



# NOS VICINAUX



BULLETIN BIMESTRIEL D'INFORMATION  
POUR LE PERSONNEL DE LA S. N. C. V.

# NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information  
Affilié à l'Union des Journaux  
d'Entreprise de Belgique

Rédaction : 14, rue de la Science

Bruxelles 4

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

N° 96

JANVIER - FEVRIER 1962

Prix de l'abonnement pour personnes  
ne faisant pas partie de la S.N.C.V. :

Belgique . . . . . 30 F

Etranger . . . . . 35 F

## SOMMAIRE

	Page
Un sondage d'opinion au littoral . . . . .	3
Le service d'imprimerie de l'Administration Centrale . . . . .	4
L'allègement du matériel autobus . . . . .	6
Le chauffage des fosses d'entretien . . . . .	11
Les 1.000 jours sans accident du Mouvement de Liège . . . . .	12
Suppression du tram Trivières - Strépy . . . . .	14

### NOTRE PREMIERE PAGE

Cette vue plongeante sur la place de la Constitution, à Bruxelles-Midi, montre un tram « L » (Bruxelles-Leerbeek) traversant le Boulevard du Midi et venant de l'Avenue de Stalingrad, au bout de laquelle se trouve le terminus de la place Rouppe.

Après la station de La Roue, à Anderlecht, ce tram passe non loin du château de Gaasbeek et dessert les deux Lennik (St-Martens et St-Kwintens) et, à Leerbeek, donne correspondance à l'autobus vers Enghien.

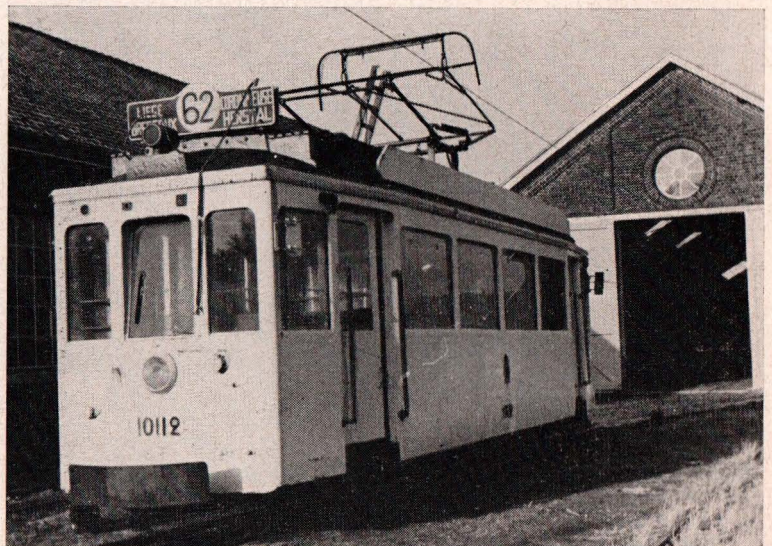
(Photo B. Dedoncker)

## Chronique du musée de Schepdaal

DANS le précédent numéro nous avons narré la visite qui fut organisée à Schepdaal à l'intention des membres de l'AMUTRA. Quelques jours auparavant, le 15 novembre 1961, le comité avait assisté à la projection, en première vision, du premier film réalisé par la section cinématographique de l'AMUTRA et destiné à être montré à des groupes de visiteurs et spécialement aux écoliers.

A vrai dire, il s'agissait de la projection du film brut et les réalisateurs, MM. Pléтинckx et Dehon, souhaitaient entendre des critiques et des suggestions avant de procéder encore à des coupures indispensables.

Nos cinéastes ont promené leur caméra sur quatre lignes caractéristiques du réseau vicinal. La première séquence montre le service à vapeur sur Groenendaal-Hoeilaart, la deuxième permet de suivre le transport de wagons de sable entre Onoz et Velaine, à la troisième, on voit les motrices standard électriques sur la même section; pour la quatrième séquence on a réuni plusieurs bouts de films pris à La Croyère, à Houdeng-Aimeries, où nous voyons passer des P.C.C. et des types « S ». Le film est entièrement en couleur et après élagage de quelques « bougés » il sera parfait.



Dans cette chronique du Musée nous voudrions dire encore quelques mots de la motrice 10112 représentée ci-contre.

Les motrices 10111 à 10125 furent commandées aux Usines de Braine-le-Comte en 1933 en vue de l'Exposition de 1935 à Bruxelles. C'étaient des motrices à deux essieux, à moteur S.E.M. Après avoir desservi l'Exposition du Heysel, elles furent transférées à Liège en 1936; elles furent affectées à la ligne 57 (Tilleur - Liège - Bressoux - Jupille). Le 10 mai 1940, le pont des Arches sur la Meuse ayant sauté, la ligne fut scindée en deux tronçons et les motrices effectuèrent leur service sur la ligne 61 (Liège - Tilleur), dépendant du dépôt de Saint-Gilles, et incidemment aussi sur les lignes 58, 56 et 53.

Les quelques motrices garées par delà la Meuse effectuèrent leur service sur les lignes dépendant du dépôt de Bressoux (le 60 Liège - Jupille et le 62 Liège - Herstal). Il arrivait que les motrices en service sur Herstal continuaient parfois jusqu'à Bassenge et Riemst.

Ces motrices sont restées en service jusqu'en 1956-1957.

Nous avons appris que l'aménagement des bureaux destinés à l'AMUTRA, dans la maison d'habitation du dépôt de Schepdaal, sera terminé fin février.

Le comité dispose ainsi d'une salle de réunion avec table et chaises, d'une salle de bibliothèque, d'une salle d'attente et de réception où les délégués des groupes de visiteurs viendront prendre leurs billets. D'autre part, on espère que, sauf imprévu, l'inauguration aura lieu samedi 26 mai 1962.

## UN SONDAGE D'OPINIONS AUPRES DE LA CLIENTELE DE NOS LIGNES ELECTRIQUES DU LITTORAL

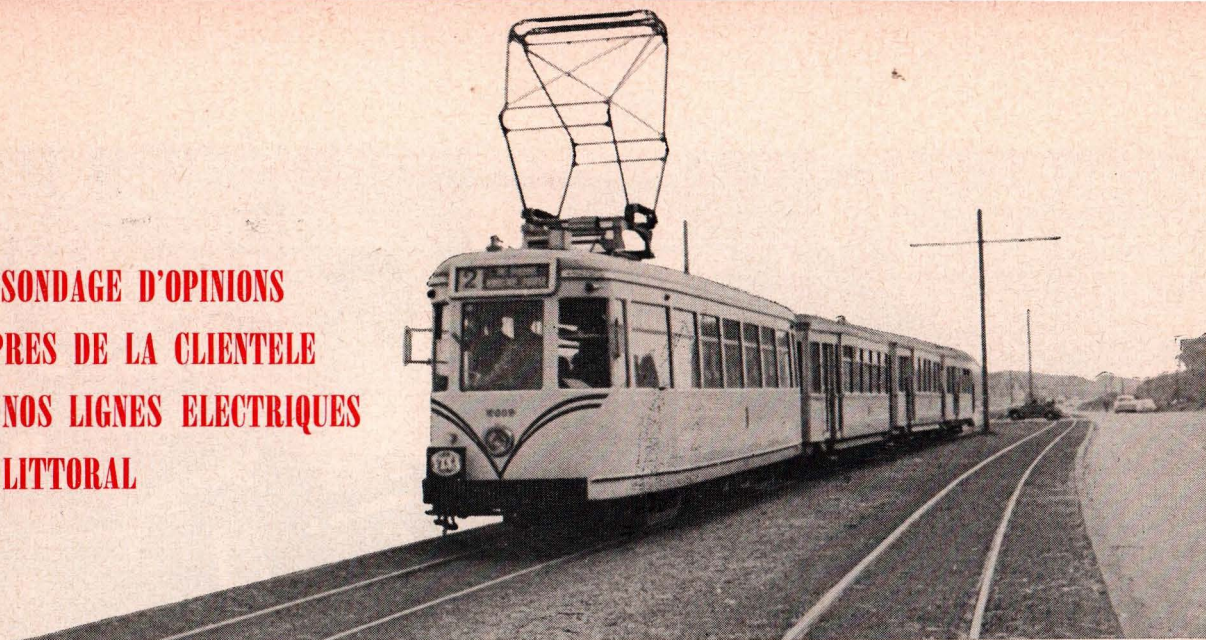


Photo Kersten.

**A** la demande des communes actionnaires, la Société Nationale examina, au début de l'été dernier, l'opportunité du remplacement des trams par des autobus sur la ligne Ostende - La Panne.

Il fut admis qu'il ne fallait pas tenir compte seulement de considérations techniques et financières mais aussi de l'opinion des voyageurs eux-mêmes.

La Direction générale prit l'initiative de recourir aux services d'une firme spécialisée pour savoir, avec précision, si la clientèle de nos lignes de la côte était satisfaite des services de tramways assurés depuis quelques années par de nouvelles motrices ou si elle préférerait leur voir substituer des autobus.

Cette méthode s'appelle « sondage d'opinions » ou « études des marchés » et a pour but de faire savoir, entre autres, à un producteur les désirs, les besoins ou l'opinion des acheteurs.

Plusieurs entreprises spécialisées en la matière furent consultées et, en fin de compte, cette enquête fut confiée à une firme d'Anvers, qui a des succursales dans le monde entier, possédant ainsi une vaste expérience dans le domaine de l'étude des marchés, et dont les méthodes de travail sont basées sur des travaux de statistiques mathématiques ayant un caractère scientifique très poussé.

Le problème qui se posait en l'occurrence était quelque peu différent de recherches effectuées habituellement. Il ne s'agissait pas de demander à une certaine groupe de fumeurs leur marque de cigarette préférée ou de connaître les goûts et les aversions d'une catégorie définie de citoyens envers un certain produit.

Il fallait procéder à une méthode d'échantillonnage qui ne tiendrait aucun compte de classe sociale ou de répartition géographique. Il fallait établir un « échantillonnage-voyageur » tel qu'une petite quantité soit représentative d'un tout. L'exemple le plus classique d'échantillonnage est donné par cet acheteur de riz qui, pour juger de la qualité de la marchandise reçue, plonge une pelle dans quelques sacs choisis au hasard et examine les grains sélectionnés.

On donne fréquemment, dans le public, le nom de « Gallup » à ces sortes d'enquêtes; en fait, le Dr. Gallup fut un des premiers spécialistes dans cette branche qui s'établirent aux Etats Unis et il s'est rendu célèbre par ses prédictions en matière d'élections politiques, en se fondant sur l'opinion émise par un échantillon d'électeurs.

Au cours de l'étude préparatoire, la S.N.C.V. mit ses statistiques à la disposition des organisateurs de la firme; ils connurent ainsi le nombre de voyageurs transportés en saison, les jours et les heures d'affluence exceptionnelle, le nombre et le genre de voitures en service ainsi que les horaires qui varient durant les mois de juillet et d'août.

Pour des raisons techniques il fut décidé d'effectuer les interviews dans le tram. Les voyageurs furent donc interrogés pendant le voyage et par conséquent, l'interview elle-même fut très courte; il était en effet souhaitable que les voyageurs montant sur

le tram soient sélectionnés avec un intervalle très petit en vue d'obtenir un échantillonnage suffisant et la firme organisatrice avait l'intention d'interviewer au moins 3.000 voyageurs.

On s'occupa ensuite de la mise au point du questionnaire ainsi que de la fréquence des interviews.

Les personnes chargées de l'enquête rédigèrent avec des fonctionnaires des Vicinaux un questionnaire et une liste de 10 avantages d'un service d'autobus éventuel d'une part et une liste de 10 avantages de la ligne de tramway actuelle; tous ces avantages constituaient des avantages « pour les voyageurs » uniquement. Pour prévenir toute idée préconçue chez l'interviewé, on décida de soumettre, à chaque voyageur, une qualité particulière du tram et de l'autobus sur la ligne étudiée, **avant de s'informer de son opinion.**

En ce qui concerne la fréquence des interviews, on appliqua des méthodes statistiques très rigoureuses et assurément, pour le profane, le côté le plus curieux de cette méthode qui fait appel au hasard, c'est qu'il est d'une importance capitale que le choix de la personne interviewée ne soit **PAS** déterminé par des sentiments psychologiques ou par la fantaisie de l'enquêtrice, mais par des lois mathématiques. En l'occurrence il fut décidé que chaque 4<sup>e</sup> personne, montant dans une voiture désignée à l'avance, serait interviewée. Et ainsi, pendant un mois et demi, des jeunes femmes, que rien ne distinguait des autres voyageurs, se sont mêlées à la foule des voyageurs et leur ont systématiquement posé diverses questions. Elles devaient être, et elles le furent, très aimables, et devaient témoigner de la plus stricte neutralité.

La société menant l'enquête a réuni pour cette étude 3.110 réponses.

### Résultat des divers tableaux. Préférence générale.

Au total :

**50 % des interviewés préférèrent le tram;**

**39 % préférèrent le bus;**

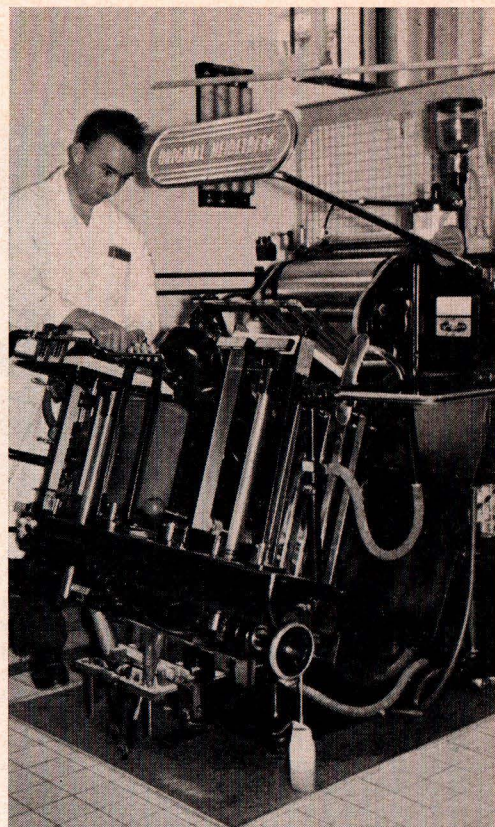
**11 % n'ont marqué aucune préférence.**

Il semble évident que dans le groupe d'indifférents, il y ait eu pas mal de villégiateurs qui ont manifesté une certaine impatience à être interrogé en période de vacances, d'autres n'ont pas voulu critiquer le mode de transport qu'ils utilisaient au moment de l'interview. Quoi qu'il en soit, **cette étude a démontré une préférence significative pour le maintien du tram sur la ligne Ostende - La Panne.**

Les résultats de cette enquête ont été portés à la connaissance des membres du Conseil d'Administration de la S.N.C.V. au cours de la séance du 12 décembre 1961. D'autre part, les bourgmestres des communes riveraines de la ligne ainsi que nombre de personnalités administratives de la Flandre Occidentale ont reçu un exemplaire de la brochure explicative, éditée par la firme enquêtrice.

Nul doute que ces renseignements seront pris en sérieuse considération lorsqu'il faudra décider de l'avenir du réseau vicinal du littoral.

# Le Service d'Imprimerie de l'Administration Centrale



*M. De Gand devant la nouvelle presse.*

**C**HAQUE jour qui passe, il n'est pas un agent, sur notre réseau, qui ne lise, ne remplisse ou n'utilise un formulaire, un avis ou un document sorti de l'Imprimerie de l'Administration Centrale.

C'est un de ces services qui ne participent qu'indirectement à l'exploitation des transports en commun, mais dont la production incessante est indispensable à la bonne marche du réseau vicinal.

Cette imprimerie existe depuis les débuts de notre Société. Après la guerre 1940-1945, la réorganisation mise en place par l'Inspection Générale centralisa les commandes de tous les imprimés en général, en confia une grande partie à notre imprimerie et entreprit de moderniser le matériel.



*Le service administratif de gauche à droite : M. Konings examine le détail d'une commande, M. F. Bogaerts donne une indication à Mme H. Deloddere.*

Plus récemment, en prévision de l'installation de l'ordinateur, a eu lieu un vaste mouvement de déplacement des bureaux. C'est ainsi que depuis décembre 1960, l'imprimerie a été installée dans un local de l'ancien hôtel de maître donnant sur le square Frère Orban.

Mais avant d'aller visiter l'atelier de production, nous allons faire connaissance de ceux qui préparent les travaux qui y sont effectués.

Chaque commande qui entre, est examinée par le service administratif de l'imprimerie.

Il s'agit de déterminer le procédé d'impression à utiliser (off-set ou typographie), la quantité et la qualité du papier à mettre en œuvre, et de créer le bon de travail. M. R. Konings s'occupe spécialement du planning qui consiste à distribuer le travail à l'atelier et à suivre son exécution de façon à respecter les dates de fourniture.

La préparation du travail est une section importante du service de l'imprimerie, elle a été confiée à Madame H. Deloddere et à M. F. Bogaerts. Celui-ci fait la mise en page de chaque document et prépare les plaques qui seront utilisées aux machines off-set; il dessine notamment tous les plans de sectionnement. Mme Deloddere compose les textes sur une machine Varsity qui a l'apparence d'une machine à écrire et qui permet de composer des textes avec des caractères différents semblables à ceux de la typographie, en maigre, en grasse, en italique. Le mécanisme comporte une

justification automatique des fins de lignes et la possibilité d'interligner.

La frappe est effectuée sur un support en carton souple qui est directement utilisé pour l'imprimerie ou sur un papier mat qui est photographié et reporté sur plaque de métal.

Passons maintenant dans le local où sont groupées les machines.

MM. F. Van Hecke et R. Vermeir assurent le fonctionnement de deux machines « Multilith » qui appliquent le procédé off-set.

Lorsque nous avons parlé de l'impression des blasons vicinaux (Nos Vicinaux 94), nous avons dit que la lithographie utilisait comme support imprimant une pierre calcaire dont certaines parties, imprégnées d'humidité, refusaient l'encre grasse. L'off-set dérive de la lithographie, mais ici les pierres lourdes et encombrantes sont remplacées par des cartons souples ou des feuilles de métal. Sur ces supports on peut reporter des textes dactylographiés, des plans, des dessins, des manuscrits, des croquis ou des photos.

M. F. Van Hecke nous montre la partie principale de la machine off-set, constituée par trois cylindres. Sur le premier est enroulé le support; une fois encré, il communique l'image et les textes à un deuxième cylindre intermédiaire en caoutchouc, appelé « blanchet », qui, à son tour, en reporte très fidèlement l'impression sur les feuilles de papier passant sur le troisième cylindre dit « de pression ».

Tous les formats courants d'imprimés peuvent être réalisés jusqu'au format 49 x 35.

Au fond de l'atelier, près de la fenêtre, nous trouvons M. A. De Gand devant la nouvelle presse que l'on vient de lui confier depuis quelques mois. C'est une presse dite « à platine » construite en Allemagne (Heidelberg) permettant l'impression d'un format maximum de papier 23 x 31.



MM. R. Vermeir et F. Van Hecke devant une des presses off-set.

Ce genre de presse à platine est utilisée pour les travaux dits « de ville », en somme tous les travaux soignés.

L'assemblage des caractères se fait à la main. M. De Gand qui est imprimeur typographe de métier travaille debout devant le « rang » (meuble à pupitre) supportant la casse ( tiroir contenant les caractères). Il puise chaque lettre de la main droite et les place dans son composteur tenu dans la main gauche. Le composteur est une cornière métallique servant à composer les lignes. Nous ne suivrons pas plus loin notre typo; ajoutons que pour chaque travail, il présente également une mise en page équilibrée et qu'il assure l'impression proprement dite.

Toute la production d'imprimerie, avant d'être livrée, va encore passer dans les mains de M. Georges Bertrand, le plus ancien de l'imprimerie, puisqu'il y est entré en 1931. Il va passer tous les imprimés à la rogneuse pour leur donner leur aspect définitif et il s'occupe en même temps du brochage et du comptage. Il a encore la charge d'un appareil de photocopie servant à la production de documents très urgents ou

trop longs à dactylographier ou de documents officiels.

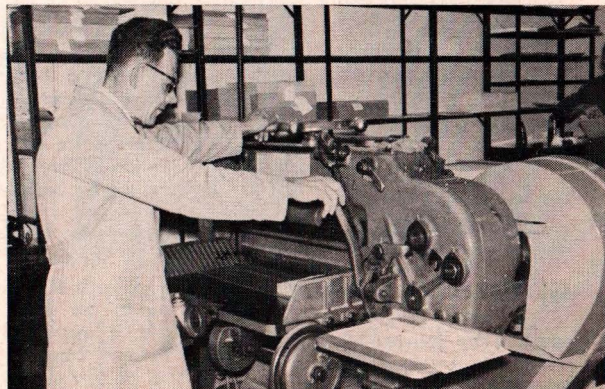
Après l'exécution des travaux, les bons de travail sont réunis au service administratif. Ces bons serviront au calcul du prix de revient et à l'établissement de statistiques diverses. Ajoutons encore que le service conserve une grande partie des supports utilisés en vue d'une impression ultérieure ce qui impose un classement bien étudié et assez volumineux.

Les services de codification, qui travaillent depuis plus de deux ans à codifier toutes les pièces de rechange et le matériel utilisés aux Vicinaux, ont exigé un gros effort du service de l'imprimerie, sans parler des nombreux plans de sectionnement demandés par la direction E. C'est ainsi que pour l'année 1960, on a pu établir que plus de 3.500 travaux différents avaient été exécutés.

On peut dire qu'avec une équipe réduite notre imprimerie satisfait aux besoins sans cesse croissants de la machine administrative vicinale.



M. A. De Gand, son composteur à la main, aligne les caractères choisis dans la casse.



M. G. Bertrand actionne la rogneuse.

# La S.N.C.V. poursuit ses essais de véhicules allégés

« Regardez l'avenir, car c'est là que vous aurez à passer le reste de votre vie ». (Conseil donné aux jeunes ingénieurs de la General Motors, aux USA, par M. Kettering, Directeur de la Recherche.)

Il y a un an exactement, dans une chronique où nous passions en revue les nouveautés de la section des poids lourds du Salon Automobile 61, nous avions décrit un autobus qui, sous une carrosserie habituelle, se distinguait des autres par des caractéristiques audacieuses. En effet, la tare ordinaire des autobus à grande capacité qui est de 9.600 kg, avait été ramenée à moins de 7.000 kg ce qui représentait une réduction de poids mort de quelque 25 %.

Le Salon terminé, ce véhicule fut, à titre d'essai, mis en service régulier sur une ligne de capitale et ses prestations furent attentivement surveillées par les techniciens du constructeur et ceux des Vicinaux. Après quelques mois, il apparut que la nouvelle technique d'allègement du matériel avait fait ses preuves sur un banc d'essai particulièrement dur : l'exploitation en service public quotidien. Quelques semaines plus tard, la S.N.C.V. décida d'acquiescer l'autobus prototype qui fut immatriculé AB/378 et de passer une commande supplémentaire de 10 autobus du même type, afin d'en poursuivre l'essai dans une mesure plus étendue. Ces autobus seront mis en service dans le courant de cette année.

Soucieux de recueillir le maximum de renseignements utiles pour les commandes futures, la Société Nationale a acquis en même temps d'autres véhicules allégés, tant de conception nationale qu'étrangère.

Certains de ceux-ci sont depuis peu en service.

Pour comprendre l'intérêt de cet essai, il faut remonter une dizaine d'années en arrière.

Lorsque vers 1950, notre service d'étude établit les dispositions des autobus à mettre en construction, prévoyait-on déjà la grande importance qu'allait prendre la réforme de structure de notre exploitation; en effet une grande partie du réseau ferré allait être remplacée par des services routiers.

Afin de donner de l'homogénéité au parc d'autobus qui allait se constituer, certaines règles de standardisation furent imposées aux constructeurs avec, comme conséquence, un nombre limité d'éléments constitutifs d'où, entre autres, réduction des frais d'exploitation.

Un article exposant ce problème a d'ailleurs été publié dans les n<sup>os</sup> 42 et 43 de « Nos Vicinaux » (Janvier et mars 1953).

Rappelons qu'à cette époque, le réseau routier belge était en assez mauvaise condition ce qui impliquait l'utilisation d'un matériel ultra robuste, donc relativement lourd.

Nous voyons tous que la situation a fort évolué depuis lors.

Le problème qui se pose actuellement est de rechercher dans quelle mesure il est possible de réduire le poids des nouveaux véhicules, en

conservant les dispositions standardisées et leurs avantages.

L'intérêt de cette technique réside dans le fait qu'en diminuant ainsi le poids d'un des éléments du véhicule, le châssis, les autres organes peuvent à leur tour être allégés.

La carrosserie et le châssis étant moins lourds, le moteur et la transmission peuvent être choisis plus légers, les essieux, les pneumatiques seront d'un calibre plus réduit, en un mot, **un premier allègement s'est répercuté à toute la structure du véhicule** avec, comme résultat final, un gain de tare de près d'un quart.

Pour qui peut examiner, côte à côte, les châssis nus de deux véhicules dont un allégé, ce gain de poids devient très compréhensible. En effet, on voit distinctement que les poutrelles des châssis sont moins épaisses, que l'essieu avant et le pont arrière sont sensiblement plus petits et partant moins lourds.

La réduction de poids aura également une heureuse incidence sur le prix de revient global.

Avec sa capacité de 44 places assises et 46 places debout, son changement de vitesses entièrement automatique et son moteur de moindre cylindrée ce nouveau type d'autobus réunit un ensemble de qualités primordiales pour un véhicule de service public.

## GRUPE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

**D'anciennes lignes d'autobus affirmées sont reprises par la S. N. C. V.**

Un de nos fermiers ayant décidé de se retirer des affaires, c'est le Groupe de la Flandre Occidentale qui exploite désormais les lignes :

- Bruges - Gistel - Ostende;
- Bruges - Wenduine;
- Gistel - Furnes.

## GRUPE DU HAINAUT

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1962 a été mis en activité le service public d'autobus Anderlues - Bienne-lez-Happart - Lobbes.

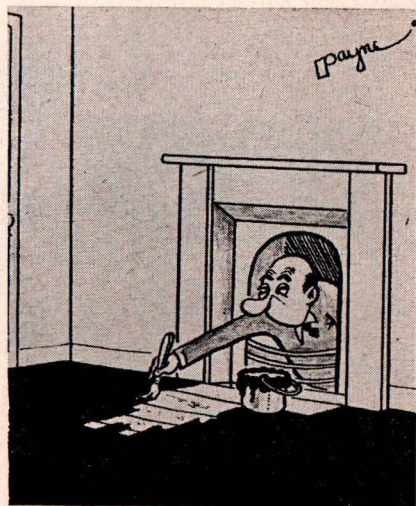
A la même date a débuté le service public Thuin - Anderlues - Piéton - Chappelle-lez-Herlaimont.

## LA VIE COMMENCE A VINGT ANS

La vie des autobus londoniens est difficile et pourtant un de ces autobus londoniens, numéro d'immatriculation STL 571, est encore en service après 28 ans de route. Construit en 1933 pour la Commission des Transports en Commun de la Région Londonienne, cet autobus a commencé sa vie dans les rues du Centre de Londres. Il était alors équipé d'un moteur à essence A.E.C., d'une boîte de vitesses automatique qui venait d'être mise en service, la boîte Wilson, avec volant fluide. L'autobus survécut ou « blitz » et, après 20 ans de service, fut mis au garage et finalement vendu.

STL 571, comme ses « collègues » aurait dû être démolie. Le sort en a décidé autrement. Il fut envoyé à Las Palmas, capitale des Iles Canaries. Acheté par l'Association Patronal de Jardineras Guaguas, la principale entreprise de Transports de Las Palmas, le vieil autobus roule maintenant entre Las Palmas, et Puerto de la Luz.

Deux autres autobus à impériale, le premier construit en 1937, le second en 1939, continuent à travailler dans le fameux climat des Iles Canaries.

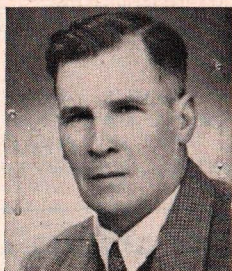


# LES LONGUES CARRIERES



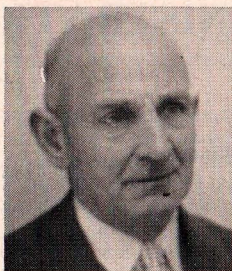
**BERCKMANS J.**

A débuté le 1-4-1916 au service des Voies du Brabant. Au moment de sa mise à la retraite il était chef-piocheur à Cureghem.



**PEETERS K.**

Est entré en service sur les lignes du Brabant le 13-1-1913 et a terminé sa carrière comme brigadier-ajusteur à l'atelier de Kessel-Lo.



**D'HERTEFELT P.**

A débuté le 28-5-1923 comme receveur à Merksem. C'est dans cette fonction qu'il a été pensionné.



**ENGELS Pr.**

Débuta à Gand, le 1-12-1961. Nommé commis en 1923, puis commis ppl. en 1945, il termina sa carrière comme chef de service à Destelbergen.



**BOLSENS Fr.**

A débuté sur les lignes de la Flandre Orientale le 1-8-1914. Il a terminé sa carrière à Hamme comme conducteur électrique.

## Remise de décorations dans le Groupe du Hainaut

La remise des distinctions honorifiques a eu lieu le 3 février 1962, au cours d'une cérémonie organisée dans la nouvelle salle du Waux-Hall, à Mons et présidée par M. Kennes, Directeur, assisté de M. Hanappe, Ingénieur en Chef-Chef de service, entourés de leurs ingénieurs et chefs de service.

Dans son discours, M. le Directeur souligna le sens de cette journée et expliqua que depuis quelques années le Gouvernement décernait également des décorations dans les ordres nationaux, en l'occurrence des médailles et des palmes d'or de l'ordre de la Couronne, mais que ces décorations étaient réservées aux agents d'un certain âge.

M. Kennes eut un mot aimable pour les assistantes sociales travaillant dans le Groupe et remercia les trois délégués syndicaux qui avaient tenu à assister à la cérémonie. Puis, il procéda à la remise des distinctions aux jubilaires, appelés à tour de rôle, par la voix de Mme Estiévenart.

C'est ainsi que nous vîmes, fait assez rare dans les annales vicinales, parmi les premiers appelés dans le groupe des 35 ans de service, Mme Lucienne Bodson, commis aux bureaux de Charleroi, et Mme Vanderaveroet, nettoyeuse au même dépôt.

La cérémonie officielle terminée, on se rendit dans les jardins où une photo fut prise dans un décor sibérien. Ensuite le vin d'honneur fut servi dans la belle salle qui se prête très bien à ce genre de manifestation, et bientôt des chansons en wallon de Charleroi ou du Borinage furent reprises en chœur par les jubilaires.

### ORDRE DE LEOPOLD

**Chevalier** : MM. A ADAM, Inspecteur technique; HANICQ, Chef de service de première classe.

### ORDRE DE LA COURONNE

**Palmes d'Or** : M. Ar. GILBART.

**Médaille d'or** : MM. M. BERTHOLET, R. PARRE, Ch. SAMYN, FI. CHOQUET, L. COURTOY, E. LECUM, G. LORIAUX, L. MATHY, A. WERY, A. DARDENNE, G. DELANGE, E. DEVAUX, E. PARIS, G. SERVAIS, Ed. VAN MUYLEN, G. VAN WALLENDIAEL.

### 35 années de service

#### CROIX CIVIQUE DE PREMIERE CLASSE

M. R. MASSART, Chef de service de deuxième classe.

#### CROIX CIVIQUE DE DEUXIEME CLASSE

Mme L. BODSON, commis; MM. P. GESELS, contrôleur; A. MATHEYS, contremaître 1<sup>re</sup> classe; Ach. ROSMAN, contrôleur; Alb. MAES, contrôleur; L. COUPEZ, contremaître; J. DIEU, contrôleur; Cr. VANDERSTRUYFT, contrôleur.

#### MEDAILLE CIVIQUE DE PREMIERE CLASSE

MM. AUBRY J., ADAM G., BARTHELIS L., DARDENNE A., LAMBOT M., MORSAINT E., PICHENY A., PARIS E., RAMAN L., TINANT Th., CHOQUET FI., MALENGREZ P., CHEVALIER J., DRUGMAND Th., LEBLOND G., DE-RYCK H., MALDAGUE L., MATHYS J., VAN ASSCHE R., ARCO S., MAHIEU E., WILLOCOQ L., HARVENGT G., KEY-MACKERS L., BROSCHE Fr., DANI J., DEBIEVE Edw., DRAGUET R., WARENGHIEN A., BLICQ L., DELCHAMBRE G., DEKEGEL J., HASTIR O., HALLET A., LELOUP Fr., PAREE R., SAUVAGE Fr., SAMPOUX V., VANBOKESTAL A., VERMEULEN G., MOREAU R., CONNART

J., DEFONTAINE A., DE MEESTER J., MIDDELAIRE H., FAUTRE L., DUMONT A., FIEVEZ Ch., HENS H., RICHELET J., BERO L., Mme VANDERAVEROET G., MM. FRAPPEZ G., FOURNIER P., VANDENBEGIN F., LEBON O., BOLAERS J., ISEUX Fr., MARGHEM N., TORCQ Ed., VAN SAN J.

### 25 années de service

#### MEDAILLE CIVIQUE DE PREMIERE CLASSE

MM. DUFRANE M., Chef de mouvement 1<sup>re</sup> classe; NENNIN H., Commis de 1<sup>re</sup> classe; BODSON L., Sous-chef de bureau; GRISEZ J., Commis 1<sup>re</sup> classe.

#### MEDAILLE CIVIQUE DE DEUXIEME CLASSE

MM. DUBRAY F., DELATTRE P., DORNE L., DEMOUSTIER O., LEGRAND R., VAN BELLEGHEM E., BOUCQ E., SEFFERS W., INCOUR J., DUEZ A., MAHIEU E., NUYS Ed., VAN SEVEREN O., DULIERE L., ROBERT M., THYS A., WALLEZ M., THAUVOYE A., MOL P., BEHETS J., LEBECQ H., HOUDART FI., LECLERCQ G., VANLAEKE A., QUENSIER B., LAMBERT E., REMY E., COLMANT R., LEDROIT R., PARMENTIER AI., BERTON Ach., POURBAIX E.



**STRUBBE K.**

A débuté le 28-5-1921 sur les lignes du littoral. Au moment de la retraite, il était conducteur élect. à Knokke.



**WYVERKENS A.**

A débuté comme machiniste au dépôt de Lennik (Brabant) le 15-8-1914. En 1944, il fut affecté aux Voies et Travaux où il a terminé sa carrière.



**LEROY G.**

Est entré en service le 16 mars 1921 sur les lignes du Brabant. Au moment de sa retraite, il était receveur à Nivelles.

# NOUVELLES DE NOS GROUPES D'EXPLOITATION ET DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

## NAISSANCES

### HAINAUT

Marie chez M. VANDERBECK V. (Waudrez-lez-Binche).  
Jean chez M. HERBINEAU Léon (Balatre).  
Rita chez M. LEDOUX Jean (Thiméon).  
Alain chez M. EGLEM Jean (Charleroi).  
Jean-Pierre chez M. CORNEZ Jean (Frameries).  
Philippe chez M. TISON Maurice (Anderlues).  
Cécile chez M. CARLIER Gilbert (Blaregnies).  
Nadine chez M. MOTTE Gaston (Merbes Ste-Marie).  
Pascal chez M. HANNOTIER Oscar (Haine-St-Paul).  
Jean-Michel chez M. LUCAS Jacques (Mons).

### BRABANT

Freddy chez M. VANDEWEYER E. (Nivelles).  
Gerda chez M. BLOMMAERT J. (Londerzeel).  
Claude chez M. DROUMART R. (Jodoigne).  
Lutgarde chez M. FIEREMANS R. (Scheepdaal).  
Jean-Pierre chez M. ERNALSTEEN A. (Nivelles).  
Claude chez M. VERSAEVEL J. (Wemmel).  
Alain chez M. ROUSSEAUX M. (Bruxelles).  
Anita chez M. PHILIPS J. (Overijse).  
Karine chez M. SCHOUKENS A. (Asse).

### LIEGE

Alfred chez M. BREPOELS René (Martenslinde).  
Wilhelmina chez M. DESTREEL P. (Zichen Zussen Bolder).  
Jean Claude chez M. FRANÇOIS Joseph (Wihogne).  
Marina chez M. MENTIOR Théo (Hoesselt).  
Joelle chez M. MESTREZ Moïse (St-Nicolas-lez-Liège).  
Nadine chez M. RENNOTTE Pierre (Waremme).

### NAMUR - LUXEMBOURG

Jean-Pol chez M. MONCOUSIN André (Houffalize).  
Sylvianne chez M. BIGARE Henri (Forville).  
Christian chez M. DELCOURT Georges (Namur).  
Anik chez M. LAURENT Zénobe (Florennes).  
Monique chez M. DESPONTIN Fernand (Namur).  
Patrick chez M. FALLAY François (Saint-Aubin).  
André et Edgard chez M. FROMONT Claude (Hanzinne).  
Cécile chez M. DROMELET Marcel (Gonrioux).  
Pascal chez M. DAUNE Guy (Onoz).

## MARIAGES

### HAINAUT

M. HARDAT Marcel a épousé Mlle MENILLE Nelly.  
M. LETE Georges a épousé Mlle FORMICA Maria.  
M. BAURANT Robert a épousé Mlle SIBIOLI Gina.

### BRABANT

M. DELNOY P.J. a épousé Mlle MEURIS Maria.  
M. WATERLOT Alberic a épousé Mlle DEREUME G.  
M. CORNET Gustaaf a épousé Mlle CARLIER Rosalie.  
M. EELEN Gaston a épousé Mlle LURQUIN Fina.  
M. BAMPES Gaston a épousé Mlle FALISE Germaine.  
M. CUYL Albert a épousé Mlle VAN HELDEREN Elza.

### NAMUR - LUXEMBOURG

M. LEFEBVRE Gérard a épousé Mlle LAURENT Piérette.

### LIEGE

M. HANSEN Pierre a épousé Mlle ROUFFAER Ella.

## AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de novembre-décembre 1961.

LODEWIJCKX A., conducteur él.	40	Anvers
D'HERTEFELT P., receveur	39	»
VAN DER BIESEN T., conducteur él.	38	»
VAN HERCK K., chef piocheur	37	»
VIVET F., ouvrier d'élite	33	»
PAULISSEN W., conducteur él.	32	»
DE BACKER F., conducteur él.	32	»
KROLS J., piocheur	27	»
STAEPELS W., ouvrier d'élite	24	»
KEMPE M., conducteur él.	43	Flandre Occ.
D'HONDT L., chef de mouvement 2° cl.	38	»
HUYGEBART L., conducteur él.	31	»
KELLNER H., receveur	30	»
VERBEEST E., piocheur	29	»
BOLSEN F., manœuvre	45	Flandre Or.
ENGELS P., chef de service 2° cl.	41	»
BOUQUE A., receveur	27	»
SCHOENMAEKERS C., piocheur	41	Limbourg
HUENS A., ouvrier qual.	47	Brabant
PETIT R., chef de service 2° cl.	46	»
VAN GEEL N., piocheur	45	»
VANDEVELDE M., ouvrier qual. 1° cl.	43	»
SCHOEVAERTS J., contrôleur	42	»
BERCKMANS J., chef piocheur	42	»
PEETERS K., brigadier	41	»
PIROTTE V., conducteur A.R.	41	»
LEROY G., receveur	37	»
STAS L., ouvrier semi-qual.	36	»
VAN NUFFELEN A., chauffeur	34	»
DEKEYZER M., chef-receveur	31	»
SCHOLIERS C., ouvrier d'élite	29	»
DESAEVER S., receveur	29	»
MAGERAT M., machiniste	41	Namur-Lux.
LEONARD L., ouvrier 1° cl.	41	»
FAUTRE A., contrôleur	41	Hainaut
MIDELAIRE H., ouvrier qual. 1° cl.	33	»
DEDISSE A., conducteur él.	33	»
ARTIELLE A., ouvrier qual.	32	»
HARMIGNIES E., ouvrier qual. 1° cl.	31	»
LEFERE J., receveur	27	»
HENDRICK R., ouvrier qual. 1° cl.	13	»
FALLA V., contrôleur	38	Liège
DEPOUHON H., conducteur él.	32	»
PISSON P., conducteur él.	28	»

## LES LONGUES CARRIERES



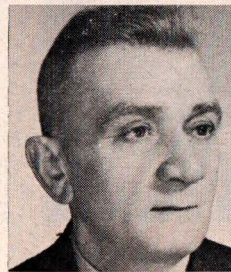
BAATZ A.

Est entré en service à Cureghem le 7 mars 1918 en qualité de conducteur électrique. Il a toujours été affecté à ce dépôt.



STORMS H.

A débuté le 1-4-1915 au dépôt de Louvain et il a terminé sa carrière comme conducteur.



VISSERS J.

Est entré en service à Turnhout le 29-12-1919. Il fut conducteur électrique jusqu'à la fin de sa carrière.



SCHIETECATSE R.

A débuté à Destelbergen le 1-6-1912. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié.



BUDTS J.

Entré en service comme receveur à Malines le 1-5-1917. Il a occupé ces fonctions jusqu'à son admission à la retraite.



## Remise de décorations à l'Administration Centrale

Le vendredi 29 décembre 1961, le personnel fut invité à se réunir au réfectoire.

A 15 h. 30, M. Hoens, Directeur Général, accompagné de M. De Clercq, Inspecteur Général et des Directeurs, vint prendre place. Le Directeur Général adressant au personnel les vœux traditionnels du Nouvel-An, souhaita spécialement à chacun une bonne santé. Il ajouta, que venant de subir personnellement une intervention chirurgicale, il avait pu apprécier à sa juste valeur le bien précieux que constitue la santé.

Parlant ensuite de la situation de la Société Nationale, M. Hoens déclara que l'année s'est terminée dans des conditions financières satisfaisantes. « *Toutefois, en 1962, continua-t-il, nous aurons à appliquer une programmation sociale qui comporte notamment une augmentation des salaires, des compléments d'allocations familiales et de pécule de vacances; ces avantages entraîneront une dépense nouvelle de près de 57 millions. Une augmentation des tarifs était pratiquement inévitable; on prévoit cependant qu'elle ne couvrira que les 3/4 de cette somme, avec le danger toujours persistant d'une réduction du nombre de voyageurs.* »

« *D'autre part, nous arriverons bientôt à la limite des possibilités dans le domaine des réformes de structure. Dès lors, en vue de diminuer encore les dépenses dans toute la mesure du possible, il y a lieu de poursuivre la recherche*

*de moyens propres à accroître la productivité dans tous les services administratifs.* »

« *Ce but peut être partiellement atteint par la centralisation des données ainsi que des renseignements et leur traitement à l'aide de machines modernes ultra-rapides. C'est en partie à cet usage qu'a été installé le centre électronique de gestion que vous connaissez.* »

« *Mais ces machines ne peuvent pas faire leur travail seules; il est nécessaire de s'assurer la collaboration des agents et c'est à eux que je fais appel pour assurer le parfait rendement de ce nouvel outil.* »

M. le Directeur Général enchaîna alors en disant que la réunion avait également pour but d'honorer et de fêter des fonctionnaires et agents. Sous les applaudissements de l'assistance, il remit les distinctions honorifiques à

M. J. DAUBRESSE, Ingénieur en chef-chef de service, élevé à la Commanderie de l'Ordre de Léopold II;

M. J. HOUYET, Conseiller juridique, promu Officier de l'Ordre de Léopold;

MM. E. LAURENT et G. DIERINCKX, Inspecteurs principaux, promus Officiers de l'Ordre de Léopold II.

M. F. LICOPPE, rédacteur, reçut la Croix Civique de 2<sup>me</sup> classe et la breloque vicinale pour 35 années de service.

## Propos du contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** Heureusement que j'étais là ! nous n'avons pas trop perdu de temps. Mais je suis surtout content pour vous car maintenant, quoi qu'il arrive, vous êtes paré.

**RECEVEUR :** Parce que j'ai tous les éléments pour mon rapport ?

**B. :** Bien sûr ! Récapitulons ce qui s'est passé : « Un voyageur âgé monte dans le tram, celui-ci se met en marche; le vieillard présente sa carte, vous la poinçonnez; il avance dans le couloir, à ce moment là, une voiture surgit de la gauche et rase le buttoir du tram. Notre conducteur freine brusquement et le vieux monsieur s'étale de tout son long dans le couloir. »

**R. :** Vous étiez à côté du conducteur, avec un autre voyageur.

**B. :** Ayant vu déboucher l'automobile, j'ai eu le temps de prendre son numéro bien qu'elle ait continué sa route.

**R. :** Quand nous avons relevé le voyageur, il me semblait sérieusement commotionné; il n'a pas voulu qu'on appelle une ambulance.

**B. :** Comme il avait toute sa connaissance, il a pris ses responsabilités. En ce qui concerne les suites éventuelles de l'accident, n'oublions pas que d'après le Contrat de Transport, le transporteur est toujours responsable des dommages, SAUF S'IL PEUT FAIRE LA PREUVE D'UNE CAUSE ETRANGERE. Dans un cas pareil, il faut donc prendre la déposition de témoins qui reconnaîtront :

- 1) que le freinage brutal a été provoqué par une cause étrangère, par exemple, par un véhicule qu'on a pu identifier ou non;
- 2) que la victime a exprimé formellement le désir de rentrer par ses propres moyens et a refusé les soins sur place.

**R. :** Et vous estimez que chaque fois qu'un passager, en tramway, est contusionné ou blessé, il faut prendre ces précautions ?

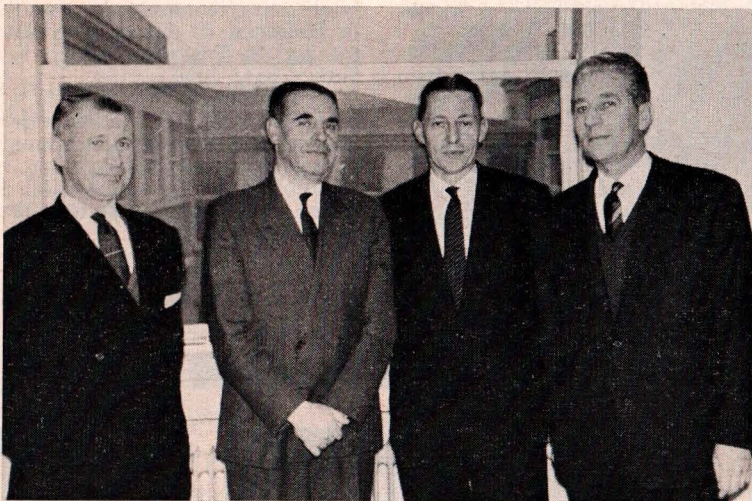
**B. :** Absolument. C'est une garantie pour la société et pour vous. En fin de service il faut faire un rapport, MEME SI LE BLESSE N'A PAS PARLE DE PORTER PLAINTA.

Dites-vous bien que tout peut arriver. Ce vieillard que nous avons relevé, peut mourir demain et la famille pourrait immédiatement porter plainte.

Vous pourriez être interrogé pendant une heure ou deux et si vous n'avez pas fait de rapport, vous seriez « croqué » !

**R. :** Oui, je sais, ce voyageur peut être de bonne composition sur le moment même...

**B. :** ... puis une heure après, se laisser influencer par un voisin qui peut même aller jusqu'à lui suggérer d'attester avoir été témoin de la scène sur le tram. Allez donc prouver



De gauche à droite :  
MM. G. Dierinckx, J. Daubresse, J. Houyet et E. Laurent.

### UN ACTE DE PROBITE ORIGINAL

L'agent Vande Vonder, de Charleroi, ayant constaté un surplus de recette de 190 F se rendit compte qu'il avait dû remettre deux cartouches de 0,25 F au lieu de pièces de 5 F en changeant un billet de 500 F.

Désirant réparer cette erreur, il demanda à trois journaux de passer un appel et le lendemain une dame vint se présenter au dépôt, très heureuse de cette initiative sans laquelle il lui aurait été impossible de retrouver ce receveur.

le contraire, six mois après, au tribunal; surtout si vous n'avez ni témoin ni rapport à opposer; car, sachez-le, votre propre témoignage n'a pas de valeur.

**R. :** Et si demain cela m'arrivait en autobus ?

**B. :** Nos conducteurs d'autobus savent que c'est le Code de la Route qui leur est applicable. L'article 4 traite des « dommages corporels » et nos agents savent quand et comment déclarer l'accident à la police.

## NECROLOGIE

A la demande de plusieurs lecteurs, nous donnerons désormais les noms des agents, en service et pensionnés, décédés récemment. A cette occasion, nous tenons à rendre hommage à la mémoire de M. Bricout, chef de service important à la Direction régionale du Brabant.

Le samedi 30 septembre dernier, Monsieur BRICOUT a été conduit à sa dernière demeure par ses proches et par ses nombreux amis. M. J. Cuvelier, Directeur, entouré de ses collaborateurs immédiats et suivi de nombreux gradés et agents du groupe, ont escorté leur ancien camarade en cette après-midi d'automne.

Entré en service durant la première occupation allemande en qualité de commis, il accéda à un poste de commandement dès 1925. Chef de service de 1<sup>re</sup> classe après 18 ans de service, il acquit la qualification « important » en 1948. Malgré une santé délicate, Monsieur BRICOUT a été un comptable d'élite, extrêmement consciencieux, attentif à toutes les innovations, à tout progrès administratif.

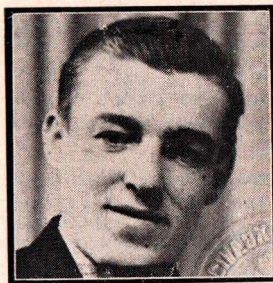
Il avait interrompu son activité en 1960 par suite d'une maladie qui ne pardonne pas et qui devait l'emporter.

Nous croyons rendre le plus bel hommage à l'homme, en écrivant qu'il n'a jamais blessé quiconque était de bonne foi, car il était droit, doux et honnête.

Nous avons le regret d'annoncer le décès de M. Gaston CLAEYS, Surveillant V.T. de 1<sup>re</sup> classe au Groupe du Hainaut (dépôt de La Louvière). Dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 janvier, M. CLAEYS a été terrassé par une crise cardiaque que rien ne laissait prévoir. L'émotion fut vive parmi ses collègues car le défunt n'était âgé que de 47 ans et était très apprécié par ses subordonnés.

M. CLAEYS fut engagé à la S.N.C.V. le 20-6-1932, en qualité de piocheur; il fut nommé surveillant V.T. le 1<sup>er</sup> janvier 1953 et six ans plus tard il était nommé surveillant V.T. de 1<sup>re</sup> classe.

M. CLAEYS était issu d'une vieille famille vicinale. Son père, toujours en vie,



était brigadier au service des voies à La Louvière et est retraité depuis 1955. Son frère, M. Jules CLAEYS, est l'actuel chef de Sécurité du Groupe du Hainaut. Il laisse une veuve et un fils. Nous présentons à toute la famille nos vives condoléances.

Nous avons appris le décès des agents dont les noms suivent :

P. MESMAKER (recev. Hainaut) 47 ans.  
J. BEX (conduct. AB Hainaut) 44 ans.  
E. CLERBOIS (conduct. AB Hain.) 52 ans.

Nous avons été avisés du décès des agents pensionnés suivants :

P. BONNECHERE (Liège) 84 ans.  
G. PIROTTE (Liège) 81 ans.  
M. MUSIQUE (Liège) 60 ans.  
M. GOSSET (Liège) 85 ans.  
N. MINCIER (Liège) 81 ans.  
C. ROME (Liège) 87 ans.  
J.B. CARPENTIER (Anvers) 94 ans.  
J. VISSERS (Anvers) 61 ans.  
J. VAN GOOL (Anvers) 80 ans.  
J. VAN DEN LANGENBERGH (Anvers) 60 ans.  
J. CAMBRE (Anvers) 68 ans.  
P. SCHUERMANS (Anvers) 85 ans.  
A. LANCKRIET (Flandre Occ.) 67 ans.  
D. VANDEMAELE (Flandre Occ.) 65 ans.  
D. VERLACKT (Flandre Or.) 85 ans.  
M. VAN DE SANDE (Fl. Or.) 60 ans.  
P. BAUDOUX (Hainaut) 79 ans.  
L. STRULENS (Hainaut) 78 ans.  
J. DESCAMPS (Hainaut) 56 ans.  
E. GALLEZ (Hainaut) 71 ans.  
G. WASTERLAIN (Hainaut) 49 ans.  
C. ANCART (Hainaut) 94 ans.  
A. REMY (Hainaut) 80 ans.  
J.B. LECOMTE (Brabant) 86 ans.

P. DEROOVER (Brabant) 61 ans.  
P. TIELEMANS (Brabant) 78 ans.  
A. DEWATTINE (Brabant) 86 ans.  
G. IMPENS (Brabant) 77 ans.  
C. PORTENART (Brabant) 74 ans.  
A. STOUPP (Brabant) 65 ans.  
G. URBAIN (Brabant) 65 ans.  
L. STEVENS (Limbourg) 84 ans.

*Nous présentons nos sincères condoléances aux familles éprouvées.*

## A L'ATELIER D'ANDENNE - SEILLES

Le 12 décembre 1961 ! Une date que retient avec fierté le personnel de l'atelier d'Andenne - Seilles, par son souci constant de la sécurité, a atteint le 12-12-1961 la brillante performance de « **cinq années sans accident chômant** ».

Déjà, au cours des années précédentes, l'atelier d'Andenne - Seilles a pu écrire son nom au tableau d'honneur ! Rappelons-en brièvement quelques dates et... quelques trophées.

En octobre 1948, une eau-forte lui fut offerte par le Comité Provincial de Propagande de Liège en témoignage de l'effort accompli dans le domaine de la sécurité, de l'hygiène et de l'embellissement des lieux de travail.

Au début de l'année suivante, le même Comité lui remettait le « Prix des Initiatives 1948 ».

En 1959, au cours d'une cérémonie présidée par Monsieur Clerdent, Gouverneur de la Province de Liège, le même atelier se voyait attribuer deux trophées du Comité de la Province de Liège pour la promotion du Travail, l'un pour 1957, l'autre pour 1958.

Ensuite, ce fut la plaquette-souvenir « Le Cow-boy de la Sécurité » remise pour les « 1.000 jours sans accident » (le 11-9-1959).

Aujourd'hui, le personnel d'Andenne n'a qu'un objectif : « Persévérer sans faillir ».

## LES LONGUES CARRIERES



VAN LINTER G.

Est entré en service le 27 mars 1931 à Cureghem. Il fut nommé contrôleur le 1-7-1935 pour le réseau de Bruxelles.



DARTEVELLE J.

Est entré en service le 8-7-1918 à Charleroi. Il fut nommé contrôleur le 1-1-1933 pour le réseau de Charleroi.



KERSTEN J.

Est entré en service comme receveur à la station d'Oreye le 1-7-1918. Il fut nommé brigadier en janvier 1941 et contrôleur le 1 janvier 1943.



SCHOEVAERTS J.

Est entré en service comme receveur le 22-12-1919, sur les lignes dépendant du dépôt de Grimbergen. Il fut nommé contrôleur le 1-7-1935.



NAETS L.

Est entré en service le 1<sup>er</sup> avril 1917 au dépôt de Haacht. A son admission à la retraite, il était contrôleur sur Bruxelles - Haacht. Il avait été nommé à ce grade le 1-2-1942.

## IL ETAIT MOINS UNE!

Le miracle, à bien considérer, n'est pas tellement rare. Réfléchissez un peu : n'êtes-vous pas déjà un miraculé, une sorte de mort en sursis ?

Qui de nous, à un moment de son existence, n'a frôlé la mort de près : risqué de se noyer, de s'électrocuter, de tomber de haut, d'embrasser violemment un obstacle de la route, de se faire happer par une machine ?

Faites votre examen rétrospectif du risque. Si vous avez déjà bénéficié d'un miracle, n'en attendez pas un second. Il ne faut jamais défier la chance !

—c.v.—

### Dix façons de dire qu'on a eu de la veine

La langue française, académique ou populaire, possède au moins une dizaine d'expressions pour exprimer le fait qu'une personne vient d'échapper à la mort. Toutes sont frappantes, toutes, bien entendu, se mettent au passé, aucune d'elles n'est vulgaire.

Il a eu chaud, dit-on.

Il l'a échappé belle.

Il a joué avec la mort.

Il a triché avec le destin.

Il a eu une veine insensée.

La chance était avec lui.

Il s'en est tiré de justesse.

Il a manqué y passer.

C'était tangent.

Il était moins une.

Dites-le donc comme vous voudrez, mais n'oubliez jamais que la veine, la chance, la tangente, le miracle, jamais ne reviennent deux fois pour le même homme.

Au moment de mettre sous presse, l'équipe n° 4 d'Omal-Verlaine, a travaillé 2.535 jours consécutifs sans accident chômant.

## A Malines, à La Louvière et à Merksem le chauffage des fosses d'entretien est réalisé par des tubes rayonnant la chaleur

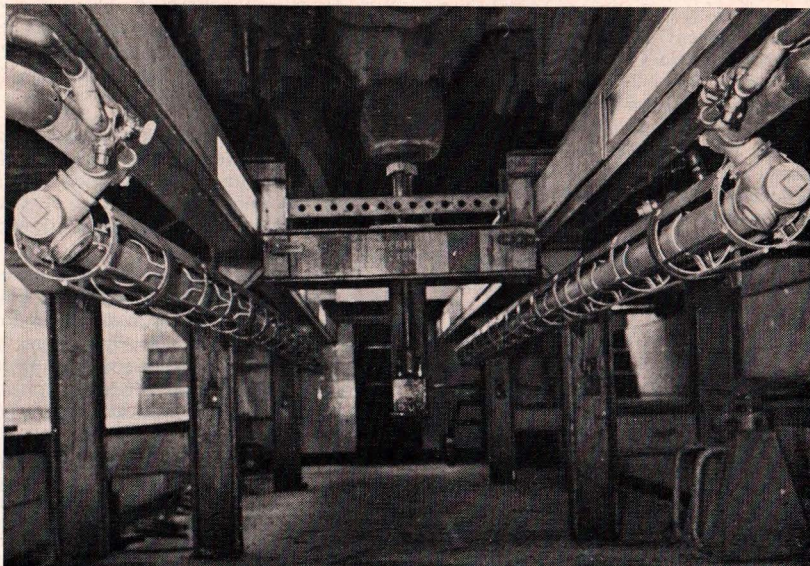
LES ateliers d'entretien de la S.N.C.V. sont équipés pour la plupart d'une installation de chauffage par air pulsé. Comme ces locaux sont, en général, de volume relativement faible,  $\pm 600 \text{ m}^3$ , pour ceux à simple fosse,  $\pm 1.000 \text{ m}^3$ , pour ceux à double ou même triple fosse, le problème de chauffe ne présente guère de difficulté. L'air chaud est pulsé à 2 ou 3 m. au-dessus de la surface du sol, dans les couloirs laissés libres par les véhicules placés sur les fosses. Afin d'obliger l'air chaud à descendre dans celles-ci, une dépression y est créée par le ventilateur de l'appareil de chauffage qui aspire l'air au travers d'un réseau de caniveaux de reprise.

Cependant, dans certaines régions où le gaz est d'un prix abordable, on a adopté le chauffage des locaux par

sont composés de tubes rayonnants entourés sur la moitié de leur circonférence d'un réflecteur en aluminium plaqué.

Les tubes sont chauffés intérieurement par une flamme de gaz, l'air nécessaire à la combustion étant insufflé par un ventilateur. L'allumage se fait par l'intermédiaire d'une résistance chauffée électriquement.

Bien entendu, ce chauffage n'est allumé que par temps de gel. Il est surtout très pratique pour accélérer les travaux d'entretien et les réparations urgentes sur des véhicules dont les organes sous châssis sont recouverts d'un bloc de boue et de glace. Après quelques minutes passées sous la fosse chauffée, la boue durcie par le gel se détache et l'on peut procéder aux vérifications habituelles.



(Photo Roels)

radiation. Nous avons déjà décrit ce système (à Merksem) et l'on sait que ce n'est pas l'air qui est chauffé, mais les objets et les personnes. Le résultat est excellent, mais lorsqu'un véhicule est amené sur la fosse, les cônes ou les panneaux ne chauffent... que le toit : C'est ce qui s'est présenté à Malines où l'ensemble du dépôt est chauffé au gaz.

L'accumulation possible des substances carburantes plus lourdes que l'air, la présence des ouvriers à une distance très rapprochée, d'éventuels appareils rayonnants classiques à **flamme nue** nous empêchaient d'utiliser ce mode de chauffage. Nous avons alors expérimenté un chauffage original également rayonnant **mais à flamme cachée** et à température relativement basse  $\pm 200$ . Les émetteurs calorifiques

Dans certains dépôts, les fosses d'entretien sont situées dans des vastes remises où, pour certaines raisons pratiques, il est impossible de les isoler. Le chauffage par air chaud de la remise entière ne se justifiant pas, celui-ci devient prohibitif au point de vue coût de première installation et consommation. Un chauffage **localisé** s'impose donc. C'est le cas à Merksem où le principe expérimenté à Malines a été adopté. Nous avons rencontré le même problème à La Louvière. Là, vu le prix du  $\text{m}^3$  gaz et le coût élevé du raccordement du gaz, nous avons utilisé également des tubes rayonnants mais alimentés par l'huile portée à  $\pm 200^\circ$  au moyen d'un générateur équipé d'un brûleur à mazout. Ce système nous a également donné satisfaction.

# Le Mouvement de Liège a dépassé les 1000 jours consécutifs sans accident

**C**OMME chaque fois lorsqu'il s'agit de faire participer les agents du Mouvement à une cérémonie, il a fallu organiser deux réunions familiales pour fêter les 1.000 jours des conducteurs d'autobus du dépôt de Liège.

Le résultat qu'ils ont obtenu est d'autant plus méritoire que la circulation des véhicules dans l'agglomération liégeoise est plus intense que jamais.

Après que M. Lebrun, chef de sécurité eut félicité les coéquipiers, on entendit M. Follon, Inspecteur principal, représentant la Direction Générale qui déclara notamment :

*« Un grand merci à vous tous agents de l'équipe N° 1 de Liège-St-Gilles. »*

*« C'est grâce à votre esprit de sécurité que le résultat d'aujourd'hui s'inscrit en lettres d'or dans le grand livre de la prévention. »*

*« Et pourtant cet esprit de sécurité est particulièrement difficile à acquérir et à développer, parce qu'il faut combattre l'insouciance et l'incrédulité. Il faut aussi se convaincre et convaincre les autres que penser « sécurité » ce n'est pas manquer de courage. »*

*« Il ne faut pas confondre imprudence et courage. Si dans votre entourage, au travail, à la rue, à la maison vous avez l'occasion de formuler quelques remarques relatives à certaines imprudences qui vont se commettre et que vos compagnons vous ridiculisent, ne désarmez pas devant eux et prouvez-leur par des exemples que « La prudence est la mère de la sûreté ». »*

*« Quand un accident survient, il n'est pas possible de prévoir les conséquences qui en découleront pour la victime. »*

*« C'est pourquoi soyons vigilants, pour nous-mêmes, pour notre famille, pour tous et alors, vous verrez qu'après tout cet amoncellement de kilomètres, et encore de kilomètres, il y a là-bas quelque part un arrêt qui se nomme deux mille jours; et même cet arrêt là, nous en sommes certains ne sera pas un terminus. »*



Familles Grandjean et Gilnay.

Cette plaisante allusion au but à atteindre fut saluée d'applaudissements.

Ensuite le café et le goûter substantiel furent bien accueillis.

Par après, M. Botton, directeur, adressa aux conducteurs d'autobus de la Cité Ardente un discours remarquable qui impressionna les auditeurs et dont nous regrettons de ne pouvoir donner que des extraits.

Après avoir suggéré de remplacer, dans Nos Vicinaux, les motocyclistes du concours inter-équipes par des symboles qui rendraient mieux l'esprit de lutte et de bataille contre l'ennemi commun, l'accident, M. Botton s'adressa à ses troupes et leur dit : « Vous avez bien rempli votre mission ».

Ensuite, M. le Directeur évoqua l'homme d'aujourd'hui vivant dans l'angoisse

et ayant perdu l'esprit d'entraide et de dévouement. « Vous, au contraire, continua M. Botton, vous avez su vous intéresser au comportement de votre voisin et co-équipier. »

*« Instinctivement, en travaillant dans un but commun vous vous êtes épaulés et vous avez créé et développé un esprit d'équipe qui, j'aime à le répéter en toute occasion, est à la base du succès. »*

*« Voilà le sens qu'il faut attribuer à votre réussite de ce jour. »*

*« ... Vous avez pu constater combien on peut être payé en retour quand on ose protester contre un geste imprudent d'un camarade, assumer une responsabilité en intervenant à temps pour faire disparaître un risque ou encore faire observer une consigne. »*

*« C'est un devoir que vous accomplissez envers vos semblables, mais aussi c'est un moyen de témoigner votre gratitude envers votre famille et la gratitude est une vertu qu'on ne pratique jamais assez. Certes, vous vous dépensez pour subvenir aux besoins des vôtres mais avez-vous songé à toutes les attentions dont vous êtes l'objet de la part de votre famille ? Evitez dans votre attitude tout ce qui pourrait blesser les vôtres comme le fait d'être accidenté par imprudence ou par insouciance. »*

*« Je voudrais qu'au terme de cette journée vous emportiez cette pensée que je vous livre à titre de consigne : Que chacun règle son attitude au travail et sur le chemin du travail en pensant uniquement à l'intérêt et au bonheur de sa famille. »*

Après son discours, M. le Directeur procéda à la remise des cadeaux et friandises. Le jeu des questions remporta chaque fois un beau succès. Au cours de la seconde réunion, à laquelle M. Follon ne put assister, les délégués syndicaux MM. Barbier et Laurent apportèrent leurs vœux de bonne continuation au personnel.



Familles Gaspard et Meyer.

# L'Histoire de l'accolade

Lorsqu'aujourd'hui, un de nos dirigeants remet à un agent l'insigne d'un ordre national, il épingle le bijou au revers du veston de l'intéressé et il lui serre la main.

Parfois, on voit au cinéma, ou à la T.V., un maréchal de France ou un général qui semble embrasser un décoré; il lui donne ainsi ce qu'on appelle, de nos jours, l'accolade, alors qu'en réalité l'accolade est « un petit coup du plat d'une épée donné sur l'épaule d'un chevalier au moment de sa réception ». (Petit Larousse).

Cette partie de la cérémonie qui avait lieu lorsqu'on armait un chevalier et dont on trouve trace dès le XIII<sup>me</sup> siècle, semble avoir été inspirée par l'idée que c'était le dernier coup qu'un nouveau chevalier pouvait recevoir sans relever le gant ou le défi.

En Angleterre, le chevalier-élu après avoir prié jusqu'à minuit dans l'église, déposait son épée sur l'autel en signe de dévotion et pour marquer sa détermination de mener une vie toute de droiture. L'épée était rachetée par une somme d'argent et elle était bénie. Le chevalier-élu prononçait alors le serment devant Dieu et sur la Bible de ne pas combattre son souverain et jurait de défendre les dames, les veuves et les orphelins et de ne pas éviter l'aventure où que ce soit.

Deux lords le conduisaient alors au Roi qui tirait son épée et la posait sur la tête du chevalier en disant : « Dieu et Saint-Georges te font un bon chevalier ». Sept dames habillées de blanc venaient ceindre son ceinturon et quatre chevaliers lui mettaient ses éperons. Le chevalier-élu s'agenouillait ensuite devant son Roi qui, avec son épée, lui tapait sur chaque épaule en disant *en français* : « Sois un chevalier au nom de Dieu » puis lui ordonnait de se lever : « Avance, chevalier ».

Autrefois l'état de chevalier était réservé aux militaires. Actuellement, l'Angleterre est le dernier pays au monde où les chevaliers, qu'ils soient de l'ordre célèbre de la Jarretière ou d'un autre, reçoivent l'accolade à l'épée, donnée par le Souverain ou son représentant.

## Remise de distinctions honorifiques aux agents du Groupe NAMUR-LUXEMBOURG

Le dimanche 11 février, vingt sept agents du Groupe ont été l'objet d'une manifestation de sympathie à l'occasion de la remise de décorations dans les ordres nationaux et de médailles civiles.

Lorsque les jubilaires, accompagnés de leurs épouses, furent installés dans la grande salle de réunion de l'avenue de Stassart, M. le Directeur Dulieu fit son entrée accompagné de M. Royen, Ingénieur en chef, de MM. Lefever et Braibant ainsi que de plusieurs chefs de service.

S'adressant à ces anciens, M. Dulieu leur dit notamment : « Il y a 25 ou » 35 ans, vous avez dû faire un choix » et vous avez décidé d'entrer à la » Société Nationale, à laquelle vous » êtes restés fidèles depuis lors. Cela a » l'air d'être simple et cependant cha- » cun de vous, au cours de sa carrière, » a connu des moments difficiles. Faut- » il rappeler certains hivers très rudes » dans nos Ardennes; il y a eu aussi » les années de guerre et les multiples » modifications de structures qui, cha- » que fois, ont demandé des efforts » d'adaptation parfois pénibles.

» Mais toutes ces épreuves ont eu » leur récompense, car si pendant long- » temps certaines personnes ont eu un » sourire compatissant pour les difficul- » tés financières du groupe Namur- » Luxembourg, aujourd'hui il m'est » agréable de vous annoncer que pour » la première fois, notre Groupe a clô- » turé l'exercice en bénéfice ».

M. Dulieu conclut en disant : « Ce » serait de l'ingratitude de ma part si » je ne vous disais pas merci. Je vais » maintenant, à ma grande joie, pro- » céder à la remise des décorations, au » nom de M. le Président et de M. le » Directeur Général. »

Puis M. le Directeur appela succes- sivement et décora personnellement les agents dont les noms suivent :

### Ordres nationaux

#### ORDRE DE LEOPOLD II

**Officier** : WAFFLARD L., Chef de service important.

**Chevalier** : DUBUCQ P., Chef de mou- vement.

**MEDAILLE D'OR DE LA COURONNE**  
PERSOONS L., conducteur - receveur.

### 35 années de service

#### CROIX CIVIQUE DE 1<sup>re</sup> CLASSE

WAFFLARD L., Chef de service imp.;  
COLLART A., Chef de service 2<sup>me</sup> classe.

#### CROIX CIVIQUE DE 2<sup>me</sup> CLASSE

DEMEUSE H., Chef de mouvement  
2<sup>me</sup> classe; GODFROID G., Chef de sta-  
tion 1<sup>re</sup> classe; PIRARD G., Contrôleur.

#### MEDAILLE CIVIQUE DE 1<sup>re</sup> CLASSE

GILSON Joseph, BAUDET Roger, CO-  
HY Ernest, DUMONT Louis, MAGE-  
ROTTE Ghislain, KIRSCH Georges, Con-  
ducteurs-receveurs; GIMINNE Léon, Con-  
ducteur ART.; CHARLOTIAUX Léandre,  
Brigadier d'atelier; SOLBREUX Louis,  
Ouvrier d'élite; DENONCIN Armand,  
Ouvrier de 1<sup>re</sup> classe; PEROT François,  
Ouvrier de 1<sup>re</sup> classe; TENAERTS Henri,  
Chef piocheur; QUOILIN Alphonse, Chef  
piocheur; HUSSON Jules, Piocheur;  
PIERRET Victor, Piocheur.

### 25 années de service

#### MEDAILLE CIVIQUE DE 1<sup>re</sup> CLASSE

SPRUMONT Emile.

#### MEDAILLE CIVIQUE DE 2<sup>me</sup> CLASSE

DELMONT Léon, JACQUEMIN Hi-  
laire, MATERNE Auguste, PAULUS Au-  
guste.



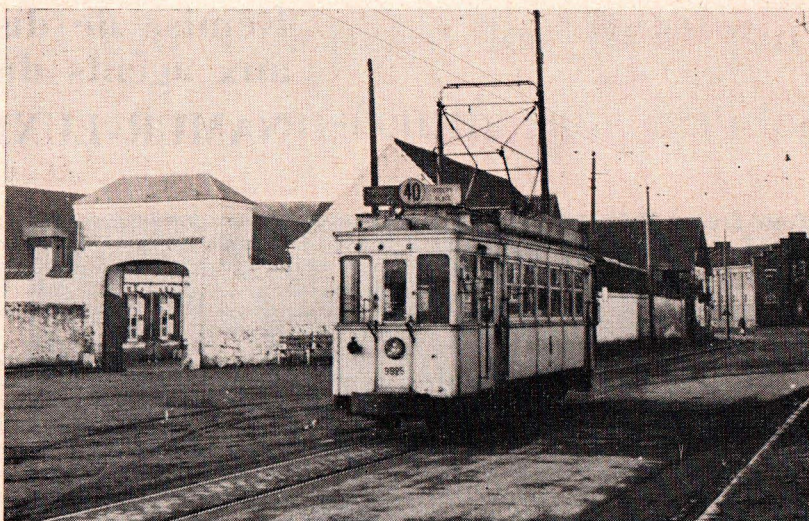
## La suppression du tram

### TRIVIERES- STREPY

Le réseau du Centre, dans le Hainaut, vient de voir mourir le pittoresque petit tram 40. Cette courte relation ferrée, d'un développement de 2, 969 km., reliait entre elles les lignes 36 (La Louvière - Binche) et 82 (Charleroi - La Louvière - Mons). Son existence fut relativement brève, puisque sa mise en service remontait seulement au 1<sup>er</sup> juillet 1937, bien que la concession ait été obtenue dès le 27 novembre 1911.

Le service fut assuré au moyen de petites motrices à deux essieux, mais depuis 2 ans, les motrices standard leur avaient succédé. La correspondance était assurée à Trivières avec les trains de la ligne 36, mais il était impossible de l'assurer à Strépy avec ceux de la ligne 82. Aujourd'hui, le trajet en autobus étant un peu plus rapide, il est possible de relever à Strépy la correspondance des 82 venant de Maurage et de Mons.

Au départ de Trivières, à proximité immédiate de l'ancien dépôt, le tram



*Voici une motrice à deux essieux au terminus de Strépy. On remarque l'entrée caractéristique d'une vaste ferme, construite il y a plus de 250 ans.*

*Au-dessus du porche, à gauche, est fixé un cadran solaire bien connu des archéologues belges; la pierre portant les lignes horaires porte gravé le millésime 1793. La ferme est actuellement encore en pleine exploitation.*

Photo Bazin.

traversait le village en site propre et gravissait ensuite une assez longue rampe près du charbonnage du Quenoy. Au sommet de celle-ci, rejoignant la petite route de campagne qu'il suivait jusqu'à son terminus, le 40 redescendait aussitôt par une courte mais forte déclivité suivie immédiatement, à l'entrée de Strépy, d'une brusque remontée :

quelques centaines de mètres plus loin se trouvait le point de jonction avec la ligne 82, à hauteur de la Place communale de Strépy.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1962, c'est l'autobus 140 qui a pris la relève.

Ce texte nous a été envoyé par M. Pierre Dehon, Président de l'AMUTRA, qui connaît bien la région.

#### ATTRIBUTION D'UN PRIX LITTÉRAIRE

Il nous est agréable de faire part à nos lecteurs de la flatteuse distinction dont vient d'être l'objet, notre collègue M. Jos Neyens, attaché à la rédaction de « Onze Buurtspoorwegen ». Il a, en effet, remporté le prix biennal d'encouragement à l'histoire et au folklore créé par la province d'Anvers et décerné par la Députation permanente.

Il y a deux ans, notre collaborateur, avait écrit et fait éditer un livre retraçant l'histoire de Rumst où il est né. Une vingtaine de travaux étaient en compétition pour l'attribution du prix et, le 18 janvier 1961, dans les salons de l'hôtel du Gouvernement Provincial, M. le Gouverneur M.R. Declerck remit à M. Jos. Neyens la prime d'un montant de 10.000 F et le félicita pour les mérites de son travail.

#### LE DERNIER TRAM DE LIEGE - TONGRES

Le dimanche 23 décembre 1961, la motrice S 10077 fit le tour de la place St-Lambert, à Liège, et s'immobilisa au quai d'embarquement pour Tongres. Le receveur Albert Digneffe (à gauche) et le conducteur Albert Naessen, tous deux du dépôt de Tongres, descendirent un instant de la voiture.

Ils ne furent pas trop étonnés d'être interrogés et photographiés par un reporter d'un journal liégeois, car ils savaient que c'était la dernière fois qu'ils effectuaient la boucle, en tram vicinal, autour de cette place qui se trouve au cœur de Liège.

Ils se rappelaient avoir lu dans « Nos Vicinaux » que la ligne de Liège - Tongres avait été inaugurée en 1904. Ils se rendaient compte que leur équipe avait l'honneur d'assurer le dernier transport par tram électrique vicinal dans le Groupe de Liège, et que ce tram avait rendu bien des services pendant plus d'un demi-siècle. Les deux Albert furent heureux de pouvoir apprendre au journaliste qu'ils continueraient leur travail sur des autobus à conduite à un seul homme.



(Photo Journal La Meuse)

# CONCOURS DE SECURITE

SITUATION AU 31 DECEMBRE 1961

## TABLEAU D'HONNEUR

LIEGE 4

2.495 jours

NAMUR 4

1.838 jours

HAINAUT 16

1.484 jours

HAINAUT 5

1.174 jours

LIMBOURG 1

1.172 jours

LIEGE 11

1.088 jours

LIMBOURG 4

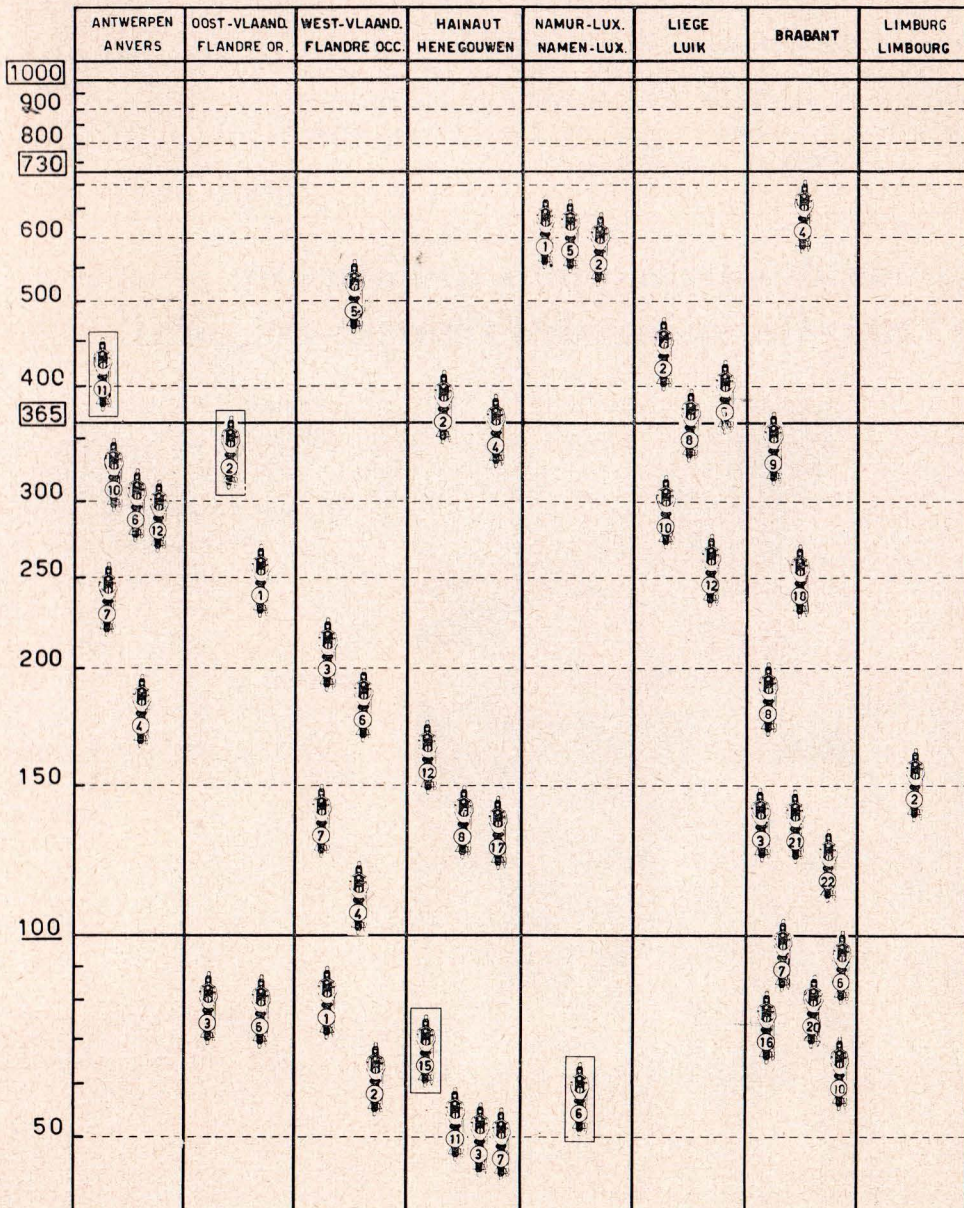
1.070 jours

HAINAUT 10

1.065 jours

LIEGE 1

1.063 jours



## A LA LOUVIERE,

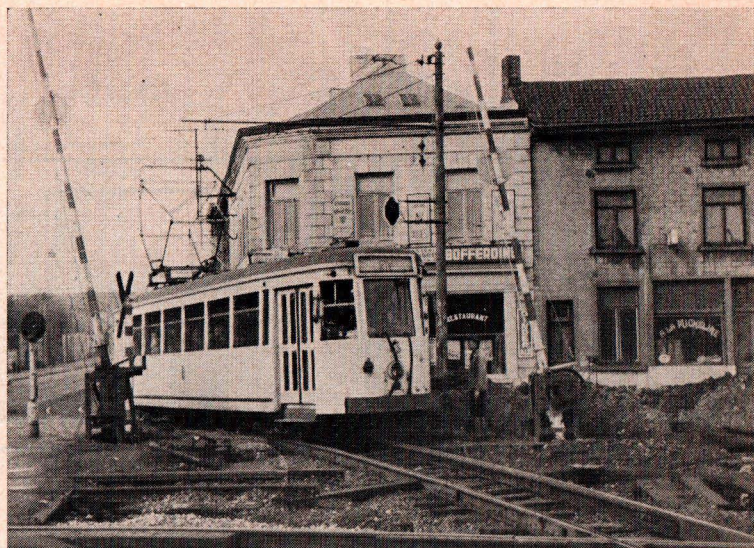
les voies du tram passeront  
sous les voies du chemin de fer

La S.N.C.B. a décidé la suppression du P.N. (passage à niveau) 14, situé entre le dépôt vicinal de la Louvière et le carrefour bien connu du « Drapeau Blanc ».

A cet endroit, la chaussée actuelle et les voies de tramway vont passer SOUS les voies du chemin de fer. La voie vicinale, qui se trouve au milieu de la chaussée, a été déplacée, en situation provisoire, comme le montre notre photo, pour permettre l'exécution de ce passage inférieur routier.

Etant donné la circulation ferroviaire et le trafic routier intense, il s'agit d'un travail de grande envergure qui durera toute l'année 1962.

Nous voyons ici le tram de la ligne 31 Charleroi - Anderlues - Morlanwelz - La Louvière - Bracquegnies - Maurage. La ligne 82, Charleroi - Mons par La Louvière, utilise également ce passage à niveau.



Si vous ne collectionnez pas les exemplaires de « Nos Vicinaux », réexpédiez chaque numéro à un parent ou à un ami (éventuellement, timbre de 0,20 F). Vous doublerez ainsi la diffusion et vous contribuerez à éclairer l'opinion autour de vous sur les réalisations et la politique des Vicinaux.

Assurer sa sécurité  
c'est souvent  
respecter  
celle d'autrui

## Le problème des transports urbains ne peut être résolu que par l'amélioration des transports publics



Pour améliorer le service sur les voies de circulation de la ville de New-York, les autorités municipales ont acheté 400 nouveaux autobus diesel pouvant transporter chacun 119 voyageurs. Ce nouveau type d'autobus, que l'on voit à gauche près du trottoir transportera autant de voyageurs que ceux qui pourraient être véhiculés normalement par les 63 automobiles privées se trouvant entre la bande de passage pour piétons, à l'avant plan, et la ligne blanche peinte sur la photo. Les autobus offriront 49 places assises et 70 places debout. Ce type de bus est le plus grand utilisé à New-York, il a 2,40 m. de large, 12,50 m. de long et pèse 8.600 kg.

Les automobilistes qui roulent dans les rues encombrées et cherchent en vain une place pour stationner pourraient effectuer certains de leurs déplacements en ayant recours aux transports en commun. Le débit des artères de nos cités en serait considérablement accru.