Belvaux. La montagne où la Lesse sombre dans une nuit mystérieuse, c'est la montagne de Han. Cette disparition brutale au milieu d'un site d'une grandeur inviolée a depuis toujours impressionné les hommes. Malgré l'intérêt qu'il suscite parmi le monde savant, le gouffre de Belvaux demeure auréolé de mystère. On ne sait rien de la plus grande partie du trajet de la Lesse à travers la montagne. Des expériences faites au moyen de produits colorants, prouvent qu'elle met vingt-quatre heures à gagner la sortie après avoir parcouru, dans l'ombre, près de trois kilomètres.

La Lesse revient à la lumière,

en amont du village de Han. Dès sa délivrance, elle s'étale afin de capter le plus possible les rayons du soleil.

Tandis que la rivière s'éloigne, il est naturel de se demander à quand remonte la connaissance des grottes. L'un des premiers, qui en 1711, voulut dévoiler au monde les merveilles de la Grotte fut l'abbé de Feller. Ce qu'il en écrivit alerta les géologues, les savants en général. Tant et si bien qu'en 1822 — cinquante ans après — l'Académie des Sciences y délégua MM. Kicks et Quetelet. Du coup le public s'émut, des expéditions s'organisèrent

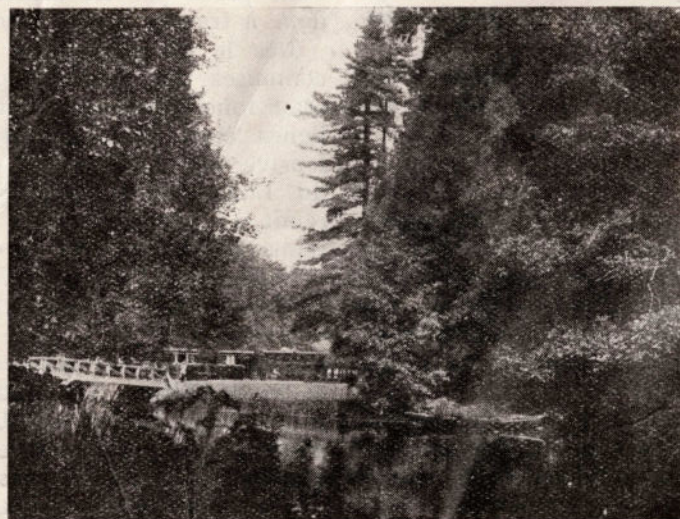
Cet article est un court résumé du beau livre de M. Adrien de Prémol La Lesse fille d'Ardenne.

au prix de quels efforts et de quels dangers. C'est au baron Edouard de Spandl de l'Herze devenu, en 1854, propriétaire des Grottes qu'on doit les premiers aménagements destinés à rendre leur parcours plus facile. Le baron mourut en 1880. L'œuvre de découverte fut continuée par ses héritiers qui constituèrent en 1895, une société anonyme. Aujourd'hui c'est à la science

et à l'autorité de M. E. de Pierpont, mort l'an dernier, qu'on doit la mise en valeur et l'accès facile de ces souterrains trésors dans un cadre scrupuleusement respecté.

La promenade, actuellement, dure trois heures à travers de nombreuses salles et passages qui portent le nom des premiers guides.

Chacun de nous doit avoir vu ces extraordinaires stalactites et stalagmites qui gagnent un millimètre à peine, en l'espace de deux ans et demi ! Devons-nous rappeler que le blason vicinal orne les autorails qui mènent les voyageurs de Rochefort à Han ?



La sortie de la Grotte de Han. (Archives S. N. C. V.)

Chronique Sociale

I. ASSISTANCE SOCIALE.

Dans le numéro 5 de *Nos Vicinaux*, nous avons reproduit le texte d'une circulaire de M. le directeur général, en date du 19 septembre 1946, relative notamment au fonctionnement de l'Assistance Sociale au sein de la Société Nationale.

Nous croyons utile de rappeler à ce sujet, que les agents ont le droit de s'adresser *directement* au Service Social de la S. N. C. V., 14, rue de la Science, à Bruxelles.

La discrétion la plus absolue est observée en ce qui concerne les interventions du Service Social.

II. PLACEMENT D'ENFANTS EN COLONIE.

Le Service Social de la Société Nationale organise le placement d'enfants, pendant les périodes scolaires et durant les vacances :

1. dans les établissements de « PRO JUVENTUTE », en Belgique et en Suisse ;

2. au « FOYER DES ORPHELINS », à Molenbeek-Saint-Jean ;

3. éventuellement dans des établissements dépendant d'autres œuvres.

Les demandes doivent être adressées au Service Social, et indiquer les nom et prénoms, adresse exacte, âge, sexe, état de santé, année d'étude, langue parlée par les candidats, ainsi que la situation administrative du père.

En ce qui concerne la langue parlée, il y a lieu de préciser si l'enfant parle ou comprend accessoirement la seconde langue.

Le Service Social prend à sa charge les frais de séjour et de voyage.

III. ALLOCATIONS FAMILIALES.

Le régime des allocations familiales pour orphelins et pour enfants de travailleurs invalides vient de nouveau d'être amélioré.

Toutefois, au moment où nous écrivons ces lignes, les instructions d'application n'ont pas encore paru.

Aucun effort ne sera négligé par les services de la Société Nationale pour que nos orphelins et les enfants de nos invalides obtiennent, le plus tôt possible, tous les avantages auxquels la nouvelle réglementation leur donnera droit.

IV. PENSIONS LEGALES DE VIEILLESSE.

Le Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale communiqué :

Les anciens salariés et appointés et les veuves d'anciens salariés et appointés qui sont bénéficiaires de la majoration de rente de vieillesse, sans enquête sur les ressources, et du complément de pension de vieillesse, ont souscrit l'engagement pour eux-mêmes et, éventuellement, pour leur conjoint, de cesser toute activité professionnelle comme salariés, appointés ou travailleurs indépendants.

Chaque bénéficiaire a été mis en possession, lors de l'introduction de sa demande, du texte de l'engagement souscrit ; il ne peut donc invoquer qu'il en ignore la portée.

Par ailleurs, le pensionné qui reprend le travail, peut être délié de son engagement, à la condition de renoncer au bénéfice de la majoration de rente de vieillesse et du complément de pension de vieillesse pendant la durée de son occupation et moyennant autorisation préalable du Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale à qui une requête doit être adressée par écrit.

Par contre, le pensionné qui, nonobstant son engagement, a continué à exercer ou a repris une activité professionnelle est, par la loi, exclu du bénéfice de la majoration de rente de vieillesse et du complément de pension de vieillesse pour une durée double de celle pendant laquelle l'engagement a été enfreint, sans que cette pénalité puisse être inférieure à quatre trimestres. Les sommes qui auraient été touchées indûment devront être remboursées.

Les pensionnés qui ne se conforment pas à leur engagement et

qui négligent de demander à en être déliés, doivent s'attendre à voir appliquer strictement les sanctions administratives à leur égard.

V. VACANCES POPULAIRES.

Comme les années précédentes, le Ministère des Communications édite une carte « Carte de Vacances populaires » valable dès le 1 avril et assurant au porteur une série d'avantages appréciables.

Qui peut obtenir cette carte ?

1. Tous les agents salariés des groupes d'exploitation ;

2. Tous les agents appointés dont le traitement annuel brut n'excède pas :

70.000 francs dans les communes de plus de 30.000 habitants, 55.000 francs dans les communes de plus de 5.000 à 30.000 habitants.

45.000 francs dans les communes de moins de 5.000 habitants.

Les agents rentrant dans ces catégories, s'adressent 15 jours au moins avant la date de leur départ en congé à leur chef de service, qui leur procurera la carte en question.

Comment faire valider la carte ?

L'agent salarié devra :

1. Signer sa carte, ce qui le rend responsable des indications qui y figurent ;

2. La présenter à l'administration communale de son domicile, pour y être frappée de l'empreinte du sceau de la commune.

L'agent appointé devra :

1. Signer sa carte, ce qui le rend responsable des indications qui y figurent ;

2. La présenter chez le contrôleur des contributions qui devra y apposer son cachet.

La carte devra, en outre, être présentée au Chemin de fer pour validation, au plus tard le jour du départ en congé.

Il est admis qu'une personne se présente au guichet, munie des cartes et des pièces justificatives de plusieurs familles, pour faire valider l'ensemble.

Avantages procurés par la « Carte de Vacances populaires ».

La carte assure pendant toute la durée de validité, qui est de 15 jours, les réductions ci-après pour tout parcours effectué sur le réseau :

1. De la Société Nationale des Chemins de fer Belges :

50 % du 1 avril au 30 juin et du 25 août au 31 octobre ;

35 % du 1 juillet au 24 août.

Le nombre de billets délivrés pendant la durée de validité de la carte n'est pas limité.

La carte ne sera pas valable les 15, 16, 18, 19, 31 août et 1 septembre, même pour effectuer le voyage de retour lorsque le voyage d'aller a eu lieu un autre jour.

2. De la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux : 35 % (réduction uniforme).

Les porteurs de la « Carte de Vacances populaires » bénéficieront en outre, d'importantes réductions pour la visite des musées, du jardin zoologique d'Anvers et des grottes et curiosités diverses, ainsi que pour les excursions en bateaux-touristes.

Ces avantages sont conférés au titulaire de la carte ainsi qu'aux membres de sa famille inscrits sur cette carte au titre de bénéficiaires.

VI. CONGES SUPPLEMENTAIRES.

Les 6 jours de congé supplémentaire dont bénéficie déjà le personnel salarié des ateliers, et des voies, seront également accordés pendant l'exercice 1947, aux agents qui bénéficient des 26 jours de congé payé.

Ces 6 jours de congé supplémentaire seront accordés à raison de 1 jour par période de deux mois.

Ils pourront être pris par les agents bénéficiaires à leur convenance et suivant les possibilités du service.

VII. DISTINCTIONS HONORIFIQUES.

En séance du 10 décembre 1946, le Conseil d'Administration a décidé, sur la proposition de M. le directeur général, de porter les récompenses pécuniaires afférentes à l'obtention d'une décoration civique, de 200 francs (25 ans de service) et 300 francs (35 ans) respectivement à 400 francs et à 600 francs, avec effet rétroactif au 1 janvier 1946.

IL N'Y PAS DE QUESTIONS «BÊTES»

Le client qui vous pose une question de service **parle sérieusement.**

Les questions ne semblent ridicules qu'à ceux qui connaissent la réponse.

Mettez-vous dans les «souliers» de votre interlocuteur.

Ne répondez jamais sur un ton impatient ou supérieur.

Donnez une réponse claire et précise avec des mots que chaque voyageur peut comprendre.



REFLEXIONS

d'un Français sur les Vicinaux

C'est avec plaisir que nous portons à la connaissance de nos lecteurs, des fragments d'une longue lettre que nous a adressée M. Daniel Caire, directeur de la revue de l'Association française des amis des chemins de fer.

Des exemplaires de Nos Vicinaux étant tombés dans mes mains, je m'y suis plongé avec d'autant plus d'intérêt que voyageant souvent en Belgique et empruntant dès lors les vicinaux, j'ai eu beaucoup de contact avec son Personnel, suivi son évolution, et profité des multiples avantages qu'ils offrent aux voyageurs.

La publication de cet organe corporatif m'a paru me procurer une occasion de faire connaître au Personnel des Vicinaux belges l'opinion qu'un Français a pu se faire de leur activité, de leur action, bref... de leur métier.

Ne vous récriez pas, Amis des Vicinaux, je ne veux nullement «vous passer de la pommade» comme on dit dans nos faubourgs et s'il se trouve que dans cette lettre, vous voyez les éloges l'emporter régulièrement dans la balance sur les critiques, ne criez pas à la réclame payée. Mais, nom d'une pipe en bois, il est permis et d'aimer la Belgique et d'apprécier ce qui s'y fait, et de le dire!

Fermons vite cette parenthèse qui nous conduit un peu loin de notre sujet. Qu'est-ce qui peut frapper un Français quand le hasard en fait un usager des vicinaux! La réponse est simple, c'est de les voir!!!

Vous ne paraissez souvent pas vous douter, Amis belges, de la valeur du système de transports que vous possédez! Chez nous, par inertie, par mauvaise politique, laissant prendre aux intérêts particuliers le pas sur l'intérêt général, nous avons laissé ruiner nos petits Chemins de Fer. Le car arrivait, il avait toutes les vertus, toutes les audaces aussi! Las...! Maintenant il ne reste plus que des engins rarissimes, inconfortables, où l'on voyage entassés comme sardines en boîtes, à demi asphyxiés par l'essence, courbés en deux si l'on dépasse par malheur 1 m. 75, sans lumière et sans air.

Il n'y a plus rien chez nous, mis à part quelques rarissimes exceptions, qui rappelle vos Vicinaux.

Je sais bien que trop de Belges ne s'en rendent pas compte et oublient les services que leur petit Chemin de Fer leur a

rendus au cours des tristes années de guerre mais le personnel des Vicinaux sait bien que la reconnaissance n'est pas de ce monde et que les services rendus se mesurent à l'Ingratitude dont ils sont l'objet!

Une autre caractéristique du Vicinal qui me frappe comme elle a frappé bien d'autres de mes compatriotes, c'est la bonne humeur du Personnel et sa tenue. Chez nous nos conducteurs et agents de train ont trop souvent l'air misérable et le sont malheureusement en fait; leur comportement s'en ressent et leur humeur est noire à l'instar de leurs véhicules. Je voudrais remercier ici tous les Agents des Vicinaux, Wallons comme Flamands, qui se sont toujours mis en peine pour répondre à mes demandes de renseignements. C'est ainsi que je pense, à ce recevoir aversois qui servait d'interprète auprès de son camarade wattman, ne parlant que le flamand, pour satisfaire ma curiosité sur certains points touchant le fonctionnement de sa motrice électrique; je lui ai valu une suée que j'aurais bien voulu compenser d'un peu de cette bonne bière de Westmalle dont mon palais garde l'agréable souvenir.

Comme j'ai apprécié la fierté que marquent les Tramwaymen des Vicinaux pour les engins, toujours plus beaux, qui leur sont confiés! et comme on comprend en même temps les critiques qu'ils adressent à leurs vieilles petites remorques à deux essieux qui rendent encore tant de «services» peut-être inconfortables, mais «services» tout de même.

Je suis heureux d'avoir eu l'occasion de dire à tout le personnel des Vicinaux le bien qu'il faut penser et dire de leur travail, de leur œuvre en un mot, car l'efficacité d'un service public comme le leur est essentiellement le Résultante des efforts de tous.

ADMINISTRATION CENTRALE

NAISSANCES : Adolphe Loeckx vient d'être l'heureux papa d'une petite Maria.

Van Lint des «Concessions» qui avait déjà 2 garçons, avait cherché un prénom de fille, mais dare-dare, il a fallu changer, alors le 3^e garçon s'appelle Jean. Proficiat!

Remy Charles du service C.C. s'est marié et Hollanders (dactylographie) a fait de même. Gageons que sa femme ne fera pas danser l'anse du panier, car les «paniers» ça le connaît! Sait-on que notre collègue est l'international de basket-ball? Souhaitons que dans quelques années il puisse devenir le «coachman» de notre équipe de basket-ball, laquelle sous la conduite de Simoens a honorablement terminé sa saison et compte faire des matches amicaux durant l'été.

Saluons les nouvelles arrivées : M^{lles} L. Geysenbergh., poinçonneuse (mécánographie) et N. De Ruyter (Enseignement professionnel).

BALLE PELOTE

L'amicale sportive des Vicinaux (section balle pelote) remettra en compétition le challenge remporté l'année passée.

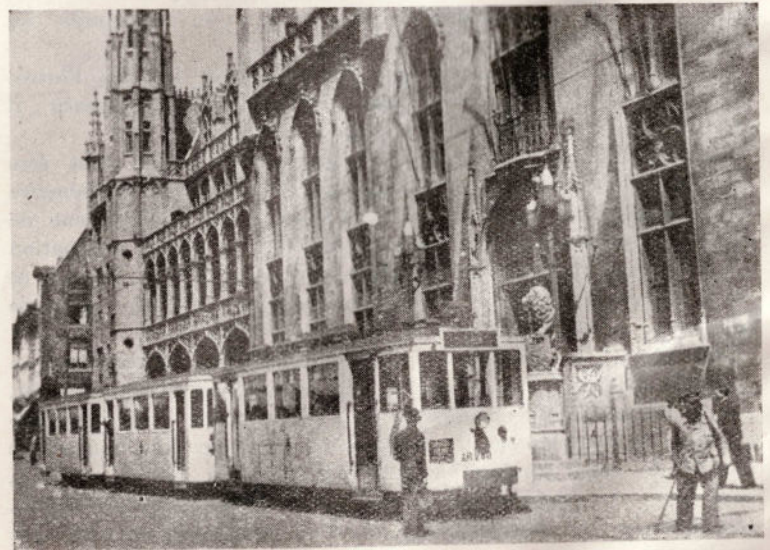
Le tournoi aura lieu sur le même ballodrome de la capitale que l'année dernière, place de la Patrie, à Schaerbeek, le dimanche 31 août. 4 équipes seront en présence : Hainaut-Namur Brabant et l'équipe de l'administration centrale.

Eliminatoires : par tirage au sort. Finale : entre les deux vainqueurs. L'Union Lyrique des Vicinaux de Charleroi 15 musiciens se fera entendre au cours des luttes



Des prix seront distribués aux joueurs participants et un prix spécial consistant en une balle en argent sera attribué au joueur qui se sera le plus distingué durant les luttes.

Nous espérons que les supporters viendront nombreux.



L'autorail Gand-Bruges devant la Grand-Place de Bruges. (Photo Roels.)

VICINALE

AU GROUPE NAMUR-LUXEMBOURG

Alors que les autres groupes s'adonnent avec joie à tous les sports et principalement à la pratique du football, nous constatons que le Cercle Sportif de Namur semble être tombé en léthargie.

Allons les « Comitards », un bon mouvement, nous n'avons jamais douté de votre bonne volonté mais vraiment votre silence nous fait peur. Nous savons bien que la saison de football est terminée, qu'il ne peut plus être question de cela pour l'instant, mais qu'advient-il de la section de balle pelote. « Li p'tit Mitan » qui disait si bien il y a quelques années « T'en fais pas » se décidera-t-il à remettre de l'huile dans les rouages de cette section ?

Deux anciens chefs de mouvement et de station d'Arlon viennent de disparaître, MM. Sainthuile, Eugène et Lichtfus, Joseph, à 15 jours d'intervalle.

Ils étaient âgés respectivement de 73 et 77 ans et avaient été admis à la retraite en 1939 et 1934.

A leur veuve éplorée, nous présentons nos bien sincères condoléances.

GROUPE DE LIEGE.

Une belle cérémonie. — Le mercredi 26 mars écoulé, le Dépôt de Warzée était en liesse, il fêtait la mise à la retraite de deux hommes qui ont vaillamment rempli leur devoir aux chemins de fer vicinaux.

C'était M. Fernand Douhard et M. Pierre Dejon.

Le premier avec 49 années de service, le second avec 27.

Ils laissent derrière eux, un passé plein de mérite. Dans un discours qui alla droit au cœur, et qui fit mouiller bien des paupières, M. Jules Richard, un compagnon de travail, retraça leur carrière. Il leur fut remis à chacun un magnifique cadeau, symbole de reconnaissance et d'amitié de la part du personnel de Warzée Dépôt et du service autobus.

On n'oublia pas non plus celle qui a largement contribué à la compagnie par de multiples services, Madame Douhard, ses bras furent ornés d'une magnifique corbeille de fleurs.

Une belle famille !

Le contrôleur Dreesen habite Rekem près de Lanaeken (ligne Tongres-Maaseik) et sa famille compte 16 enfants. L'aînée est âgée de 22 ans et la cadette est née dans la nuit du 1 janvier 1947 à minuit et demie ! Cette belle famille compte 9 filles et 7 garçons, dont deux sont déjà au service de notre Société. Dreesen fut, durant la guerre, sous-chef de section de la Résistance pour le secteur et cinq de ses fils l'y ont aidé.



Les sportifs du tram sont dans la joie, l'équipe de football est en tête du classement corporatif de II^e division. A la mi-avril, ils avaient 17 matches joués et 17 gagnés ! C'est là un fait unique dans les annales du sport corporatif dont M. Henkinet et ses hommes peuvent s'enorgueillir.

L'année prochaine, juste récompense, c'est la montée en promotion et il est question de mettre sur pied une seconde équipe pour la division II.

Comme on le voit, avec les courses cyclistes qui vont reprendre et le basket qui s'organise pour la saison d'été, l'activité de la section de Liège-Saint-Gilles, qui englobe d'ailleurs des hommes de tous les dépôts, est digne d'être montrée en exemple.

GROUPE DU HAINAUT

Le 1 avril 1947, est décédé inopinément à l'âge de 39 ans, M. Marcel Ligny, chef du service des voies au réseau de La Louvière.

Le défunt était entré à la Société le 1 octobre 1932 ; il était le fils de M. Firmin Ligny, Inspecteur, attaché à l'I. G.

Il était unanimement aimé et estimé tant de ses chefs que de ses agents ; aussi tous ont tenu à lui rendre un dernier et émouvant hommage à l'occasion de ses funérailles ; sur sa tombe repose une magnifique couronne que tous voulaient lui offrir d'un élan unanime.

Nous avons encore à déplorer le décès de M. Sente, Athos, receveur à Charleroi et de M. Delcroix, Georges, piocheur à Eugies.

Nous vous annonçons la naissance des « Vicinaux Sports » équipe de football de la région de Mons. Cette équipe sera dirigée par MM. Bohy, Edgard, Président ; Dufrane, Marcel, Vice-Président ; Lassois, Roger, Secrétaire-Trésorier ; Dorné, Léopold, Manager-Arbitre, Caufriez, Robert Conservateur ; Quintin, Georges, Ruelle Lucien, Rousseau, Fabien, Quenon, Raoul.

Nul doute que l'équipe fera parler d'elle la saison prochaine, ses couleurs sont : « vert et blanc ».

Les joueurs seront choisis parmi les meilleurs des dépôts de Mons, Quévy, Eugies, Casteau et Quaregnon.



LES PROPOS DU CONTROLEUR BOUDARD

— Eh bien Larcier, quelle heure devez-vous faire ici ?

— Chef, c'est tot in'affair'.

— Vous me raconterez cela après, vous avez 10' de retard.

— Es' Dieu possib', com' li timps passe vite.

— Regardez votre horaire.

— Chef, mi feum' a sayi li fier à ristine avou.

— De mieux en mieux Quelle heure avez-vous ?

— Mi d'ja 50 — 10 heures 50.

— Il est exactement 55 Vous n'avez pas de radio chez vous ?

— Awè, mi fi m'a monté on super-hétérocyte avou in' ouye di magie, parè, min hîr al nut' mi feum' et mi nos avons fé nos pronostics, alors on' s' querelle todi et d'ji n'a nin oyou li « troisième top ».

Résumons : 1. votre montre retarde et vous n'en savez rien.

2. vous n'avez pas d'horaire.

— Avez-vous votre Règlement général ?

— Awè chef, volla, avou Nos Vicinaux comme couverture !

— Délicate attention, voyons art. 18 par. b et c.

« b) L'HEURE OFFICIELLE Donnée à l'horloge parlante est communiquée dans les dépôts, stations et « aubettes gardées.

« c) L'HORAIRE DU TRAIN doit être en possession de tout agent qui éventuellement, le réclame avant de prendre son service et le remet dès que son service est terminé ; le chef de train est responsable de son observation. »

— Et la cause de ce retard ?

— On dischargév' des hoies divin in'mahone, mi d'ji n' sereu nin passé, d'ji n'ôreu nin valou saboter la « bataille du charbon », mais Djózef...

— Et alors ?

— Eh bin, d'ji n'a nin r'pris halèn' durant cinq secondes, et quand d'ja stu rimettou in' aveu 50 kg. di hoies so l'paveie, des djurons, des noms d'Ouhès... Djózef, porè bin aller à confesse

— Allons pour ma part, je vous donne l'absolution.

— Ci n'est qui d'jus', chef, d'ji vin di veyi qui mi montr' esteu arresteie !

AVIS

Le délai d'inscription pour l'examen de contrôleur d'exploitation à la Direction Générale vient d'être prolongé.

Que les intéressés remplissant les conditions requises s'adressent à leur chef ou à la Direction Générale pour programme et autres conditions.



ALLO !

ICI

LES VICINAUX

DEPUIS le 15 octobre dernier la S. N. C. B. a inauguré à Bruxelles une centrale téléphonique desservie de façon continue et obtenue par la formation d'un seul numéro (le 18.30.00) chargée de fournir au public tous renseignements concernant le prix des billets, horaires, bagages, etc...

Le numéro du mois d'août de *Nieuwspoor* journal du personnel des « Nederlandsche Spoorwegen » donne une description amusante d'un service identique assuré par les jeunes filles à Amsterdam, La Haye, Arnhem, etc...

TOUT ceci prouve l'intérêt qu'attachent ces sociétés de transport par fer à renseigner exactement la clientèle. Que pouvons-nous en tirer comme enseignement pour nos propres services vicinaux ?

D'abord et avant tout qu'il est indispensable de désigner un agent responsable, non seulement au courant mais disposant d'une documentation étendue.

S'IL est difficile et coûteux, pour chaque direction de groupe, de réserver une ligne spéciale destinée aux demandes de renseignements, il est nécessaire que tout soit mis en œuvre pour qu'un client ne soit pas branché d'un service à l'autre, avec la possibilité de se voir brusquement coupé, par une intervention malencontreuse du bouton d'isolement de la communication.

Mettez-vous à la place du voyageur ou de l'industriel accueilli par une série de « allô » hargneux ou indifférents.

NOUS devons faire un gros effort pour garder notre clientèle dans tous les domaines.

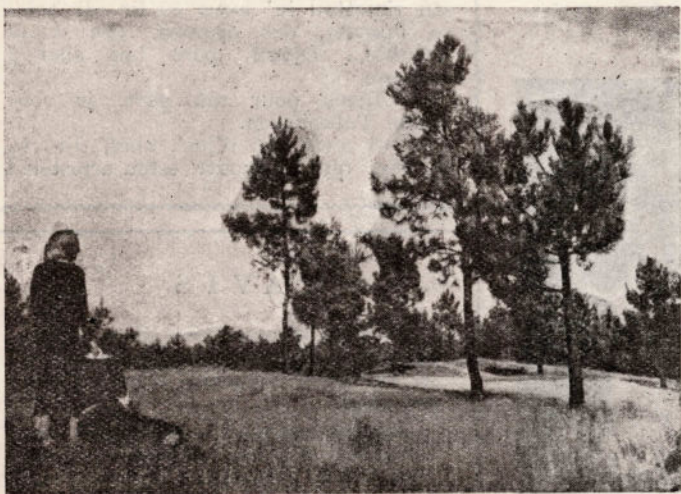
Que ceux qui sont préposés aux services de renseignements se rendent compte de la grande importance de leur mission.

Donner un renseignement exact ne suffit pas. Il y a la manière. Ajoutez-y... « à votre service »... ou toute autre formule polie.

Donnez l'impression à votre interlocuteur que vous lui donnez ce renseignement à titre personnel et que vous n'avez vraiment rien d'autre à faire.

La réputation de serviabilité de notre personnel n'est pas seulement à l'épreuve sur la voiture ou au guichet des marchandises.

L'usage du téléphone se répand de plus en plus, c'est souvent au bout du fil que commence notre recette, dont dépend votre salaire et la bonne renommée de notre société.



La Campine anversoise à Kasterlee, ligne vicinale Turnhout-Westerloo. (Photo C. E. T. Alexis.)

SÉCURITE

Nos articles précédents ont démontré qu'il se produit encore trop d'accidents aux Vicinaux.

La SECURITE est de première importance dans l'accomplissement du travail quotidien.

La discipline et le respect absolu des règlements sont une condition essentielle de sécurité.

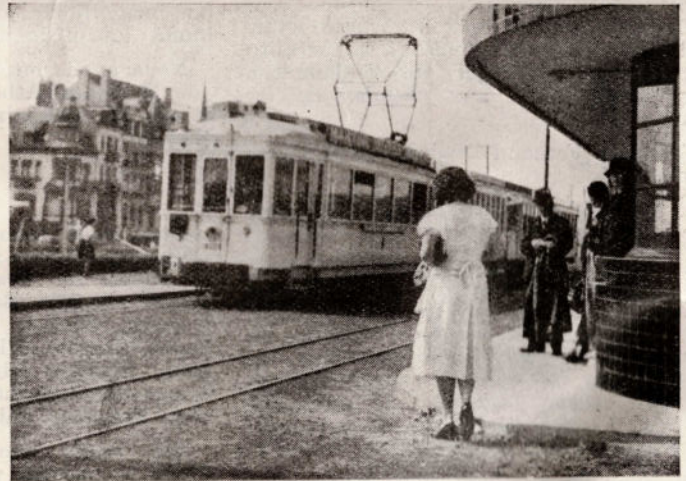
Comprenez que les mesures que sont amenés à prendre les chefs, c'est-à-dire tous ceux qui portent la responsabilité du travail des autres, le sont dans votre intérêt et avec le seul souci de préserver votre santé ou de vous prémunir contre les accidents.

L'ENTR'AIDE AU TRAVAIL

Du fait de l'étendue de son réseau et du peu d'importance de beaucoup de dépôts secondaires, la bonne organisation des Vicinaux est surtout basée sur la bonne volonté de chacun. Très souvent c'est grâce à un véritable dévouement que sortent tous les matins, les voitures de certaines petites remises.

Cette bonne volonté fait rarement défaut à la Société mais il y aurait certainement moyen d'augmenter la collaboration du personnel roulant avec celui des dépôts et ateliers.

Pour améliorer votre vie quotidienne, intéressez-vous donc plus personnellement à vos machines, que ce soient des locomotives, des autorails, des motrices électriques ou des autobus, apprenez à connaître votre matériel et à vivre plus intimement avec lui.



Le tram Ostende-Knokke à la station de Breedene. (Photo C. E. T.)

Avez-vous déjà pensé que vous passez le tiers de votre vie active avec ce matériel, il vaut donc bien la peine que vous vous y intéressiez; même plus, que vous l'aidiez à remplir sa tâche de tous les jours. Ainsi petit à petit, tout en le ménageant, vous lui ferez rendre tout ce dont il est capable; vous préviendrez ses défaillances et surtout, vous veillerez qu'une fois votre journée finie, il soit remis entre les mains de vos camarades, dans l'état où vous aimeriez le trouver.

Ne manquez donc jamais de prévenir vos remplaçants ou le personnel des remises, des défauts que vous avez constatés en service. Mieux vaut prévenir que guérir. Vous qui roulez toute la journée renseignez donc ceux qui ont la charge de réparer votre matériel. Combien d'avaries en service seraient ainsi évitées et combien d'heures de retard aussi.

Cette collaboration de ceux qui conduisent et de ceux qui entretiennent, doit nécessairement vous faciliter la tâche journalière et aidera aussi notre Société à défendre sa place parmi les transporteurs.

R. C. H.

NOS AUTOBUS

La S. N. C. V. a reçu l'autorisation d'exploiter les lignes suivantes :

Groupe du Brabant :

Les lignes Uccle-Calvoet — Alsemberg et Uccle Calvoet — Biersel ont été reprises par ce groupe à la date du 1 avril.

Groupe d'Anvers :

Malines — Putte — Tremeloo — Aarschot.

Groupe Namur-Luxembourg :

Ohey — Courrière — Lustin — Profondeville.

UNE EXCELLENTE IDEE DU GROUPE DE LIEGE.

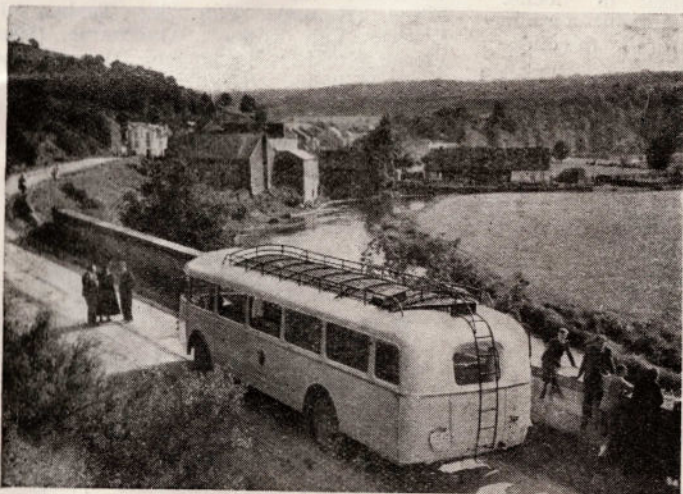
Les chauffeurs en service sur une très longue ligne d'autobus exploitée par le groupe, ont été mis en possession d'une liste de noms de particuliers et de cafetiers habitant dans une quinzaine de villages desservis par le service d'autobus.

En cas de panne, le personnel dispose ainsi, de proche en proche, de postes téléphoniques connus et accessibles pour prévenir la direction du groupe.

Le Circuit Touristique de la Semois

L'an dernier, la direction du groupe Namur-Luxembourg organisa un splendide circuit touristique par autobus dans la vallée de la Semois, au départ de Florenville.

Ce service doublait un service régulier. Commencé le 11 août, dix huit circuits eurent lieu à bureaux fermés, malheureusement, le mauvais temps en arrêta le succès croissant.



L'autobus servant au circuit touristique, devant la Semois.

Cette année, la demande d'autorisation a été renouvelée au Ministère. Conjointement avec ce service, M. Kennes, directeur du groupe, espère obtenir l'autorisation de mettre sur pied un service Bouillon - Florenville - Abbaye-d'Orval, qui permettrait aux villégiateurs de Bouillon de rejoindre au matin le circuit touristique à Florenville.

Pour les horaires et les prix s'adresser à la direction locale, avenue de Stassart, Namur; pour la réservation des places : au chef de la station vicinale de Florenville.

NAMUR

LA ROUTE MERVEILLEUSE

A Namur, le service de tram n° 7, circuit de la Route Merveilleuse a été rétabli depuis Pâques et fonctionne tous les dimanches au quai de départ à la place de la gare, à l'heure 18'.

Le prix du voyage est de 5 fr. Les demandes pour l'organisation de trams spéciaux doivent être adressées à la direction du groupe, rue de Stassart, à Namur.

Rappelons qu'au cours du circuit, on domine toute la ville de Namur, par des voies en lacets qu'aucun autobus ne peut suivre. Des explications sont données par un agent bien documenté et les voyageurs ont l'occasion de visiter le splendide théâtre de verdure. Le parcours de 9 km. dure environ une heure, c'est une visite qu'on ne peut manquer lorsqu'on est de passage dans la jolie ville de Namur.

Comme l'an dernier, le service sera journalier du 13 juillet au 14 septembre.

Les horaires des trains sur les lignes d'intérêt touristique

LE receveur doit connaître par cœur l'horaire de sa propre ligne ainsi que l'heure des passages aux diverses haltes, mais encore faut-il qu'il soit au courant des principales correspondances chemins de fer et autobus.

Il devrait avoir à cœur de s'intéresser aux principales curiosités à voir le long de sa ligne et connaître le point de départ des diverses excursions classiques de la région.

Si en principe, le **wattman** ou conducteur, ne doit pas avoir de contact avec le public, il est souhaitable néanmoins qu'il essaye d'en savoir autant que son collègue receveur.

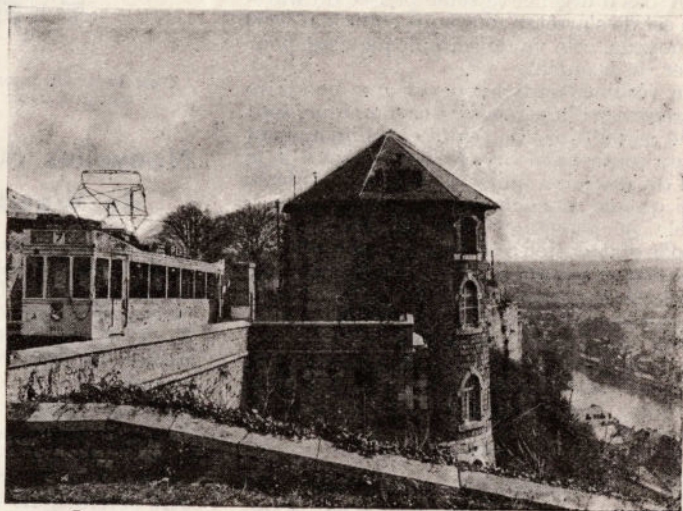
Le chef de dépôt d'une ligne d'intérêt touristique a une grande responsabilité, il doit veiller à ce que tous les horaires, du moins ceux du complexe de lignes qu'il exploite, soient affichés, non seulement dans sa gare vicinale terminale, mais également à la station Etat où notre ligne s'embranché, il prendra contact dans ce but avec son collègue de la S. N. C. B. Il veillera à ce que les hôtels et les cafés soient pourvus d'horaires. S'il existe un syndicat d'initiative, le chef de dépôt pourrait prendre utilement contact avec ses principaux dirigeants.

Le chef de dépôt devra prévoir « à temps » les afflux saisonniers réguliers aux fêtes et aux fins de mois. Il devra veiller à ce que les plaques d'arrêts se trouvent en ordre, conformément au règlement de police, et ne plus se retrancher derrière des mesures de sécurité prises en... 1940 (sic).

Le chef de service n'attendra pas que le service de contrôle de la direction générale lui envoie des rapports sur ces points, au milieu de la saison, pour veiller avec l'œil du maître sur les mille et un détails qui font un service de voyageurs impeccable.

Tout ceci serait incomplet si chacun des agents n'avait pas la religion du

RESPECT DE L'HORAIRE.



Sur le circuit de la Route Merveilleuse.

PRENDRE UN VICINAL,
C'EST PRENDRE LA CLE DES CHAMPS.

La Chronique du Wattman (suite)

La marche directe sur moteurs a donc lieu avec contrôle fin série ou fin parallèle, ce sont les deux positions d'un contrôleur n'utilisant pas de résistances.

Toutefois les motrices à boggies réalisant le couplage série — série parallèle — série parallèle shunté — parallèle et parallèle shunté (ou simplement une partie de ces couplages) ont de ce fait plusieurs positions de manivelle n'utilisant pas de résistances.

Dans ces différents cas particuliers, le chef instructeur indiquera la manière d'opérer.

L'on choisira donc la marche directe sur moteurs permettant la vitesse maximum compatible avec la distance entre arrêts, le tracé et l'état de la voie et le danger de circulation.

Cette vitesse atteinte, l'on replacera la manivelle au point mort et la voiture commencera la dérive ou marche à voiture lancée.

Il est donc évident qu'il est inutile de passer en parallèle pour un trajet court, la consommation en parallèle étant supérieure à celle en série.

Marche en dérive ou à voiture lancée

C'est la marche économique puisque le courant est coupé, il faut donc pour éviter de perdre du temps que la vitesse de la voiture au début de la dérive, soit assez élevée.

Ceci supposant une voie en alignement droit et libre, il va de soi que le wattman devant s'engager en courbe, réduira la vitesse de manière à prendre la courbe sans chocs, toujours désagréables pour les voyageurs et parfois dangereux pour la stabilité du matériel roulant. Le freinage entre arrêts augmente la consommation puisqu'il nécessite un nouveau démarrage, il sera donc réduit au minimum possible compatible avec la sécurité de marche.

Le Freinage

Afin de gagner à nouveau du temps, il faut appliquer franchement les freins puis augmenter légèrement la pression d'après la nécessité du freinage, mais pour éviter de donner un choc, il faut terminer en desserrant les freins presque complètement avant l'arrêt complet, quitte de les resserrer un peu pour maintenir la voiture immobile à l'arrêt.

En cas d'urgence la seule pensée du wattman est de s'arrêter coûte que coûte par tous les moyens, cela va de soi puisque c'est pour éviter un accident.

En résumé, nous avons vu que conduire un tramway d'une manière économique, tout en ne perdant pas de temps et en ne nuisant pas au confort des voyageurs, demande de la part du wattman un esprit éveillé et réfléchi ainsi qu'une manœuvre souple mais sûre.

Cela ne s'acquiert que par une longue période d'attention soutenue mais comme tout travail bien accompli, il procure au wattman la satisfaction personnelle de se savoir à la hauteur de sa tâche et de la remplir honnêtement vis-à-vis de lui-même.

Je sais que beaucoup de wattmen ont ce désir et c'est en pensant à eux que j'ai tâché de réunir ces quelques directives pour les éclairer.

Le questionnaire concernant le développement futur de Nos Viciniaux a eu l'honneur d'un grand nombre de réponses, dont le dépouillement n'est pas encore terminé. Nous en remercions les auteurs et les assurons que nous mettrons leurs suggestions à profit pour donner une orientation nouvelle à notre magazine.

Les Voyages Scolaires de fin d'année

Nous voudrions attirer l'attention des chefs de service de lignes vicinales ayant leur point de départ dans les grandes agglomérations ou dans des villes, sur l'intérêt commercial que présente la **prospection** des écoles en vue des voyages de fin d'année.

Bien avant guerre, déjà en 1933, les directeurs d'école de l'agglomération bruxelloise étaient régulièrement visités entre les mois de février et d'avril, par un représentant de la S. N. C. B. et par des démarcheurs des sociétés d'autocars en vue des voyages de fin d'année. Non seulement cette masse de voyageurs occasionnels représente une recette importante, mais n'oublions pas que les écoliers sont les voyageurs de demain. Nous devons pratiquer une politique de présence.

Une dernière suggestion aux contrôleurs et chefs de train accompagnant des excursions scolaires.

Si au terminus ou sur une voie de garage, vous disposez de 5 ou 10' de battement, n'hésitez pas à faire ouvrir par le wattman la protection du contrôleur, après avoir abaissé la flèche. Expliquez aux écoliers comment circule le courant, ou sur l'autorail, dévoilez-leur les beautés du Diesel.

Croyez-moi, ils reviendront à la maison « gonflés à bloc » pour le vicinal et fiers de leurs connaissances.

v. d. E.



C'est la seule façon de ne pas être mis dehors avant d'avoir atteint ma destination.

Nouvelles du Home de Wenduine

Nous apprenons que la cotisation des membres effectifs de l'A. S. B. L. Home de repos du personnel de la S. N. C. V. a pu être ramenée de 60 francs à 20 francs.

Il est rappelé que toute demande d'occupation doit être faite sur formulaire spécial. Ce formulaire peut être obtenu dans les bureaux ou dépôts et est adressé, dûment rempli, avant le 1 juin, au directeur-gérant.

Priorité d'occupation est accordée aux familles nombreuses.

Pour les week-ends, les demandes se font au moins huit jours d'avance.

Deuxième Concours de Mots Croisés

Aucune récompense n'avait été annoncée, et cependant notre deuxième concours a eu plus de succès que le premier.

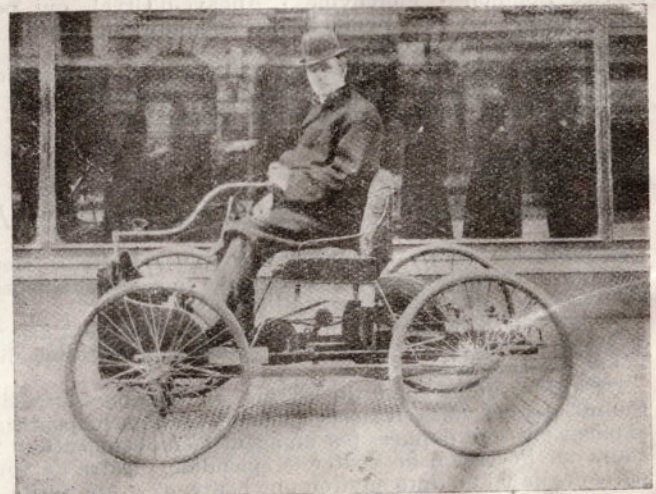
Nous espérons, pour le mois de juillet adopter une nouvelle formule de prix.

Ont envoyé la solution exacte :

Bauwens, Vander linden, Vander Steelt, Wybou (Destelbergen); Claus (Schotens); Vertrappen (Westerloo); Mollemans (Roselaere); Van Swalm (Bressoux); Baisir, Antoine (Bastogne); Beddegnoots, Marcel; Brigade « Bobinage » Liège; Coppens Jos.-Léon (Dilbeek); De Keyser, Théo (Haacht) Harhelier, Joseph (Namur); Hendricks, Frans (Merksem); Heyvaerts, Alf. (Brasschaat); Hougardy, F. (S. F. 1^{er} bureau); Ilsen, Jan (Merksem); Ilsen, Jos. (Merksem); Joris, Karel (Rumst); Léenaards, Fr. (Merxem); Leclercq, Louis (Jambes); Mairson, René (Bierwart); Nijs, H. (Diksmuide); Pirotte, Edgar (Bellaire-Jupille); Proost, Aloïs, (Merksem); Prosec, Lucien (Assebroek); Renneson, E. (Pursemenge-Lux.); Rylandt, Romain (Assebroek); Segers, Raphaël (Brasschaat); Stoepels, Alf. (Wuustwezel); Van Clijnenbreugel, Léon; Vandendooren, W.; Van Der Caelen, Frans (Rumst); Van der Taelen, Jos. (Reet); Van Rillaer, Guillaume (Reet); Verhasselt, R.; Vermaelen, Armand (Leuven); Willems, Hendrik (Wommelghem).

20 fr. (gain du premier concours) ont été versés à l'Union Lyrique S. N. C. V. Charleroi.

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



Henry Ford vient de mourir à l'âge de 84 ans. Le voici au volant de sa première automobile. A cette époque, il gagnait 45 dollars par mois.