

# Nos VICINAUX

5<sup>e</sup> ANNEE - N° 27

PÉRIODIQUE DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA S.N.C.V.  
Comité de rédaction: rue de la Science 14, Bruxelles.

OCTOBRE 1950



*Le château « De Ster » à Berendrecht sur la ligne Zandvoort-Lillo. Dans cette propriété, se trouve l'unique héronnière de Belgique.*

## DANS CE NUMÉRO :

- \* Nous consacrons deux pages à la « Pension légale » chronique rédigée pour vous par M. Neyens, Moniteur Social. Conservez précieusement cette documentation.
- \* Nous vous présentons la nouvelle motrice électrique « P. C. C. » et le dernier modèle d'autobus.
- \* Si vous aimez la photographie vous vous intéresserez à notre nouveau concours.
- \* Vous trouverez à travers tout ce numéro des nouvelles de nombreux dépôts et de tous ceux qui les peuplent avec tant de dévouement et d'amour du métier.

### Un acte de courage

Nous sommes heureux de faire connaître au personnel l'acte de courage posé par les agents Pierre Constant et Romain Maurice, du dépôt de Florenville.

Le mécanicien Pierre était assis sur le bord de la fosse de visite, sous un autobus en révision. Il s'appuyait le dos contre une des roues et s'occupait à nettoyer le moteur avec du mazout.



Pierre Constant, mécanicien au dépôt de Florenville.

Tout à coup, le moteur prit feu ; avant que Pierre eût pu se dégager, ses vêtements s'enflammèrent.

Sans l'aide immédiate de son collègue Romain, qui lui arracha sa salopette, il eût été transformé en torche vivante.

A ce moment, bien que très grièvement brûlé aux mains, avant-bras et poitrine, Pierre fit preuve d'une conscience professionnelle digne d'éloges ; prenant place au poste de conduite de l'autobus, il sortit le véhicule de la remise, tandis que Romain arrêta l'incendie au moyen d'extincteurs.

Grâce au sang-froid et au dévouement de ces deux agents, des dégâts très importants ont été évités aux installations et au matériel. « Nos Vicinaux » leur adressent leurs félicitations.

Des brûlures au 3<sup>me</sup> degré ont rendu très longue la convalescence de Pierre.

La Direction Générale a adressé des félicitations et octroyé une prime à ces courageux agents.

## Les Journaux d'Entreprise

Une cinquantaine de Rédacteurs en Chef des Journaux d'Entreprise se sont réunis, sous l'active impulsion de M. Alfred Creteur, Chef du Personnel de la Sabena et rédacteur en chef de « Notre Sabena » pour constituer l'« Union des Journaux d'Entreprise de Belgique ». La séance constitutive s'est tenue à la salle de conférences d'un grand magasin de Bruxelles, le 27 septembre. Quantités de firmes très importantes étaient représentées, parmi lesquelles Wielemans, les Produits Chimiques du Marly, Cockerill, Shell, Philips, la Sofina, la

Kredietbank, la Bell Telephone Cy, Fabelta, Esso, les Papeteries de Genval, l'Innovation et bien entendu la S. N. C. V.

Des Unions de Journaux d'Entreprise existent, depuis un an ou deux, dans la plupart des pays de l'Europe Occidentale.

Nous sommes convaincus que ces contacts entre rédacteurs de journaux d'entreprise seront très fructueux et nous permettront de faire de « Nos Vicinaux » un journal d'entreprise plus intéressant, toujours instructif et, nous en sommes convaincus, lu avec plaisir.

Nous reproduisons ci-dessous un petit poème qui a paru dans la revue « Femmes d'Aujourd'hui ».

C'est un petit tableau typiquement de chez nous, brossé en touches légères. Nous pardonnons à l'auteur son « tortillard stupide et banal » ! en nous disant que bientôt nous ne verrons plus les « volutes blêmes » du vicinal dans le décor de nos campagnes et qu'il est heureux que cet élément de la vie provinciale ait été chanté par le poète.

### LE VICINAL

Nous avons pris le vicinal  
Qui dans le soir chemine et flâne,  
S'attarde, siffle, souffre, ahane,  
Avec l'œil d'or de son fanal  
Où l'ivre phalène se cogne.  
Comme un chemineau las et borgne,  
Il s'entête le vicinal.

Nous avons pris le vicinal  
Qui noue au creux des paysages  
Comme en bouquet tous les villages,  
Tortillard stupide et banal,  
Obstiné, vers l'horizon mauve  
A poursuivre un jour qui s'ensauve,  
Il s'essouffle, le vicinal.

Cahin-caha, le vicinal  
Dans les vieux chemins nous promène  
Où broute quelque agnelle amène,  
Au fil d'un rigide canal  
Dont le talus vert est la rive,  
Sans fantaisie et sans dérive,  
Il va tout droit, le vicinal,

Il nous conduit, le vicinal,  
Par les sentes où vont les belles,  
Entrainant leurs chèvres rebelles  
Au long du chemin communal  
Il fait l'esbrouffe avec sa corne,  
Sans effrayer le troupeau morne  
Qui se disperse, machinal.

Il chemine, le vicinal,  
Sans désir d'échappade brève  
Loin du rail brillant, et sans rêve.  
Sans regret et sans idéal.  
Sur des ciels gris, toujours les mêmes,  
Il exhale en volutes blêmes  
Son haleine, le vicinal.

Il s'arrête, le vicinal,  
Aux hameaux où les fermes claires  
Accueillent les vives commères  
Rentrant du marché cantonal ;  
Paniers vides et bourses pleines,  
Elles ont des lenteurs de reines  
En descendant du vicinal.

Nous avons pris le vicinal  
Qui dans le soir cahote et peine.  
La route est bleue où cligne à peine  
L'œil myope de son fanal.  
Et je vois, par les vitres sales,  
Trembler l'or des fenêtres pâles  
Qui regardent le vicinal.

Marie-Paule THIERRY.

# ORGANISER

c'est

# SIMPLIFIER

## LETTRES A FIRME ET ENVELOPPES

DANS le cadre de l'unification des formulaires et imprimés, nous parlerons aujourd'hui des lettres à firme et des enveloppes utilisées pour la correspondance.

On s'étonnera sans doute d'apprendre qu'il existait à la S. N. C. V. 18 modèles différents de lettres à firme et que le nombre d'enveloppes différentes atteignait le chiffre de 61.

Le cliché ci-dessous reproduit quelques-uns des modèles qui étaient en usage jusqu'ici.

Pour ce qui concerne les lettres, l'unification s'est attachée en premier lieu à la standardisation du format et à celle de la qualité du papier qui logiquement doit être différente suivant qu'il s'agit de correspondance en service intérieur ou destinée à des tiers.

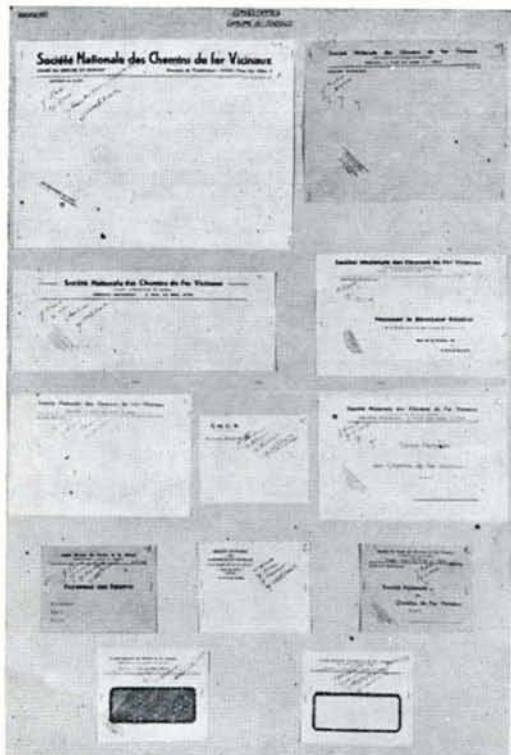
Les en-têtes des lettres, différents de groupe à groupe, ont été eux-mêmes unifiés quant à leur présentation.

Bref les 18 modèles de lettres ont été ramenés à 4.

Quant aux enveloppes leur nombre a pu être également réduit à 4 types, parmi lesquels figure notamment l'enveloppe à fenêtre à utiliser pour la correspondance avec des tiers. L'emploi généralisé de ce genre d'enveloppe fait économiser le travail de transcription des adresses, sans erreur possible.

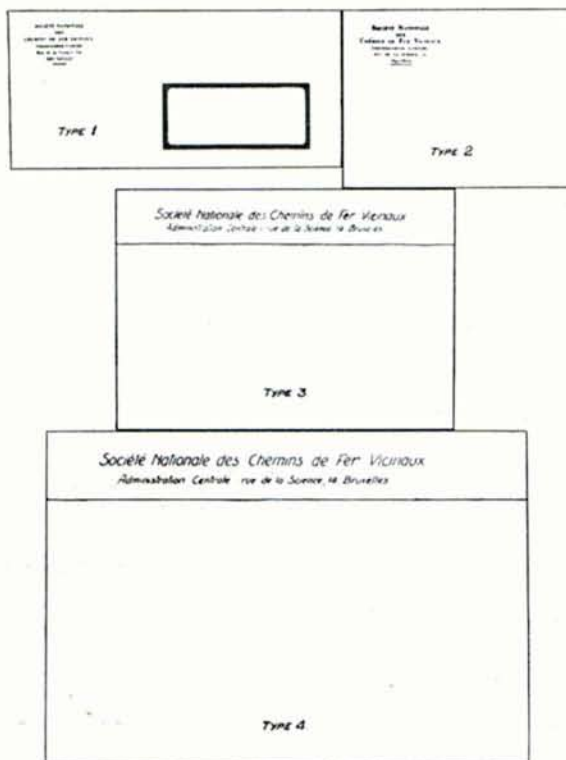
La réduction du nombre de types différents d'enveloppes et de papier à lettre permet de porter doré-

### Avant



Exemple de divers types d'enveloppes utilisées auparavant dans un de nos Groupes.

### Après

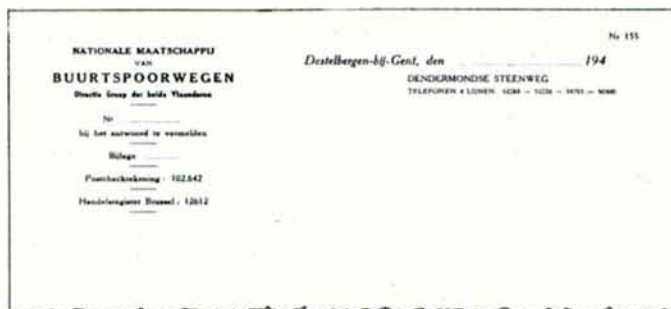


navant les commandes sur les quantités plus grandes, d'où une économie sérieuse.

La question de la normalisation des lettres à firme et enveloppes est d'autre part étroitement liée à la présentation de la correspondance. En effet, un papier à lettre d'un format uniforme et où toutes les inscriptions se retrouvent pour tous les utilisateurs à un même endroit, permet l'uniformisation du travail de la dactylographie. On obtient ainsi des lettres portant, en quelque sorte, le cachet de la maison, et qui font si bien valoir une correspondance.

Cette question importante de la présentation de la correspondance sera exposée dans un prochain article.

### Avant



### Après

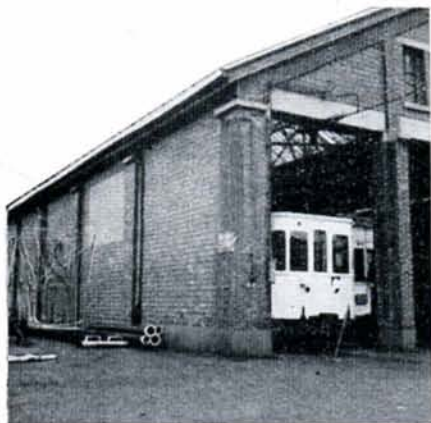


# SECURITE ET HYGIENE

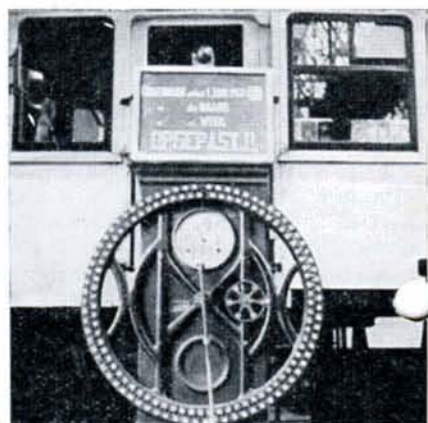
Au cours d'une précédente séance tenue à Bruxelles, les membres du Service Général ont eu l'heureuse inspiration de suggérer de se

d'eau. L'interrupteur d'alarme et le sectionneur permettant de couper le courant, en cas d'incendie, y figurent également.

Quelques installations bien conditionnées au point de vue sécurité et hygiène ont été remarquées spécialement par les visiteurs.



## UNE VISITE A L'ATELIER DE DESTELBERGEN



réunir parfois dans le milieu même du travail, en contact direct avec les agents, leurs engins et les dangers qui les guettent.

Cette première sortie s'est faite à Destelbergen.

L'examen et la discussion de divers problèmes de sécurité furent suivis d'une visite aux ateliers de cet important dépôt.

Dès le début, l'attention du visiteur est mise en éveil par les moyens préventifs les plus divers.

La photo ci-contre montre les bouts d'obstacles qui sont signalés par badigeonnage à la chaux.

La voie à l'entrée de la remise est marquée d'un drapeau rouge indiquant qu'on travaille en dessous de la voiture.

Le pilier de gauche, porte en écriteau l'indication d'une réserve

Chaque vendredi à 11 h. précises, le signal d'alarme y est essayé.

A l'entrée de l'atelier l'attention est attirée par un petit panneau placé au-dessus de l'horloge de pointage et surmonté d'une lampe rouge. Cette innovation est unique aux Vicinaux et mérite une mention spéciale.

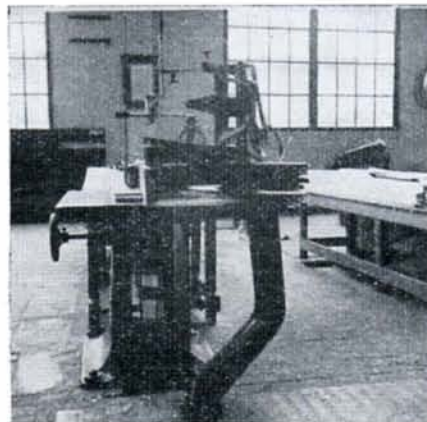
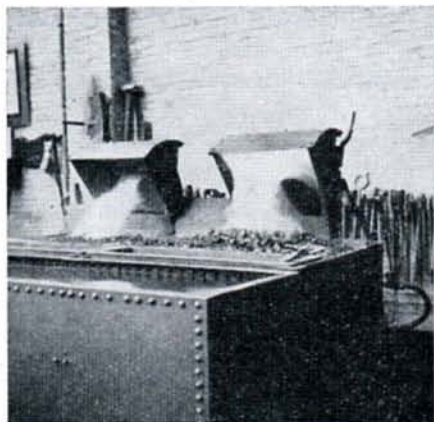
Par là on signale aux ouvriers le nombre d'accidents survenus depuis le début de l'année, et aussi pendant le mois et pendant la semaine en cours.

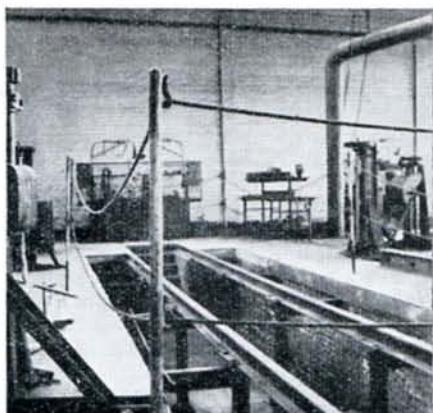
Chaque fois qu'un accident se produit la lampe rouge, est allumée et le reste durant toute la journée rendant ainsi les agents attentifs et les appelant à la prudence.

Il en fut ainsi de l'aspiration des fumées des forges. Celles-ci, quoique se trouvant au milieu des ateliers n'incommodent nullement les ouvriers au travail.

L'aspiration des copeaux à la menuiserie est également assurée par ventilateur. Ces copeaux sont aspirés au droit même de l'outil par le tuyau qui se remarque sur la photo, d'où ils sont dirigés par des canivaux vers le collecteur à copeaux placé à l'extérieur.

A remarquer en outre sur la même photo, le protecteur préconisé par la Caisse Nationale Suisse et installé sur le banc de la toupie. Ce protecteur empêche, lors travail, tout contact possible des mains avec le couteau. Les machines-outils, en général, ont d'ailleurs été pourvues de leurs garants.





Toute ouverture de fosse fait également l'objet d'une protection soignée, ainsi que le montrent les deux vues ci-contre. Ainsi, entre autres, chaque fosse de visite de l'atelier non occupée par un véhicule est entourée d'un garde-corps, constitué par des piquets reliés par des cordes, pour écarter le danger de chute des ouvriers travaillant à proximité.

Nous ne mentionnerons plus en particulier les mesures préventives d'ordre plus général, quoique la propreté des chemins de circulation et leur tracé, déterminé par des bandes blanches fut spécialement remarqué.



La visite se termina par celle du réfectoire du personnel, pourvu d'un mobilier simple mais confortable.

L'heure du repas est une période de repos et de détente avant la reprise de l'effort.

Les repas pris en commun dans des conditions idéales d'hygiène et de confort, et en outre, le bien-être donné par l'appétit satisfait, créent une ambiance de saine camaraderie et de joviale amitié.

Nul doute que la santé s'y retrouve largement et qui dit SANTÉ dit SECURITE.

## STATISTIQUES DE NOS ACCIDENTS DE TRAVAIL

### TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE FREQUENCE

(nombre d'accidents ayant entraîné au moins un jour de chômage, par millions d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
2 <sup>e</sup> trimestre 1949.	16,75	22,1	51,5	50,8	27	22,4	27,4	17,2	31,2
2 <sup>e</sup> trimestre 1950.	20,5	18,4	48	21,6	25,5	38,5	32,4	33,9	31,8

### TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE GRAVITE

(nombre de jours de chômage, par millier d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau	Réseau sans I. P. P. et sans morts
2 <sup>e</sup> trimestre 1949.	1,28	0,34	2,56	0,77	0,61	0,39	6,94	0,18	2,06	0,46
2 <sup>e</sup> trimestre 1950.	1,91	0,46	0,90	0,30	0,29	0,65	0,54	0,50	0,78	0,53

Remarque. — Le taux de gravité excessif enregistré à Bruxelles (2<sup>e</sup> trimestre 1949) était imputable à un accident mortel, auquel correspond l'attribution de 6.000 jours de chômage.

*Tu désires vivre vieux ?*

*Veille alors à ta sécurité*

# *Le nouveau garage pour les autobus*

## de la société des Tramways électriques de Rotterdam (R. E. T.)

---

### à Sluisjesdijk

---

**L**E 15 octobre 1927, la ville de Rotterdam a repris les tramways de la « R. E. T. M. » et depuis en a assuré l'exploitation en régie.

Il apparut rapidement que si l'on voulait satisfaire les besoins du centre de Rotterdam et de la banlieue, il fallait envisager également l'utilisation d'autobus.

La construction d'un garage pour 200 autobus fut décidée et un terrain acquis à Sluisjesdijk. Il fallut toutefois attendre jusqu'en septembre 1940 avant de pouvoir commencer les plans définitifs. Les bureaux et les ateliers furent prêts en 1943 mais le parachèvement n'eut lieu qu'après la Libération.

Le complexe des bâtiments du garage pour autobus est divisé en 3 parties bien distinctes : la première, groupe les bureaux, les magasins et les petits ateliers ; la deuxième, comprend le grand atelier de réparations qui dispose de deux emplacements séparés par des colonnes, ayant chacun 84 m. de long et 15 m. de large ; le troisième bâtiment est le garage proprement dit, qui a une superficie de 100 m. sur 70 m.

Plus loin s'érige encore une construction séparée comprenant les installations de chauffage, une double habitation et la loge du portier donnant sur le terrain d'accès au garage. Près de l'entrée se trouve le cabinet du médecin, pouvant servir éventuellement d'infirmierie.

Avant de se rendre au garage, les chauffeurs-receveurs doivent se pourvoir en coupons ; ils se les procurent dans le local où ils remettent leur recette en fin de journée ; ce bureau peut contenir 120 personnes.

Deux escaliers conduisent du hall aux étages, où se trouvent une salle de récréation et un réfectoire pour 125 personnes. Ces deux locaux sont séparés par une cuisine et un vestiaire. A l'étage, un local réservé à l'écolage a été prévu également ; il est aménagé en salle de cours avec bancs disposés en amphithéâtre et peut accueillir 80 personnes. On y donne au personnel les instructions nécessaires concernant l'exploitation ; des conférences avec projections cinématographiques, peuvent également y être organisées. Ces diverses dispositions prouvent que dans cette entreprise, on attache beaucoup d'importance à la formation et au bien-être du personnel.

Comme nous l'avons déjà signalé, le garage proprement dit, adjacent à l'atelier, forme la troisième partie de l'établissement. Sa toiture métallique repose uniquement sur 6 colonnes ; la surface présente donc 3 espaces sans colonne de 33 m x 70 m. Le garage est accessible par 6 portes basculantes, celles donnant à l'Est, par où les autobus entrent et sortent, mesurent 4,20 m x 11 m et fonctionnent électriquement. Les quatre

autres portes, employées en cas de danger, sont basculantes et fonctionnent manuellement.

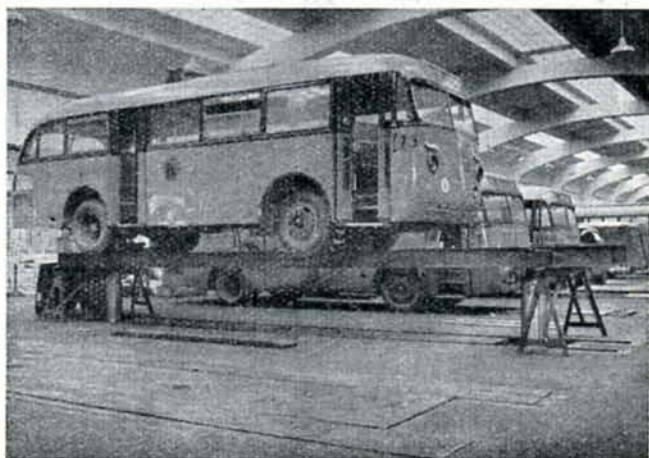
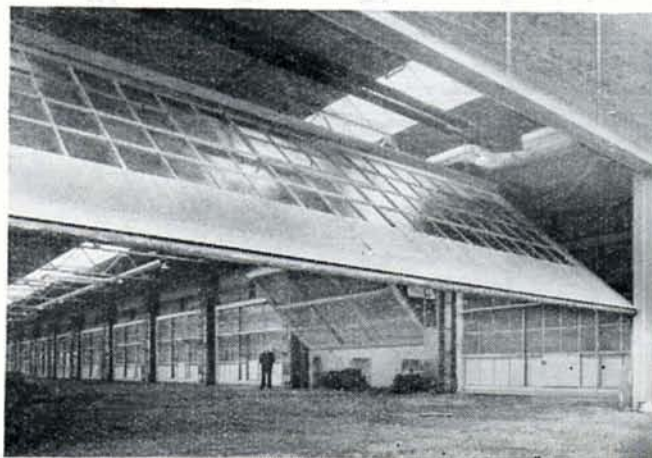
La séparation entre garage et ateliers est constituée par 12 portes basculantes mesurant chacune 7,20 m x 4,20 m. Celles-ci s'ouvrent et se ferment au moyen d'un axe central, mis en mouvement à l'aide d'un électromoteur.

Derrière le bureau, à proximité de deux fosses de visite, se trouve l'emplacement réservé au lavage des carrosseries.



En fin de service, les autobus dont les moteurs présentent des défauts, peuvent être envoyés immédiatement à l'atelier en passant par les portes-basculantes, qui forment séparation entre le garage proprement dit et l'atelier, dont les travaux sont ainsi nettement séparés. Pour pouvoir régulièrement contrôler et lubrifier tous les organes et effectuer des petites réparations dans le garage, on a placé deux élévateurs dans le voisinage immédiat du bureau de l'assistant-chef de dépôt, sous la surveillance duquel ces travaux doivent être exécutés.

Six réservoirs de mazout pouvant contenir environ 54.000 litres de combustible ont été construits à l'écart.



Pour réduire les frais de transport du combustible, une conduite métallique de 4" a été placée entre les réservoirs et la pompe du débarcadère, sur un terrain communal près de la Meuse (St-Janshaven). De ce fait, il est possible d'amener le mazout par bateau-citerne.

Entre le tuyau de conduite et les réservoirs, plusieurs appareils ont été installés tels que filtres, séparateurs d'eau, volummètre.

L'exploitation par autobus a été organisée en service spécial, avec du personnel et des ateliers **distincts**.

Signalons encore que des améliorations sensibles seront apportées à la tenue des magasins de plus, une réorganisation administrative va compléter la réorganisation technique.

Dans un domaine qui nous intéresse particulièrement, la direction de la Rotterdamse Tr. Mij. a délibérément tourné le dos à la routine.

(Traduction d'un article de M. Borgerhoff

Inspecteur Principal, S. N. C. V.).

(Les clichés nous ont été aimablement prêtés par la revue « De Ingenieur »).

*mais.....*



*parlons d'autre chose.*

### Chez nos Pongeurs

Nous n'avons guère eu l'occasion, jusqu'ici, de parler de l'équipe de ping-pong du cercle « Entre-Nous » de l'Administration Centrale.

Cette section, créée depuis quatre ans, a connu d'emblée une belle activité; elle dispute, cette année, pour la troisième fois consécutivement, le championnat Ubrasco.

Avant l'ouverture du championnat, un tournoi fut organisé en septembre dernier auquel participèrent plus de douze joueurs. Le mardi 28 septembre, en présence de M. Van Lul, Inspecteur Général et de MM. Rousseau et Romain et devant une vingtaine de supporters, se déroulèrent les luttes finales.

Voici les résultats techniques:

Collaer bat Ceysens par 21-17 — 21-13 — 17-21 — 9-21 — 21-6.

De Vuyst bat Maes par 21-13 — 21-13 — 21-18.

La finale mit donc aux prises Collaer et De Vuyst; ce dernier l'emporta par 21-19 — 21-8 — 21-8.

Les quatre premiers reçurent comme prix une paire de souliers de tennis et De Vuyst reçut en surcroît un jeu complet de tennis de table.

Le local de l'équipe est situé dans la pièce attenante au réfectoire, au sixième étage du bâtiment; les réunions ont lieu chaque mardi, après 17 heures 30.

Le président de la section est M. Pétry (Direction T. M.) auquel la correspondance doit être adressée.

« Nos Vicinaux » aimeraient savoir s'il existe d'autres équipes de Ping-Pong à la S. N. C. V.

Déjà un agent du Groupe des Flandres nous a demandé comment « fabriquer » une table de Ping-Pong.

Nous donnons ci-dessous les dimensions officielles à respecter. En général, les tables de ping-pong sont pliantes. Les charnières se placent indifféremment au-dessus ou en-dessous.

La longueur doit être de 2 m. 74.

La largeur de 1 m. 52.

La surface à jouer doit être à 88 cm. du sol.

La hauteur du filet doit avoir 0,155 m.

Les magasins spécialisés vendent des boîtes contenant un filet avec fixe-filet en aluminium et deux palettes pour le prix de deux cents francs. Une palette coûte septante francs environ.

Les premiers frais ne sont donc pas excessifs.

Nous demandons aux petits groupes de pratiquants du ping-pong de se faire connaître à la rédaction de « Nos Vicinaux ».

## L'élite est restreinte :

### soyez parmi l'élite

Nous ne prétendons pas que, dans la vie, tous ceux qui, de simples troupiers sont devenus des généraux, ont gagné chaque grade par leurs seuls efforts. Certains ont bénéficié d'un héritage enviable, d'autres ont fait un mariage riche, d'autres encore ont été les enfants chéris de la chance.

Mais nous affirmons ceci : tout travailleur, doué d'une intelligence moyenne, peut bénéficier d'avancements constants, s'il est ambitieux et s'il est prêt à ne pas ménager ses forces.

La grande masse des travailleurs, employés et ouvriers, est bloquée. Ils semblent occuper des fonctions sans avenir. Ne prêtant aucune attention particulière à l'entreprise à laquelle ils sont attachés, ils ne bénéficient, de la part de leurs chefs, d'aucune distinction. Ils paraissent amorphes, figés dans les rangs, arrêtés obstinément dans la position qu'ils occupent.

Pourquoi ? De deux choses l'une : ou bien ils ne méritent pas de progresser ou bien ils ne savent pas faire valoir leurs capacités.

C'est ainsi que s'exprime M. Torfs, l'auteur du livret « Pour prendre du galon ».

Mais direz-vous, comment faire valoir mes capacités ? Pour n'être ni une « incompétence » ni un « robot », il suffit de faire preuve d'une intelligente activité.

Attirez l'attention de vos chefs sur vos qualités en vous distinguant par votre ponctualité, votre dynamisme, votre bonne humeur.

N'esquivez pas les responsabilités, au contraire, recherchez-les.

Les meilleures places, soyez en sûr, iront tôt ou tard aux meilleurs.

Prouvez à vos chefs que vous prenez intérêt à votre métier et à la marche bénéficiaire de l'entreprise qui vous nourrit. Dans cet ordre d'idées, introduisez des propositions pour combattre les gaspillages de toutes sortes et les pertes de temps. Faites mieux demain ce que vous avez bien fait aujourd'hui.

Ayez de l'initiative ! C'est rare, très rare, et cela se paie un bon prix.

En agissant ainsi, vous serez sur le chemin de l'efficacité. Cette route n'est pas encombrée, car sur 1.000 individus il n'y en a pas 10 qui s'y promènent. Soyez parmi ces promeneurs, l'avenir est à eux !

Mais au fond, qu'est-ce « l'Efficacité » ? Nous en reparlerons car la chose est d'importance.

M. CHANTRENNE.

Appliquez les mesures de prévention.  
N'attendez pas qu'un accident vous démontre  
qu'il n'y avait pas lieu d'en rire.

MANŒUVRE ANORMALE

=

ACCIDENT POSSIBLE



**Michielsens, J.**  
chef-receveur — Anvers  
44 ans de service.



**Dierckx, A.**  
machiniste — Anvers  
42 ans de service.



**Van Der Perre, J.**  
serre-frein — Brabant  
41 ans de service.



**Thielens, F.**  
wattman — Brabant  
44 ans de service.



**Meyvis, A.**  
brigadier — Anvers  
45 ans de service.



**Berckx, J.**  
machiniste — Anvers  
44 ans de service.



**Reynders, P.**  
chef-piocheur — Brabant  
41 ans de service.



**De Kuyper, J.**  
ch. dép. 1<sup>o</sup> cl. Flandres  
41 ans de service.



**Demets, M.**  
ch. serv. 2<sup>o</sup> cl. Flandres  
46 ans de service.



**Duriau, A.**  
receveur — Hainaut  
41 ans de service.



**M<sup>me</sup> Gatineau, St.**  
nettoyeuse — Liège  
40 ans de service.



**Lauwers, J.**  
wattman — Brabant  
48 ans de service.



**Mans, L.**  
wattman — Brabant  
40 ans de service.



**Pironet, J.**  
piqueur — Liège  
41 ans de service.



**Lasters, E.**  
ch. stat. 2<sup>o</sup> cl. Anvers  
44 ans de service.



**Wijns, G.**  
wattman — Brabant  
40 ans de service.



**Cleiren, L.**  
wattman — Anvers  
47 ans de service.

**IL FAUT ENTREPRENDRE COMME SI  
L'ON DEVAIT VIVRE TOUJOURS ET TRA-  
VAILLER COMME SI L'ON DEVAIT MOURIR  
DEMAIN.**

*Littré.*



# Vicinale

## Remise de décorations civiques dans le groupe du Hainaut

Au cours du mois de septembre, Monsieur Coppée, directeur de Groupe a remis au cours de réunions intimes qui se déroulèrent à Charleroi et à Mons les décorations suivantes :

**Pour trente-cinq années de service :**  
Croix civique de 2<sup>e</sup> classe : Delattre L., contrôleur.

Médaille civique de 1<sup>re</sup> classe : Harvengt G., brigadier.

Médaille civique de 2<sup>e</sup> classe : Colette O. et Bohy E.

Le diplôme S. N. C. V. a été remis à Fostier G.

**Pour vingt-cinq années de service.** Ont reçu la Médaille civique de 1<sup>re</sup> classe, les contrôleurs :

Vilain Gilbert. — Dieu J.-B. — Vanderstruyft Crispin.

Ont reçu la Médaille civique de 2<sup>e</sup> classe : Les brigadiers : Coupeux L. — Selvais A.

Ont reçu la Médaille civique de 3<sup>e</sup> classe : Bauthier F. — Navez J. — Veekman M. — Van Assche R. — Mathys J. — Romain A. — Collins G. — Cornet G. — De Ryck H. — Delforge L. — Maldague L. — Arca S. — Stoélet M. — Vandebosche R. — Delbeuve A. — Dufresnes A. — Collie J. — Colarte E. — Lambert M. — Warengheing A. — Mahieu E. — Draguet R. — Delhaye E. — Debeve E. — Delcourt L. — Harvengt G. — Danis J. — Willocq L. — Brosch F. — Keymakers L.

## Remise de décorations à Louvain

Le dimanche 27 août a eu lieu, à Kessel-Lo, une distribution de décorations civiques.

M. Van Huffel, Ingénieur en Chef, en présence de M. Verschaevé, Ingénieur Principal, des divers chefs de service et de M<sup>me</sup> Brocké, auxiliaire sociale, prit la parole pour définir le sens véritable de cette fête du travail et de la fidélité à l'entreprise.

Il eut par après la joie de féliciter notamment dix-huit agents qui célébraient leurs **trente-cinq années** de service aux Vicinaux.

Ce furent : Croix civique de 1<sup>re</sup> classe : M. Gabriëls, A.

Croix civique de 2<sup>e</sup> classe : MM. Vanderhulst, K.; Wuyts, Jos.; Verelst, Fr.; Naets, Des.; Siaens, Viet.

Médaille civique de 1<sup>re</sup> classe : MM. Vanderlinden, J.; Geens, Ant.; Opdebeek, J.; Van Nuffelen, Fr.

Médaille civique de 2<sup>e</sup> classe : MM. Peeters, Jos.; Sevenants, Norb.; Haegemans, A.; Van Casteren, Jos.; Goessens, F.; Verheyden, L.; Schoovaerts, F.; Lorieux, Aug.; Goës, Jos.; Beugniet, A.; Pira, L.

M. Weckx reçut un diplôme de la S. N. C. V. pour ses trente-cinq années de service.

Puis M. Van Huffel procéda à la remise des médailles civiques pour **vingt-cinq années de service.**

## A l'Administration Centrale

Notre dernière chronique date déjà de 5 mois; aussi, bien des événements sont-ils survenus depuis lors dans la vie sociale de nos collègues.

Parmi les événements heureux qu'il convient de citer, nous devons cependant renoncer à faire connaître tous les petits Jean et les petites Nicole que la cigogne a apportés. Ils sont trop nombreux! Songez que dans un seul service, au Secrétariat de l'I. G., les deux employés, nos amis Hollanders et D'Hondt sont devenus papa à six jours d'intervalle! A ce rythme là...!

Des changements d'état-civil nous ont été signalés. Il importe que vous sachiez que M<sup>lle</sup> Evenepoel, notre téléphoniste à la voix radiogénique, est devenue M<sup>me</sup> Vande Perre et M<sup>lle</sup> Simone Van Steenwinckel (T. M.) est devenue M<sup>me</sup> Boncire et M<sup>lle</sup> Liliane Servais, auxiliaire sociale, est devenue M<sup>me</sup> Franquin.

D'autres collègues encore ont prononcé le « oui » traditionnel, ce sont Messieurs les ingénieurs Claessens, De Coster, et Mes-

sieurs Fr. Van Overstracten Ch. de Turck, F. De Mynck, S. Van Wassenhove, L. Cornélis; faisons une mention spéciale à notre « électricien-maison » R. Dutry qui a épousé la fille de l'huissier René Loux; à toutes et à tous, nous adressons nos vœux de bonheur les plus sincères.

Il nous est agréable de signaler que Sylvain Gourdien, huissier à la Direction « Exploitation », s'est vu attribuer, en août dernier, la croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne, au titre militaire. Nos vives félicitations!

Nous avons accueilli parmi nous les agents Sanders (service du Domaine) et Nachtergaele (P. Adm.); tous deux venaient du Groupe des Flandres.

Au cours de ces derniers mois, nous avons appris avec regret le décès de M. Jules Bernier, Chef de bureau à V. T. Le souvenir de cet affable et souriant Nivellois restera vivace parmi ses collègues du bureau de dessin.

## LES PROPOS DU



## CONTROLEUR BOUDARD

Receveur. — Alors, chef, on a été malade ?

Boudard. — Eh oui, j'ai dû aller en révision !

R. — Ça manquait d'huile dans le moteur ?

B. — Je crois, au contraire, qu'il y en avait trop ! J'avais fait l'erreur de confier à ma bourgeoise notre pécule de vacances, elle en a profité pour le transformer en sucre, en riz et en boîtes de sardines !

R. — Je parie qu'après le passage du 38<sup>e</sup> parallèle, Madame vous a servi des sardines tous les soirs !

B. — Vous avez gagné ! Il paraît que les Portugais sont toujours gais mais moi, le produit de leur pêche ne me réussit pas, même que la vue de voyageurs entassés me donnait la nausée ! Cependant en attendant mon tour dans la salle d'attente du médecin, j'ai fait une lecture intéressante...

R. — Ça m'étonne, on n'y voit jamais que de vieilles revues !

B. — Comme de juste, elle datait de deux ans, mais le sujet, lui, était toujours d'actualité, il s'agissait de la « Réglementation de la circulation... »

R. — Je suis sûr que l'auteur était « anti-tram » !

B. — Dans le fond, oui, mais après avoir noté notre droit de priorité quasi-absolu, il faisait remarquer, que la Cour de Cassation avait, à plusieurs reprises, posé le principe que le « droit à la collision » n'existait pour personne. Il citait un passage d'un arrêt rendu en date du 7 novembre 1938; tenez lisez vous-même :

« La priorité ne comporte pas le droit de s'abstenir des règles de prudence édictées par la loi et les circonstances propres à éviter une collision dont le danger se manifeste ».

R. — Si je comprends bien, le wattman qui remet sa motrice en marche et qui voit, à ce moment, surgir un autre usager prêt à lui couper la route, doit faire preuve de prudence.

B. — Exactement et il ne s'agit pas de l'avis d'un journaliste-avocat, mais bien d'un arrêt de la Cour de Cassation.

R. — Dire que j'ai appris tout ça grâce à la guerre de Corée !

# CHRONIQUE SOCIALE

## La pension légale

(Suite.)

Dans le numéro précédent, nous avons entamé l'étude de la majoration de rente de vieillesse sans enquête sur les ressources, octroyée aux salariés pensionnés.

Nous avons déjà parlé du montant et des conditions générales d'attribution de cet avantage. Aujourd'hui, nous donnerons à nos lecteurs d'autres renseignements au sujet de cette majoration.

\*\*\*

### Conditions spéciales d'octroi de la majoration de rente de vieillesse sans enquête.

A) Engagement de cesser toute activité professionnelle.

Lors de l'introduction, à l'administration communale de leur résidence, de la demande en vue de l'obtention de la majoration de rente de vieillesse sans enquête, les salariés pensionnés doivent souscrire l'engagement, pour eux-même et éventuellement pour leur épouse, de cesser toute activité professionnelle à partir du moment où le bénéfice de la majoration de rente de vieillesse sans enquête leur aura été accordée. Pour les salariés qui, au moment de l'introduction de leur demande, exerceraient encore une activité professionnelle, le Service des Pensions de Vieillesse s'informera ultérieurement de la date exacte de la cessation du travail, cependant que la majoration de rente de vieillesse ne sera allouée qu'à partir du 1<sup>er</sup> du mois au cours duquel il a été mis fin à toute activité professionnelle.

Les pensionnés qui jouissent de la majoration et qui désirent reprendre le travail, doivent, à cette fin, adresser une demande écrite au Service des Pensions de Vieillesse, rue Royale, 158, à Bruxelles; l'octroi de l'autorisation comporte la suppression de la majoration de rente de vieillesse pendant la durée de l'occupation.

A noter que cette demande doit être faite préalablement afin d'éviter l'application de toute sanction.

Lorsque le salarié cesse de nouveau son activité professionnelle, il lui suffit d'en informer immédiatement le Service des Pensions de Vieillesse, rue Royale, 158, à Bruxelles, en transmettant un certificat de l'employeur stipulant qu'il a été mis fin au contrat de travail ou d'emploi, ou une attestation de l'administration communale, s'il s'agit d'une occupation ne tombant pas dans les liens d'un contrat de louage de services. Le paiement des arrérages sera dès lors repris immédiatement.

L'engagement à signer auprès de l'administration communale, et dont question au 1<sup>er</sup> alinéa ci-dessus, est le suivant :

« Je soussigné (nom, prénoms, état civil) . . . . .  
» . . . . . demeurant à . . . . ., rue . . . . .  
» n<sup>o</sup> . . . . ., déclare, par la présente, prendre l'engagement formel, pour moi-même et mon épouse,

» de cesser toute activité professionnelle à partir  
» du moment où le bénéfice de la majoration de  
» rente de vieillesse, sans enquête sur les ressources,  
» m'aura été accordé.

» Il est à ma connaissance qu'il m'est interdit :

» 1) de m'engager dans les liens d'un contrat de  
» louage de services vis-à-vis de tout employeur  
» recensé au point de vue fiscal comme occupant  
» régulièrement de la main-d'œuvre salariée ;

» 2) d'exercer, en mon nom ou par personne inter-  
» posée, n'importe quelle activité artisanale, com-  
» merciale, industrielle ou agricole ;

» 3) d'exercer une profession libérale. »

De ce qui précède, il appert que l'engagement vaut donc tant pour l'assuré que pour son épouse. Si, par exemple, l'assuré effectuait un travail salarié et que la femme exerçait un commerce, les deux activités professionnelles doivent être abandonnées.

Toutefois, lorsqu'il est nettement prouvé que les époux sont séparés de fait, la femme n'est tenue de souscrire l'engagement contracté par son époux qu'au moment où elle sollicite le bénéfice de la moitié de la majoration de rente de vieillesse de l'homme marié, c'est-à-dire au plus tôt à 60 ans.

Il convient de remarquer ici que l'engagement susvisé maintient le droit d'exécuter, moyennant déclaration préalable à l'administration communale, de menus travaux, par intermittence, pour le compte et au domicile de particuliers, ou de collaborer aux travaux de la moisson, pour autant que dans les deux cas la durée de l'occupation n'excède pas :

1<sup>o</sup> une période non interrompue de 6 jours ouvrables au service d'une même personne ;

2<sup>o</sup> au cours d'un même trimestre civil, 18 jours ouvrables au service d'une ou de plusieurs personnes.

La loi n'interdit pas non plus, par exemple, de cultiver un lopin de terre pour autant que les produits servent exclusivement aux besoins du ménage.

B) Situation des salariés nés avant le 1 janvier 1867.

Etant donné que ces personnes avaient déjà atteint l'âge de 65 ans au moment où l'actuelle législation sur les pensions entra en vigueur, le législateur a prévu des conditions spéciales d'octroi pour cette catégorie de pensionnés. C'est ainsi que les salariés, nés avant le 1-1-1867, peuvent obtenir la majoration de rente de vieillesse sans enquête à condition qu'il soit établi par toutes voies de droit :

1) qu'ils ont été occupés, à titre principal, comme salariés pendant une période de 10 ans précédant leur 65<sup>e</sup> anniversaire de naissance ;

2) qu'ils ne bénéficient pas d'une pension d'ancienneté à charge des pouvoirs publics ;

3) que le montant annuel de leurs revenus bruts, y compris éventuellement ceux de leur conjoint, ne dépasse pas 12.000 francs.

C) Situation des salariés nés à partir du 1 janvier 1867.

Ces salariés peuvent obtenir la majoration de rente de vieillesse sans enquête si les versements légaux prescrits ci-après ont été effectués au profit de leur

1943-1944	—
1944-1945	—
1945-1946	50 fr.

et suivantes

Il résulte du tableau ci-dessus que pour les périodes de grève 1932-1934 ainsi que pour la période de guerre 1939-1945, les versements sont censés avoir été régulièrement effectués. Le législateur a tenu compte de ces circonstances spéciales qui ont pu mettre un certain nombre d'assurés dans l'impossibilité d'effectuer les versements requis.

En outre, les interruptions suivantes dans les versements sont admises :

- une année au plus, pour les assurés nés entre le 1-1-1867 et 31-12-1869;
- deux années au plus, pour les assurés nés entre le 1-1-1870 et le 31-12-1874;
- trois années au plus, pour les assurés nés à partir du 1-1-1875.

A l'aide du tableau ci-dessus chacun peut, pour son cas personnel, vérifier si les versements faits lui donnent droit au bénéfice de la majoration de rente de vieillesse sans enquête.

#### Exemple :

Un salarié né en 1882 atteint l'âge de 51 ans en 1933 et l'âge de 65 ans en 1947.

Pour la période de 1933 à 1947, le travailleur en question n'a dû effectuer que 4 versements, vu que pendant 7 années d'assurance les versements sont considérés comme étant faits, et qu'il peut également compter trois années d'interruption dans les versements.

Il importe de noter qu'en ce qui concerne

## Dites-le avec des fleurs !

« Say it with flowers ». Dites-le avec des fleurs, est le slogan des fleuristes du monde entier.

C'est aussi celui d'un receveur de chez nous comme le prouve cet article paru récemment dans un journal bruxellois.

#### MONNAIE EXACTE S. V. P.

C'est une phrase qu'on lit en tramway. Elle se plante à la fois dans la mémoire et dans l'indifférence. Elle ne redevient réalité qu'aux heures de grande pénurie, aux heures chaudes d'après-midi, quand les voyageurs sont rares et paresseux. L'autre jour le receveur du « Z », le vicinal Nord-Zellik, « tram le plus rare du monde » (exactement le B barré N. D. L. R.)

ments requis entre 51 et 65 ans, non seulement faits en tant que salarié, sont dérangés, mais également ceux qui ont à titre de malade ou de chômeur. Les femmes ont été occupées comme salariées en France, en Pays-Bas et qui comme tels y ont fait des versements, peuvent obtenir la majoration de rente de vieillesse sans enquête, s'ils ont effectué, en Belgique, de 51 jusqu'à 65 ans, des versements en qualité d'assurés libres.

En l'absence primordiale des versements pour bénéficier de la majoration de rente de vieillesse, il est instamment conseillé aux travailleurs de s'assurer si le volet C de la carte de travailleur ils doivent recevoir en retour chaque mois tard à la fin du mois suivant le mois de leur naissance, porte l'indication des versements qu'ils ont dû normalement être effectués à la retraite au cours de l'année écoulée.

Si tel n'est pas le cas, l'assuré s'adressera immédiatement à son employeur. De la sorte, toute difficulté sera évitée à l'assuré lors de sa mise à la retraite ou à la veuve, en cas de décès prématuré du travailleur.

D) *Situation spéciale des salariés nés avant le 1 janvier 1881 qui n'ont pas effectué les versements requis pour bénéficier de la majoration de rente de vieillesse sans enquête.*

Parmi les travailleurs qui, avant le 1-1-1946, ont atteint l'âge de 65 ans, se trouvent un grand nombre d'assurés au compte desquels le nombre exigé de versements n'a pas été fait régulièrement.

Ces personnes ne pouvaient, par conséquent, obtenir la majoration de rente de vieillesse sans enquête.

En 1946, lors de la révision de la législation, il a été tenu compte de cette situation et des conditions moins strictes de versement ont été prévues en faveur de ces pensionnés.

C'est ainsi que depuis la Libération, les salariés, nés avant le 1-1-1881 et au compte desquels, pour l'une ou l'autre raison, les versements requis, dont la question sous c) ci-dessus, n'ont pas été effectués, peuvent néanmoins prétendre au bénéfice de la majoration de rente de vieillesse sans enquête.

Ces pensionnés doivent uniquement, au moyen d'attestations précises et concordantes, prouver qu'entre leur 50<sup>e</sup> et 65<sup>e</sup> anniversaire de naissance, ils ont exercé régulièrement, pendant au moins 10 ans, une occupation professionnelle en tant que salarié.

J. NEYENS.

# Les premiers P. C. C. Cars sur le Réseau Vicinal

**C'**EST le 20 août dernier, que la grande presse fit connaître au public belge que la S. N. C. V. allait mettre en service les premières voitures P. C. C. de construction belge.

Nous sommes les premiers à regretter d'avoir dû attendre jusqu'à la parution du présent numéro de « Nos vicinaux » pour donner à nos lecteurs plus de détails sur cette réalisation.

Lors de la mise en service de la première P. C. C. importée, nous avons donné (n° 16, de novembre 1948) une description de ce nouveau type de motrice « all electric ».

Assurément les P.C.C. construites par la Société « La Brugeoise, Nicaise et Delcuve », en collaboration avec les A. C. E. C., ont été faites d'après les plans originaux américains, mais il convient de mettre, avant tout, en valeur le travail considérable accompli par les bureaux d'études de ces sociétés. En effet, le rétrécissement de la largeur du châssis nécessité par les possibilités d'adaptation des gabarits existant à la S. N. C. V. (la

voiture - type américain a 2 m. 52) et certaines modifications imposées par nos services, ont exigé la rédaction de plus de sept cents plans avant de pouvoir passer au stade de la construction en série.

La P. C. C. vicinale représentée ci-contre possède les caractéristiques suivantes :

Longueur totale : 14,157 m.

Largeur : 2,316 m

Diamètre des roues : 0,660 m.

Moteurs : quatre moteurs General Electric de 55 C.V.

Chaque moteur fonctionne sous la demi-tension de la ligne de contact, c'est-à-dire sous 300 volts.

La commande se fait par trois pédales, comme il a été expliqué dans le numéro seize.

Les grands dégagements aménagés sur cette voiture permettent d'absorber des surcharges imprévues même en dehors des heures normales de pointe.

Ces possibilités de grandes capacités assurent une souplesse efficiente dans l'exploitation, indispensable dans le domaine du transport de personnes où l'on connaît, à certains moments de la journée, de brusques pointes de trafic d'une durée souvent très limitée.

La P. C. C. a d'ailleurs été conçue pour assurer des services urbains et suburbains dont les arrêts sont rapprochés et que les voyageurs n'empruntent que pour des parcours de courte durée.

Au cours de plusieurs voyages sur les lignes Charleroi-Gosselies et Charleroi-Courcelles nous avons pu nous rendre compte que les voyageurs apprécient le roulement silencieux, le confort des sièges et, le soir, le remarquable éclairage.

Chose curieuse, la plupart des voyageurs, ignorant que le conditionnement d'air est assuré, ont l'impression d'être enfermés et de manquer d'air ! En fait, les fenêtres ne devraient pratiquement jamais être ouvertes, car l'air ambiant, sans cesse renouvelé, est maintenu à une température constante.

Ajoutons que les conducteurs disposeront en hiver, d'un passage « d'air chaud » près des pédales.

Nous avons aussi remarqué que l'écran, si curieusement découpé, protégeant le poste de conduite était recouvert de feutre noir sur la face extérieure ; cette disposition semble judicieusement étudiée car, le soir, malgré la forte luminosité intérieure, le wattman voit distinctement la chaussée sans réverbération.

Les wattmen sont fiers de conduire une voiture aussi perfectionnée, comme nous rappelons volontiers dans notre journal, que la S. N. C. V. a été la première exploitation en Belgique à commander des P. C. C. (1948) et à les mettre en service (1950) !

Afin d'augmenter encore le nombre de voyageurs ayant accès dans le « sas » d'entrée, il a été procédé, dans le Groupe du Hainaut, à l'enlèvement de la barre d'appui et de séparation située devant le siège du receveur.

On distingue nettement sur la photo, le moulinet permettant de faire lever la partie supérieure de chaque vitre. On voit également le cordon qu'il suffit de toucher du doigt pour déclencher une sonnerie et un feu « arrêt demandé ».

A la droite du siège du conducteur, près de l'entrée on aperçoit une caisse métallique contenant à gauche les fusibles et à droite une armoire aérée réservée au personnel.

Photo Bauters.

## Cinquante autobus d'un type nouveau desserviront la grande banlieue liégeoise

La flotte d'autobus vicinaux va s'enrichir de cinquante nouvelles unités. Les premiers véhicules fournis sont déjà en service dans la région liégeoise où ils vont progressivement remplacer les « Chaussons » et les « Mack » qui seront dirigés vers d'autres Groupes.

Le but principal de cette opération sera de permettre un regroupement du matériel de même marque dans divers dépôts de notre réseau. Par cette mesure, il sera possible d'assurer une standardisation des services d'entretien.

Cependant, n'ayons pas l'air d'enfoncer des portes ouvertes ! Nos lecteurs connaissent mieux que nous mêmes, à la Libération, pour obtenir du matériel autobus. A cette époque, nous fûmes obligés de prendre ce qu'il y avait sur le marché et par conséquent, comme nos besoins étaient grands, nous avons acheté du matériel étranger, très varié.

La nouvelle acquisition de véhicules de même type va nous permettre de réaliser de sérieuses économies dans le domaine de l'organisation - atelier.

### Caractéristiques.

Le véhicule représenté ci-dessous est constitué d'un châssis Brossel, carrossé par la firme Maes d'Anvers, et pourvu d'un moteur Diesel Leyland de 125 C.V.

Il offre trente et une places assises et vingt-huit places debout.

On remarquera qu'un petit marteau à tête effilée est accroché à la paroi, près de la baie vitrée du fond de l'autobus. Il s'agit là d'une mesure de sécurité très simple mais

dont l'efficacité est assurée et dont l'initiative et la mise en pratique reviennent à la S. N. C. V.

En cas d'accident, (véhicule renversé ou portes bloquées, suite à une collision) la baie vitrée située à l'arrière du véhicule reste toujours accessible ; il suffit d'un coup de marteau pointu, appliqué sur le verre Securit, pour en modifier complètement la composition interne ; la vitre dès lors, va s'effriter au moindre choc. Ce dispositif, par sa simplicité, est de loin le plus efficace et le plus sûr, car dans ces moments l'accès à la porte dite « de Sécurité » est souvent difficile.

L'entrée des voyageurs a lieu par l'avant. Le soir, au moment de l'ouverture des portes, l'indication « entrée » est illuminée par deux petites ampoules vertes et la plaque « sortie » est encadrée d'ampoules rouges ; les marches d'accès sont éclairées automatiquement.

Les feux arrières ont également été améliorés. On a disposé deux plaques en verre taillé « catadioptrique » c'est-à-dire réverbérant la lumière des phares des autos suivantes. De plus, on a ajouté deux grands feux « stop » ; les automobilistes seront ainsi avertis clairement de l'arrêt d'un lourd véhicule servant au transport de personne ; la généralisation de ce dispositif est à souhaiter.

La plaque gouvernementale sera éclairée par deux feux blancs ; rappelons qu'auparavant on était à la merci d'une ampoule défaillante !

Le plancher est recouvert de callebotis avec interposition d'une membrane étanche, car les routes communales des environs de Liège sont très poussiéreuses et les infl-

trations seraient sans cela, inévitables.

L'équipement intérieur des autobus Leyland-Maes n'a rien de luxueux mais, tel qu'ils sont, ces autobus répondent aux exigences particulières des régions qu'ils sont appelés à desservir.

☆☆

### Une gare d'autobus à Liège

Quelques années avant la dernière guerre, un vaste bâtiment avait été construit à Liège. Une façade donnait sur le boulevard de la Sauvenière, l'autre sur la place Xavier Neujean. L'architecte J. Dedoyard avait présenté le grand développement que prendraient les relations par autobus, spécialement dans la province de Liège, et il avait prévu dans les soubassements de cet immeuble une gare d'autobus avec double dégagement.

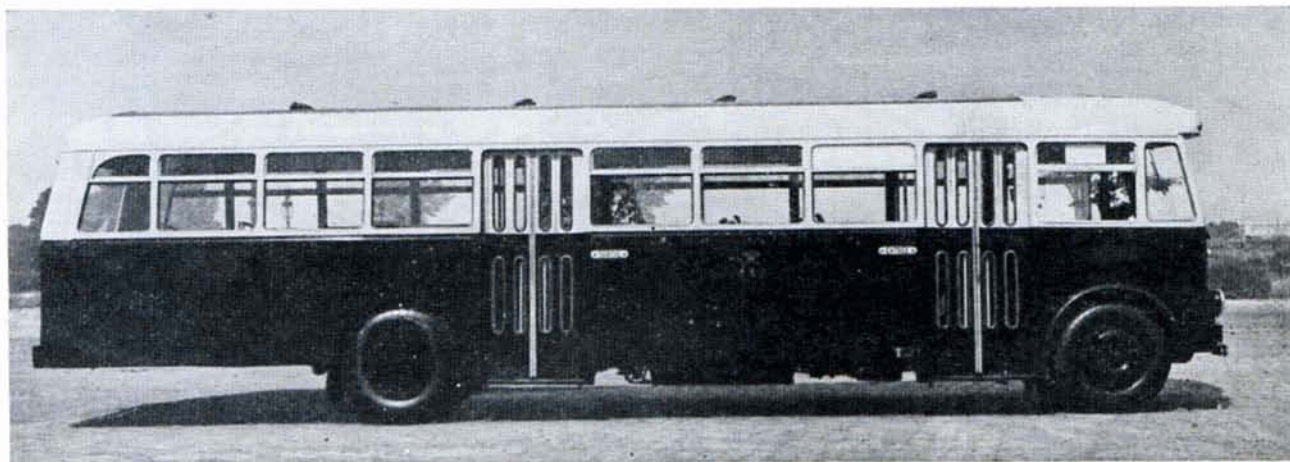
Cette gare qui primitivement devait servir à 10 lignes d'autobus en comportera 19 avec 212 départs quotidiens.

Ce sont principalement les services de la S. N. C. V. et de la S. N. C. B. (concedés et exploités en régie) qui ont été concentrés dans cette gare, qui servira uniquement de passage et d'où l'on partira dans toutes les directions.

Sur le grand îlot central bétonné et surélevé qui sépare les deux voies d'accès, les voyageurs trouveront une vaste salle d'attente avec les tableaux-horaires, un café-bar attractif, un bureau de messagerie, un kiosque à journaux. La police y disposera d'un bureau.

En France, les gares d'autobus sont nombreuses, mais en Belgique, nous pensons que la ville de Liège est la première à avoir pris cette initiative et, à ce titre, ses édiles méritent des félicitations.

Ce fut le magnifique autobus « General Motor » des Vicinaux qui eut l'honneur le... dernier d'inaugurer la station en présence de nombreuses personnalités.



# Le Home de Repos du Personnel de la S.N.C.V. fête son quinzième anniversaire

Il y a quinze ans déjà, exactement le 27 mars 1935, que fut constitué le premier Conseil d'Administration du Home de repos sous la présidence de M. Léon Jacobs, Directeur Général de la Société Nationale.

La commémoration de cet heureux événement eut lieu à Wenduine, le 2 septembre dernier.

Les participants furent reçus par M. Louis Jacobs, Président du Conseil d'Administration du Home, et par M. Van Hemeldonck, Directeur du Personnel.

Au dessert, les assistants eurent le plaisir et la surprise de voir entrer M. Léon Jacobs, Directeur Général honoraire, qui était en séjour de convalescence dans les environs. Il serra la main à tous ses anciens collaborateurs qui lui témoignèrent la joie qu'ils ressentent à le voir à nouveau valide après une longue maladie.

Ensuite, M. Louis Jacobs, prit la parole. Il regretta l'absence de M. le Comte de Lichtervelde et de M. le Directeur Général qui avaient accepté l'invitation mais avaient été empêchés au dernier moment par les devoirs de leurs charges.

Puis, après avoir relu le rapport de la séance préliminaire d'inauguration, il rappela que sans appui de la S. N. C. V. la création du Home n'eut même pas pu être envisagée. « Depuis son existence » dit-il « jusqu'à ce jour, cet appui ne nous a pas manqué et il nous tient à cœur, avant de continuer, d'exprimer toute notre reconnaissance à MM. les Président et membres du Conseil d'Administration de la S. N. C. V. et surtout à nos deux présidents d'honneur, M. Léon Jacobs et M. De Vos, pour l'intérêt constant qu'ils ont bien voulu accorder à notre œu-

vre, qui constitue un précieux complément au service social qui existe au sein de la S. N. C. V.

» Après la séance du 27 mars 1935, les travaux de transformation de la sous-station à Heyst furent entamés, et le dimanche 21 juillet de la même année nous avons eu la joie d'inaugurer officiellement le Home.

Puis, le Président rappela les circonstances qui amenèrent M. Fro-

mont à effectuer dans un temps record, en 1942, le déménagement de tout le matériel représentant une valeur considérable. Quelque temps après cette expédition réussie, l'armée allemande démolit complètement le Home.

« Après les hostilités, sa reconstruction n'était plus à envisager et c'est alors que le projet d'installation du Home à Wenduine fut repris



Voici, réunis autour de M. Léon Jacobs, les « membres associés » qui pourraient s'appeler « les amis du Home de Wenduine ».

Debout, de gauche à droite, MM. J. Cattiez, A. Wilmotte, J. Félix, Van Diest, Cornélis, Insp. en chef, Van Vlaenderen, L. Borgerhoff, Insp. Ppl, Destrée, Insp. Ppl, Van Hemeldonck, Directeur du Personnel, Léon Jacobs, Directeur Général honoraire, Hoppe, Insp. Ppl, M<sup>me</sup> Dons, M. Louis Jacobs, Président du Home, M. Hoens, Ing. en Chef, Vanoppens, Directeur honoraire, L. Cornellie, trésorier du Home, Legelin, Conseiller Juridique.

Devant : MM. Vanden Eede, Keutgens, Tissen, Verbeke, Wafflard, Dons et Dierinckx.



Notre collègue Vander Bruggen, a assisté au Home, en septembre dernier, à l'inauguration d'une nouvelle ligne d'autobus réservée aux familles nombreuses ! Les candidats-voyageurs semblent de bonne humeur.

et, à notre grande satisfaction, dès le mois d'août 1945, des agents ont pu déjà passer quelques jours de vacances au Home de Wenduine.

En fin d'année 1945, la transformation de la sous-station de Wenduine a été achevée. Cette transformation comporte dix-huit chambres, permettant le logement d'environ soixante-cinq pensionnaires, une salle à manger pour ces soixante-cinq personnes, une cuisine avec dépendances, des commodités à chaque étage et une salle de bain. Pour satisfaire à la demande des familles nombreuses, 3 appartements, avec cuisine, ont été installés dans l'aile droite du bâtiment.

La narration détaillée de tous les événements qui se sont produits jusqu'au moment de l'installation complète à Wenduine nous mènerait trop loin. Nous nous bornerons simplement à dire que nous avons accordé, avant la guerre, environ 27.000 jours de vacances et, depuis la guerre, 35.000 jours ».

« On voit se coudoyer au Home » continua le Président, « des agents de tous grades, de condition sociale variée, d'opinions politiques diverses appartenant donc à des syndicats en lutte ouverte ou non, et sans distinction de religion ou de langage, venus de tous les coins du pays, vivant dans une atmosphère de sérénité et de saine joie, qui ne laisse pas de surprendre agréablement le visiteur occasionnel.

On peut dire que la meilleure propagande parmi le personnel de la S. N. C. V. se fait par les occupants mêmes du Home ».

Ce discours fut fortement applaudi et la meilleure réponse des participants fut la présentation de fleurs à M<sup>me</sup> Dons, l'épouse du gérant actuel.

Le banquet démocratique qui avait ainsi réuni, par souscription, les membres du Conseil d'Administration du Home et les membres associés, se clôtura dans la fumée des cigares, après que le photographe eut fait poser tous les participants près du puits bien connu.

« NOS VICINAUX » forme le vœu de pouvoir assister au banquet du 25<sup>me</sup> anniversaire, dans un home agrandi et pourvu d'accommodements lui permettant de recevoir des pensionnaires — en toute saison.

Pour cela, le Home doit continuer à pouvoir compter sur le concours de tous.

## Liste des agents mis à la pension à 65 ans

MOIS DE JUILLET, AOUT ET SEPTEMBRE

	Années de service	
Willems, A., wattman	30	Anvers
Michielsens, J., chef-receveur	44	Anvers
Dierckx, A., machiniste	42	Anvers
D'Hondt, E., semi-qualifié	42	Flandres
Marchand, A., receveur	13	Hainaut
Bailly, E., piocheur	37	Liège-Limbourg
Dejehet, F., wattman	38	Brabant
Reynders, P., chef-piocheur	41	Brabant
Berckx, J., machiniste	44	Anvers
Heirwegh, D., wattman	28	Flandres
De Kuyper, J., chef dépôt 1 <sup>re</sup> classe	41	Flandres
Demets, M., chef serv. 2 <sup>me</sup> classe	46	Flandres
Van Der Perre J., serre-frein	41	Brabant
Conard, E., wattman	37	Brabant
Mans, L., wattman	40	Brabant
Thielens, F., wattman	44	Brabant
Dahiez, A., receveur	35	Hainaut
Duriau, A., receveur	41	Hainaut
Meyvis, A., brigadier	45	Anvers
Van Breda, K., machiniste	43	Anvers
Cleiren, L., wattman	47	Anvers
Lasters, E., chef de station 2 <sup>me</sup> classe	44	Anvers
Schedin, K., manœuvre	39	Flandres
Navez, J., receveur	26	Hainaut
Hautecler, A., piocheur	38	Liège
Pironet, J., piqueur	41	Liège
Quaedvlieg, Ch., chef station 1 <sup>re</sup> cl.	28	Limbourg
Wijns, G., wattman s/station	40	Brabant
Pollenus, A., wattman	37	Brabant
Wuyts, J., brigadier	36	Brabant
Noppen J., brigadier	25	Brabant
Lauwers, J., wattman	48	Brabant
M <sup>me</sup> Gatin St., nettoyeuse	40	Liège



Cette monumentale entrée du ravissant Béguinage de Lierre a été photographiée par le contrôleur H. Peeters, de Merksem.

## PARTICIPEZ

au

# Concours de Photographie

## 1950

### REGLEMENT

La participation au concours est réservée aux agents de la S. N. C. V. et aux membres de leur famille.

Les deux catégories habituelles ont été maintenues.

- A) sujet d'intérêt touristique général;
- B) sujet ferroviaire ayant trait à l'exploitation des Vicinaux: hommes au travail, matériel ancien et nouveau, vue de gares, etc.

La liste des prix paraîtra dans le numéro de décembre.

**Envoi des épreuves : dernier délai, 25 novembre 1950.**

## Balle-pelote

Challenge interprovincial des Vicinaux  
Tournoi 1950

L'équipe du Groupe de Namur, « l'Espoir Vicinal » de Cureghem et l'équipe de l'Administration Centrale se disputeront cette année le challenge. La Place de la Résistance à Anderlecht a été choisie pour ballodrome.

Entrée en lice de Namur et de l'A. C., que le sort vient de désigner. C'est de plomb, vent humide, joueurs engourdis.

Namur subtilise trois avantages, l'A. C., se secoue: prenant quatre avantages, elle ravit le jeu.

Apathique, l'A. C. se laisse aller: Namur prend cinq jeux consécutifs; l'A. C. perdait trois jeux de quarante à deux. Riposte de l'A. C. qui enlève un jeu blanc: un contre-rechas de Florentin, en l'air et outre. Les deux jeux suivants quoique tous deux de quarante à deux reviendront à Namur grâce à son esprit d'opportunité. Soit 7-2.

Un moment, lors du début de l'engagement Espoir Vicinal et A. C., perce un léger soleil. Les personnalités sont à la place d'honneur: M. De Vos, Directeur Général, ayant accepté l'invitation qu'il lui avait été faite, assiste à la deuxième lutte, se fait expliquer les détails du jeu. L'intérêt qu'il témoigne à ce tournoi de balle pelote, actuellement dans sa cinquième année, fait grand plaisir aux agents présents. On remarque encore aux places réservées, les délégués communaux, M. Pirard, Président de « l'Amicale Sportive Vicinale » de l'Administration Centrale et M. Van Cam, Président de « l'Espoir Vicinal » de Cureghem. L'A. C. sort de sa torpeur où certains éléments psychologiques l'avaient tenu jusqu'à présent. L'un prend un jeu, l'autre le suivant et ainsi de suite jusqu'à quatre à quatre. Le cinquième jeu est enlevé, blanc par l'A. C.: deux contre-rechas de Florentin de nouveau, en l'air et outre. L'A. C. choisit à présent le coup rabattu au coup en l'air toujours risqué. L'Espoir Vicinal surprend ici l'A. C., en rattrapant au moment propice la balle à terre et prend un

jeu. L'A. C. n'a encore rien perdu de sa fougue et enlève les deux autres jeux, laissant à Cureghem un ou deux quinzes. Au marquoir: 4-7!

Le soleil n'est de nouveau plus là pour la dernière lutte. Namur, plein d'enthousiasme, pilonne le ciel et la terre de balles fulgurantes. Cureghem est littéralement assommé. Marque impressionnante: 1-0 pour Namur, puis 2-0, 3-0 etc... A 6-0, alors que tout semble perdu pour Cureghem, un jeu lui tombe du ciel. C'est l'occasion d'un regain d'animation de part et d'autre. Namur néanmoins arrache le dernier jeu. (Soit 7-1). Ducat, leur grand mitan, nous avait offert un régal de technique: contre-rechas à terre, balles roulant sans bond, en flèche, etc.

Attroupelement, maintenant que c'est fini, autour des trophées. Remise des challenges et fleurs aux vainqueurs par les autorités communales, et des primes par M. Van Cam.

Cureghem avait très bien fait les choses: haut-parleurs annonçant les primes octroyées au cours de chaque jeu. Le rassemblement de ces primes de valeur devait avoir demandé beaucoup de soucis aux organisateurs. Félicitons-les.

Voici le tournoi bientôt dans sa sixième année. C'est devenu une manifestation sportive vicinale qui n'a son pareil dans aucun des sports pratiqués à la S. N. C. V.

L'an prochain rendez-vous à Namur, mais nous espérons y voir au moins une équipe du Hainaut!

F. VAN CUTSEM.

\*\*\*

L'Amicale Sportive des Vicinaux (Administration Centrale) a organisé le dimanche 27 août un grand tournoi doté de la coupe François Anhé.

L'Ecole Royale Militaire avait accepté d'y participer ainsi que l'équipe des Usines Miesse.

La réunion bénéficia du beau temps et des flons-flons d'un orchestre spécialisé! Voici les résultats techniques:

1. Miesse — Ecole Royale Militaire: 8-6
2. A. C. — Ecole Royale Militaire: 8-5
3. A. C. — Miesse . . . . . : 8-4

## Ohé les basketteurs!

Il serait très heureux que quelques dévoués songent à monter une équipe de basket-ball puisqu'un terrain existe à St-Gilles, ce qui est l'essentiel. Un entraînement durant la saison 1951 permettrait déjà de rencontrer l'équipe de la Direction Générale en mai ou en juin, puis de s'inscrire en corporatif pour la saison suivante. Des projets... en l'air dites-vous? Amis liégeois, reprenez la balle au bond!

Conditions spéciales

aux lecteurs

de ce journal.



Cette photo a été prise au dépôt de Gand en 1909, à l'occasion du 25<sup>me</sup> anniversaire de la S. N. C. V. Grâce à M. Albert, contrôleur d'exploitation pensionné, nous avons pu retrouver le nom de quelques participants. Assis, à partir de la gauche, M. de Jaeger, Van Houte, Gérard Steur, chef de dépôt, Vermeire Camille, le jeune ingénieur Rodigas venu prendre la direction du groupe, M. Favoreel, contrôleur d'exploitation (décédé), M. Albert (coiffé d'un panama), le contrôleur Soetaer et Achille Verlacht et De Clerck.