



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° 101

NOVEMBRE-DECEMBRE 1962

SOMMAIRE

	Page
Autour de Maaseik en autobus . . .	3
De la feuille de vigne à la salopette	5
Les relations publiques dans les entreprises de transport en commun aux U.S.A.	6
La relation Antwerpen - Bergen-op- Zoom	7
Attention au virage à gauche! . . .	13
Une voiture à vapeur système Rowan	14
Les avantages des transports en commun	16

NOTRE PHOTO DE PREMIERE PAGE

L'autobus de la ligne 15 (Maaseik - Molenbeersel frontière) a été photographié à son voyage de retour, à l'arrêt du village de Geistingen.

Lire notre article page 3.

LE GROUPE DE NAMUR - LUXEMBOURG PROMOTEUR DES SPORTS

Il y a une dizaine d'années, les services électriques et autorails du Groupe Namur - Luxembourg étaient limités dans leur expansion par la nature même de l'exploitation ferrée. Depuis 1953, les autobus permettent d'organiser de multiples services spéciaux et notre correspondant, M. Laloux, montre dans l'article ci-dessous à quel point ces autobus participent à la vie régionale des provinces de Namur et de Luxembourg et facilitent l'utilisation des loisirs des travailleurs.

Que des manifestations sportives de tout genre (courses cyclistes, moto-cross, auto-rodeo, courses hippiques ou autres) soient organisées au stade des jeux de la Citadelle de Namur, nos autobus y acheminent les spectateurs.

Que ce soit aux matches de football des quelques divisions supérieures des provinces de Namur ou de Luxembourg, voire même des Ardennes françaises, nos autobus sont là : au stade des Champs Elysées de Namur, au Centre Sportif de Jambes, au Beau Site à Arlon, au Stade de R.S. Sedan à Sedan...

Qu'il s'agisse de courses d'autos ou de motos, — nous pensons notamment aux Circuits de Mettet, de Floreffe, de Chimay, — nos autobus en desservent les principaux points de passage...

Que des meetings aériens (aviation, vole à voile...) se déroulent à Florennes, à Saint-Hubert, à Temploux (Namur), nos services y amènent bon nombre de voyageurs...

Que l'Amicale Salzinnoise de basket-ball, évoluant en division Excellence, organise ses luttes au splendide palais des expositions de la Province de Namur, les supporters peuvent utiliser nos autobus...

Que ce soit aux moto-cross de Marche-en-Famenne, de Gedinne ou de Ciney, aux cross-country de Hannut ou de Pussemange, aux critériums cyclistes bien connus de Florenville ou de Jambes, nos autobus sont à la disposition des sportifs...

Que des joutes nautiques (hors-bord, ski, dinghies, aviron...) soient annoncées entre Namur et Profondeville, que des galas de natation soient prévus au somptueux bassin de natation de Namur, nos autobus sont toujours là...

Que d'autres réunions sportives soient organisées dans nos coquettes cités d'Ardenne ou du Namurois, (et nous en avons certes oublié, ne fût-ce déjà que les concours de pétanque de Bouillon ou de Wépion et les compétitions de tennis d'Amée (Jambes) ou d'Arlon), il est bien rare que nos services d'autobus ne puissent y amener les partisans.

Qui l'eût cru, naguère encore ?

*La rédaction de NOS VICINAUX souhaite à ses fidèles lecteurs
bonheur et prospérité en 1963*



MAASEIK

(à 116 km de Bruxelles et à proximité de la frontière hollandaise)

dispose de quatre lignes d'autobus vicinales

En débarquant du train à Hasselt, nous constatons que la nouvelle gare du chemin de fer, en cours de construction, va modifier l'aspect un peu désuet de la place actuelle. A la gare des autobus, toute proche, dont la majorité des quais est réservée aux lignes de notre société, nous prenons place dans l'autobus n° 11, qui va nous mener à Maaseik, distante de 42 km., en une heure, par d'excellentes routes dont la plupart ont l'agréable particularité d'être ombragées par deux rangées d'arbres.

Dans le véhicule, nous remarquons, que la direction régionale s'attache à faire l'éducation du voyageur, en lui donnant certains conseils, par voie d'affichettes, c'est ainsi que nous lisons : « Présentez spontanément votre abonnement ou votre carte de réduction s.v.p. ». « Les voyageurs sont priés d'occuper aussitôt que possible les places debout à l'arrière du bus ». Dans d'autres véhicules nous lisons des textes plus laconiques : « Avancez s.v.p. ». « Dégagez la porte de sortie ». Toutes ces indications sont imprimées sur vitrauphanie, en lettres blanches ou noires, sur fond de couleur. La lecture répétée, même inconsciente, de ces bons conseils doit finir par influencer favorablement l'habitué des transports en commun.

Après avoir quitté la ville, nous longeons une partie du domaine de Bokrijk qui s'étend sur 540 ha et qui comprend, on l'ignore souvent, un arboretum, une rose-raie et la reconstitution d'un ancien village de la Campine.

Après être passés par Genk, Waterschei, As et Neeroeteren, nous arrivons à Maaseik.

A l'arrêt des autobus, nous reconnaissons l'ancienne gare vicinale, devenue poste de police, et derrière ce bâtiment, là où jadis se trouvaient les voies de garage, nous disposons maintenant d'une vaste aire de manœuvre pour nos autobus dont le nouveau garage a été construit

un peu plus loin, à côté des anciennes remises « vapeur » toujours reconnaissables et qui aujourd'hui sont occupées par une entreprise privée.

Dans le bureau attenant au garage, nous trouvons le chef de dépôt, M. Marchal, et le contrôleur, M. Segers, qui en ce moment s'occupent des demandes d'abonnements scolaires. Depuis quelques années, un gros effort a été fourni dans le Limbourg pour l'enseignement, et notamment pour l'enseignement technique; des écoles se sont ouvertes en plusieurs endroits et nous véhiculons, vers ces centres, de nombreux élèves venant des villages environnants.



La statue des frères Van Eyck.

Le dépôt de Maaseik occupe 30 agents.

La ville est desservie par quatre lignes d'autobus :

- 1) ligne n° 11 Maaseik - Neeroeteren - As - Hasselt;
- 2) ligne n° 15 Maaseik - Kessenich - Molenbeersel (frontière);
- 3) ligne n° 14 Maaseik - Leopoldsburg;
- 4) ligne n° 16 Maaseik - Tongeren (50 km - durée du trajet 1 h. 40).

Pour atteindre à pied la place du Marché, nous traversons la vieille ville et nous sommes frappés du nombre de pâtisseries aux installations modernes que nous rencontrons et qui s'annoncent par des effluves odorantes et appétissantes; il y a d'ailleurs ici une spécialité, les « Maaseiker knapkoeken ! ».

Nous débouchons bientôt sur la place du Marché, bordée d'arbres qui cachent partiellement de jolies façades sculptées. Au centre, se dresse un monument avec deux statues : il s'agit de Jan Van Eyck, l'illustre peintre né à Maaseik vers 1375, tenant par la main son frère Hubert, dont toutefois certains historiens contestent l'existence.



En continuant à suivre la rue principale, nous arrivons au pont qui enjambe la Meuse et où se trouve le poste de douane. Le fleuve sépare le Limbourg d'une région hollandaise qui, en tant que province, a gardé le même nom.

Revenus sur nos pas, à la place du marché, nous prenons à 12 h. 16 l'autobus 15 qui va nous conduire à un autre poste frontière.

Nous traversons Kessenich et Kinrooi et après un voyage de 28 minutes nous atteignons Molenbeersel qui jadis, était desservi par un service vapeur Maaseik - Kinrooi - Molenbeersel - Weert (en Hollande), exploité déjà par notre société. Au village, chaque nuit, de 23 h. à 4 heures du matin, trois de nos autobus stationnent à proximité du domicile d'un conducteur; ces véhicules assurent, cinq jours par semaine, le déplacement de trois équipes successives de mineurs.

Au point de vue touristique, le triangle Bree-Lanklaar -Maaseik offre un attrait unique. On peut encore y trouver le calme et le repos. Dans cette partie de la Campine limbourgeoise, la terre semble plus fertile qu'ailleurs, les cultures sont assez variées et le rendement est meilleur.

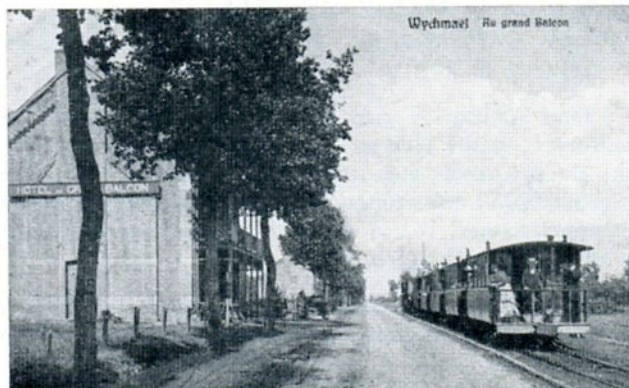
Ce qui nous a frappés au cours de cette journée, c'est l'heureux spectacle d'une prospérité évidente. Il suffit de voir le nombre de ravissants bungalows, de belles maisons pour ouvriers et mineurs qui ont été construits récemment, de remarquer l'importance des nouvelles usines qui s'installent et de compter le nombre d'antennes de télévision, pour se rendre compte que le Limbourg d'aujourd'hui ne ressemble en rien au Limbourg de 1920, qui était alors la province la plus pauvre de Belgique.

Autrefois le marché de l'emploi était fort restreint, aujourd'hui, on offre même du travail régulier en Hollande et en Allemagne, avec retour quotidien au foyer, en autocar !

Assurément les 7 charbonnages qui y sont en activité, sont la cause principale de cet essor économique; leur production annuelle représente 45 % de la production charbonnière totale de la Belgique et c'est grâce à eux que la population du Limbourg est passée de 300.000 habitants en 1920 à 578.968 en 1961.

Après être revenus à Maaseik, nous repartons avec l'autobus n° 14 vers Leopoldsburg. Un peu avant Bree, nous nous arrêtons devant l'église d'Opitter dont l'extérieur est ravissant; nous apprendrons plus tard qu'elle date du XVe siècle.

A Wijchmaal, nous photographions l'autobus devant une maison qui présente l'originalité d'avoir, en façade, un vaste balcon de bois verdi par le temps.



Jadis, au temps du vapeur, c'était un hôtel - restaurant appelé « Au Grand Balcon », construit en face de la station vicinale de Wijchmaal (voir photo).



M. Marchal, Chef de dépôt, et M. Segers, contrôleur.

A Hechtel, le conducteur nous apprend qu'en 1944, les habitants de ce village furent victimes de la fureur des troupes allemandes en retraite; de nombreuses maisons furent incendiées et plus de 20 civils furent abattus sauvagement dans un fossé.

Avant d'arriver à Leopoldsburg, la route nous fait traverser l'immense champ de manœuvre sillonné de routes bétonnées; de l'autobus, nous voyons les remises, les garages des chars d'assaut et les logements des soldats.

Dans la petite ville, en voyant le nombre de restaurants, de cafés et de magasins, nous comprenons que la présence de milliers de soldats doit constituer une appréciable source de revenus pour la région.

Le voyage de retour vers Hasselt nous confirmera que le réseau d'autobus des Vicinaux dans le Limbourg joue, vu l'éloignement des divers centres de production industrielle, un rôle de premier plan dans le prodigieux développement économique de cette province, et qu'il est absolument indispensable à la population.



A la fin de l'autre siècle, le train vapeur des Vicinaux s'arrêtait à l'hôtel du Grand Balcon, à Wijchmaal; près de soixante-cinq ans plus tard, nos autobus desservent le même endroit, 8 ou 9 fois par jour.

DE LA FEUILLE DE FIGUIER AU VETEMENT DE TRAVAIL

Adam avait deux feuilles de figuier.

Adam au paradis terrestre possédait sans doute deux feuilles de figuier. Une feuille de semaine et une feuille de dimanche. Cela lui suffisait amplement. Le brave homme passait ses jours à ne rien faire et ne risquait pas, dès lors, de salir ou d'user ses feuilles.

Mais, lorsqu'après l'histoire de la pomme, l'humanité fut livrée à la période glaciaire, à l'âge de la pierre, du bronze, du fer et à d'autres époques aussi peu folichonnes, le plus malin de nos ancêtres se mit à se demander s'il n'y avait rien de meilleur et surtout de plus chaud à se mettre qu'une feuille de figuier. Les peaux de bête furent alors à la mode. Au grand dam des ours.

Le premier accident de travail.

Lorsque le feu vint chauffer et éclairer le monde, chaque tribu désigna un homme chargé d'entretenir jour et nuit le feu de la communauté.

Ce furent les premiers « chauffeurs ». Un beau jour, l'un de ces « fonctionnaires » laissa évidemment éteindre son feu et se vit obligé, dès lors, d'en allumer un nouveau au moyen d'une paire de silex. Or, la mode des peaux de bête battait son plein. Les longs poils des fourrures étaient dangereusement près des flammes : une étincelle jaillit et l'homme brûla en même temps que son vêtement. Ce fut le premier accident de l'histoire, il était dû à un costume de travail inadéquat. Plus tard, les chauffeurs professionnels furent obligés par la loi de se vêtir d'une peau de serpent, vu que cette bête n'a pas de poils. De fait, ce fut le premier costume de travail rationnel de l'histoire.

Il semble d'après certaines textes, gravés dans la paroi des rochers que le slogan de cette époque était : « ne soyez pas Ours au travail ».

Ce fut le début de la législation du travail.

Sans costume...

Des milliers d'années se sont écoulées depuis cet accident. En ce laps de temps, l'homme a eu l'occasion de devenir plus sage et plus pratique. Le costume est désormais adapté à chacune de ses occupations.

Le pyjama sert à dormir, le maillot de bain à nager, la salopette à travailler.

Qui songerait à nager en pyjama ? Ce serait ridicule ! Ce fantaisiste attirerait moins l'attention s'il allait à l'eau tout nu. Nous ne savons pas s'il est des travailleurs qui mettent un slip de bain pour aller au lit. Mais ce que nous savons c'est

qu'il y a pas mal d'hommes et de femmes qui vont travailler sans costume adéquat. Oh, cela ne veut pas dire qu'ils se promènent entre les machines en maillot de bain ou en pyjama ! Bien pis ! Ils se mettent négligemment quelque veste, quelque costume usé, aux manches effilochées, ils se baladent, pareils à un joueur de rugby dans un club de billard, inconscients du fait qu'ils représentent un danger permanent pour eux-mêmes et pour leurs camarades de travail.

La sécurité, grâce au costume de travail adéquat.

Personne de nous n'a envie d'avoir un accident. Or, des milliers d'accidents de travail sont causés par une manche effilochée ou la poche déchirée d'une veste.

Comment se fait-il que cette situation perdure ? Pourquoi y a-t-il toujours des travailleurs qui refusent d'admettre qu'un bon costume de travail, c'est-à-dire un costume qui répond aux exigences du travail effectué, assure leur sécurité personnelle et celle de leurs camarades ?

A standing élevé, vêtement de qualité.

Le slogan préhistorique « Ne soyez pas « ours » au travail » est hélas encore d'actualité, bien qu'on ait choisi une formule plus élégante :

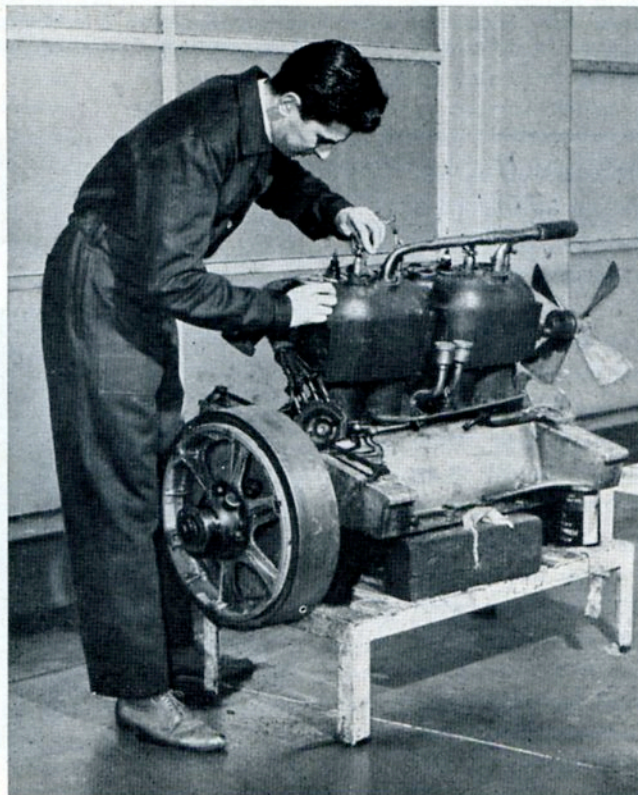
« Soyez un « monsieur », même au travail » ! Accepteriez-vous de vous faire opérer par un chirurgien vêtu d'un costume de charbonnier ? Ou un docker songerait-il à revêtir une blouse de chirurgien ? Au travail effectué à la table d'opération convient un costume approprié, toute comme c'est le cas à l'atelier ou à la fabrique.

Son travail accompli, l'ouvrier rentre à la maison : il troque sa salopette contre un costume. Il est un monsieur, au travail comme après le travail.

Sécurité - dignité - économie - hygiène - productivité.

Un costume de travail adéquat assure votre **sécurité** et votre **prestige**, tant au travail que chez vous, mais il représente en outre une **économie** sensible. Un costume en **coton** solide durera bien plus longtemps que n'importe quel costume inadéquat ou usé ; notamment parce qu'il supporte si bien de fréquentes lessives. Votre **santé** également exige un costume de travail rationnel. Dans certaines industries, l'hygiène est un des facteurs les plus importants de la productivité. Mais, dans toutes les entreprises, les travailleurs sont exposés à encourir des blessures ou des infections qui nuisent à leur propre santé et à celle des personnes avec lesquelles ils entrent en contact. Il est possible de prévenir ces ennuis par le port d'un costume de travail que l'on enlève après sa journée. Par ailleurs, le travailleur moderne doit prendre l'habitude de faire laver régulièrement sa salopette.

Le travailleur intelligent porte un costume de travail rationnel. Il est un Monsieur au travail.



Une nouvelle liaison internationale par autobus

Antwerpen-Bergen-op-Zoom (Pays-Bas)



Un autobus de la société néerlandaise B.B.A. attend l'heure du départ, place Roosevelt à Antwerpen.

La première liaison, par service de transport public, entre Antwerpen et la ville néerlandaise de Bergen-op-Zoom, est déjà assez ancienne. Le 1^{er} mars 1887, la ligne « vapeur » Bergen-op-Zoom - Zandvliet fut ouverte au trafic par une société hollandaise. Quelques mois plus tard, on pouvait se rendre de Zandvliet à Antwerpen en tram à vapeur Vicinal.

Puis, il y eut, du côté belge, la relation Antwerpen - Merksem - Putte (frontière) d'abord exploitée en vapeur, puis par tram électrique; à Putte, on trouvait en correspondance un autobus hollandais.

Mais nos trams étaient trop fréquemment arrêtés au passage à niveau de la ligne internationale Antwerpen - Rosendaal à Kapellen. C'est pour cette raison que fut créée la section électrique Hoesen - Kapellen qui reliait la ligne Antwerpen - Zandvliet - Lillo à la ligne

Antwerpen - Kapellen - Putte (frontière). Depuis 1934, cette ligne 72 en question constituait la liaison entre la métropole et la frontière des Pays-Bas.

La ligne 72 fut supprimée le 28 mai 1961 et remplacée par un service d'autobus Antwerpen - Putte qui donnait correspondance avec la ligne 5 de la B.B.A. (Brabantsche Buurtspoorwegen en Auto-diensten). Un an et demi plus tard, les deux sociétés décidaient de mettre en service en commun une ligne directe d'autobus entre les deux villes, à partir du 30 septembre 1962.

Trois autobus de la S.N.C.V. et trois autobus de la B.B.A. sont nécessaires pour l'organisation du service de base; ces autobus doivent être en possession, en dehors des documents de bord belges, d'une autorisation délivrée par le « Rijksverkeersinspectie » à 's Hertogenbosch et d'un certificat d'assurance international.

Les autobus précités sont équipés d'une machine Almex S.N.C.V. et d'une machine identique de la B.B.A., d'un cachet pour l'annulation des cartes vicinales, d'une pince pour les cartes B.B.A. et une autre pour la perforation des billets-aller et retour, des cartes hebdomadaires, etc.

Ces véhicules sont également équipés d'un haut-parleur; le conducteur-receveur utilise le micro pour annoncer les arrêts et pour les communications éventuelles aux voyageurs.

Il n'est pas douteux que cette nouvelle amélioration du transport régional entre la Hollande et la Belgique ait été accueillie avec satisfaction par les habitants frontaliers; d'autre part, les habitants de Bergen-op-Zoom, en particulier, ont apprécié cette réalisation, car les services rapides leur permettent aujourd'hui de se rendre en 1 h 10 dans le centre de la grande ville portuaire.

BERGEN-OP-ZOOM est un centre touristique situé au bord d'une boucle de l'Escaut et qui doit son nom à un petit cours d'eau appelé le « Zoom ».

Bergen-op-Zoom reçut son titre de ville dès 1260. Sa situation privilégiée sur l'Escaut fut à l'origine de sa prospérité, comme centre drapier, vers la fin du XV^e et au début du XVI^e siècle.

En 1799, une armée anglo-russe y fut battue par les troupes françaises. En 1870, la ville comptait à peine 10.000 habitants; il y en a 35.000 aujourd'hui; une usine sidérurgique s'est implantée à proximité ainsi qu'une des plus grandes distilleries d'Europe.



La liaison Antwerpen - Putte fut assurée par traction électrique jusqu'au 28 mai 1961. Cette photo montre deux trams 72, en bout de ligne, à Putte.

(Ph. Keutgens)

Aménagement du bureau de dactylographie à l'Administration Centrale

Il y a quelques mois, des travaux entrepris dans l'arrière-bâtiment, dans le but d'améliorer les conditions de travail des dactylographes, ont considérablement modifié l'aspect du bureau. Les travaux effectués ont porté sur l'insonorisation et l'éclairage.

On a commencé par abaisser le plafond par la pose de plaques d'insonorisation en fibre de bois; on en a profité pour modifier les circuits d'éclairage et placer de nouveaux appareils à 3 tubes de 40 watts avec diffuseur en perspex opalin.

Des prises de courant hermétiques ont été placées sous le plancher pour chaque table de machine; ensuite, le sol a été recouvert de dalles en vynil.

Les murs du local ont été enduits d'une peinture à base d'amiante, toujours dans le but de parfaire l'insonorisation.

D'autre part, pour éviter que les machines à écrire électriques ne restent sous tension, il a été prévu des contacteurs, avec signalisation lumineuse, qui permettent de se rendre compte si le courant des machines a été coupé après le travail.

Le local a été pourvu, en outre,

d'une cloison partiellement vitrée ce qui a permis d'installer séparément deux machines à frappe automatique.

Ces aménagements ont été de pair avec un remaniement complet du service proprement dit qui comprend actuellement : trois sténos-dactylogra-

phes : Mlle J. Roch, Mmes R. Volckaerts-De Neeff et P. Ligny-Machiels et quatre dactylographes : Mme Demarbais-Salome et Milles M. Lauwereys, Ch. Van de Voorde et L. Steenhoudt, sous la direction de M. A. Loeckx, sous-chef de bureau.



La photo ci-dessus montre la partie du local réservée à la dactylographie; de gauche à droite au premier rang : Milles L. Steenhoudt, Ch. Van de Voorde, M. Lauwereys, au deuxième rang de gauche à droite : Mme M. Salomé, Mlle J. Roch et Mme R. De Neeff, au fond : une dactylo intérimaire remplaçant Mme Machiels en convalescence et M. A. Loeckx qui dirige le bureau.

Une équipe vicinale participe aux jeux de la télévision

Le samedi 24 novembre, à la Télévision flamande, une équipe composée de quatre agents de l'Administration centrale : Mlle G. De Clercq, MM. J. Felix, L. Aerts et J. Brigou, a participé à un jeu au cours duquel elle fut opposée à forte partie, en l'occurrence l'équipe régulière de la T.V. flamande, formée de quatre journalistes et hommes de lettres. Il s'agissait, pour chacune des équipes, de proposer deux mots peu usuels mais repris au dictionnaire, en leur donnant quatre définitions dont



De g. à dr. : M. Brigou, Mlle De Clercq, MM. Felix et Aerts.

l'une était exacte et les trois autres fantaisistes. L'équipe vicinale a remporté la victoire par 3 points sur 5. « Nos Vicinaux » félicite chaleureusement le sympathique quatuor. La photo ci-contre a été prise devant l'écran d'un poste. Il intéressera certains lecteurs de connaître les précautions à prendre pour obtenir des photos semblables.

Avant tout, il faut considérer que l'image en télévision n'est pas à proprement parler une image. Ce n'est en réalité qu'un point qui va et vient sur l'écran, mais à une telle vitesse que notre œil ne le remarque pas et ne voit que l'image entière.

Comme cette image change sur l'écran à une fréquence de 25 fois par seconde, le temps de $1/25^{\text{me}}$ de seconde est celui que met une image pour se former dans sa totalité sur l'écran. Si le temps d'exposition est plus court il est probable, théoriquement, que la pellicule sensible ne pourra enregistrer qu'une partie de l'image. Si l'on prend un temps d'exposition plus long que $1/25^{\text{me}}$ de seconde on court le risque de superposer deux images sur la même photo.

L'ouverture est également un point important. Elle est conditionnée par le temps de pose. Pour $1/25^{\text{me}}$ de seconde, on choisira l'ouverture F 3,5, et pour $1/10^{\text{me}}$ de seconde, l'ouverture F 5,6.

La distance à laquelle doit être placé l'appareil photographique est fonction des dimensions de l'écran. Pour un écran de 43 cm de diagonale p.ex. la distance la plus indiquée est de 75 cm environ.

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

NAISSANCES

Nous avons appris avec joie la naissance de :

ADMINISTRATION CENTRALE

Françoise chez M. BARETTE E. (Boitsfort).

BRABANT

Bernadette chez M. DE BACKER Pierre (Cortil-Noirmont).
Fabienne chez M. FIERENS François (Kessel-Lo).
Sonia chez M. BAETENS Jan (Wespelaar).
Françoise chez M. MEULENIJSER André (Feluy).
Patrick chez M. WAUTERS Michel (St-Pieters-Leeuw).
Michel chez M. LAUREZ Noël (Villers-la-Ville).
Marc chez M. LIEVENS Victor (Eiseringen).
Paul chez M. LAUVAUX Paul (St-Géry).
Hildegard chez M. RENS François (Pellenberg).
Patricia chez M. VLASSENBOUCK Albert (Virginal).
Dominique chez M. DROUMART Roger (Jodoigne).

LIEGE

Mireille chez M. CURRINCKX Jacob (Liège).
Monique chez M. CREUS Albert (Rocourt).
Jean-Marc chez M. COLART Isidore (Mons-lez-Liège).
Patricia chez M. DELANAYE Roger (Montegnée).
Fabrice chez M. GILSON Antoine (Warzée).
Marianne chez M. KEMPENER Xav. (St-Nicolas-lez-Liège).
Jean-Lux chez M. LIBIOLLE Louis (Rocourt).
Henri chez M. MARTENS Marcel (Montegnée).

HAINAUT

Patrice chez M. LORIAUX André (Mons).
Dominique chez M. VAN SPITAEEL Léon (Châtelineau).
Corinne chez M. ESTIEVENART Léon (Quaregnon).
Patricia chez M. DECEUSTER Arthur (Gilly).
Henri chez M. HERMAN Robert (Leernes).
Pascal chez M. SAUVAGE Georges (Gilly).
Jean-Pierre chez M. DELFORGE (Chapelle-lez-Herlaimont).
Jacqueline chez M. DUBRUILLE Jean-Claude (Vaudignies).
Fabienne chez M. VANDEN DRIESSCHE (Haine St-Pierre).
Daniel chez M. LEBRUN Marcel (Hornu).
Jean-Luc chez M. GODART Louis (Eugies).
Christine chez M. DEJONGH Sébastien (Lodelinsart).
Pascal chez M. DUBOIS Willy (Marcinelle).
Véronique chez M. THERSSEN André (Courcelles).
Denis chez M. HICQUET Firmin (Frasnes-lez-Gosselies).

NAMUR - LUXEMBOURG

Claudine chez M. EVRARD Jules (Amberloup).
Françoise et Cécile chez M. MANIQUET Lucien (Sclayn).
Chantal chez M. LEFEBVRE Gérard (Doische).
Bernard chez M. DHEUR Jules (Ben Ahin).
Annie chez M. CHINA Albert (Malonne).

MARIAGES

BRABANT

M. KOOPMANS Jozef a épousé Mlle LAMBRECHTS M.-J.
M. LEROY Georges a épousé Mlle GRAMME Jacqueline.
M. DEGUELLE Joseph a épousé Mlle FOUYN Irma.
M. DEBROUX René a épousé Mlle DANDOIS Arlette.
M. BOTTE Jean a épousé Mlle BOUCQIAUX Raymonde.

M. THIELEMANS J.B. a épousé Mlle DE BRUYNE G.
M. HERPIGNY Guy a épousé Mlle MICHOTTE B.
M. MATHEYS Fernand a épousé Mlle DETRY Josette.

LIEGE

M. GRANVILLE Georges a épousé Mlle WILMET Josiane.
M. KUPPENS Armand a épousé Mlle BUNTINX Mathilde.
M. WINTGENS Charles a épousé Mlle KLEIS Elisabeth.

HAINAUT

M. GOESSENS Raymond a épousé Mlle DENIS M.-J.
M. BROGNIET Clément a épousé Mlle HELLEBOSCH R.
M. DEGRANDE Maurice a épousé Mlle COLLEBAUT J.
M. GOFFAUX André a épousé Mlle FALISE Gilberte.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de septembre-octobre 1962	Années de service	Groupe
PEETERS H., receveur	47	Brabant
VAN SINA J., chef de serv. - serv. imp.	45	»
BEECKMANS F., ouvrier semi qual.	45	»
PINNOY V., chef de service 2° cl.	45	»
MUSCH G., receveur	45	»
VAN REGENMORTER P., contrôleur	44	»
VAN DE LOOCK L., ouvrier semi-qual.	40	»
VAN HASSEL G., receveur	37	»
MEULEMANS J., ouvrier d'élite	30	»
RENDERS T., mécanicien	30	»
NAVARRÉ J.B., receveur	44	Hainaut
DECOSTER M., conducteur él.	41	»
BOUSSY E., chef receveur	41	»
SEMAILLE L., brigadier	38	»
LOISEAU L., manœuvre	37	»
CORBISIER E., receveur	35	»
VARVENNE E., chauffeur	34	»
DELFOSE M., piocheur	25	»
GILLE R., ouvrier d'élite	20	»
LACROIX J., ouvrier qual.	42	Namur-Lux.
CHAMINOIS E., chef de station 1° cl.	40	»
LIBAN M., ouvrier qual.	32	»
ROUCHET A., receveur	28	»
TROMPETTE O., piocheur	13	»
LINDEKENS E., conducteur él.	44	Liège
LAMBOTTE C., piocheur	39	»
LECOK P., conducteur él.	24	»
GEENEN P., ouvrier d'élite	46	Anvers
DE SWERTS K., receveur	43	»
OP DE BEECK V., receveur	43	»
VAN LOOY N., contrôleur	42	»
BORGEMANS J., conducteur él.	40	»
PAEPEN F., receveur	39	»
DE HOEF., conducteur él.	33	»
ZAGERS L., piocheur	31	»
WYBOU G., chef de service 2° cl.	49	Flandre Or.
GOEMAN F., receveur	39	»
VERBANCK H., commis 2° cl.	32	»
BAERT A., chef piocheur	31	»
HOEDT E., ouvrier qual. 1° cl.	49	Flandre Occ.
CEULENAERE A., conducteur A.B.	42	»
SWAAB E., conducteur él.	37	Limbourg
DEDRIJ G., piocheur	15	»

ACTES DE PROBITE

Notre correspondant du groupe Namur-Luxembourg nous prie de signaler que les agents dont les noms suivent ont trouvé et remis les objets ci-après :

PATAT P. de Forges, un porte-monnaie contenant 115 F.
RATY G. de Namur, un porte-monnaie contenant 339 F.
DEMAERCHALK G. de Forville, un porte-monnaie contenant 1.057 F.

MONIOTTE J. de Forges, un porte-monnaie contenant 855 F.
BALZAT R. de Namur, un porte-monnaie contenant 779 F.
LAMBERT F. de Namur, un porte-monnaie contenant 2.661 F.
POIRIER V. de Bouillon, un porte-monnaie contenant 2.400 F.
DANDOY A. de Namur, un sac de dame contenant 300 F.
MATERN A. de Martelange, un porte-monnaie contenant 397 F.

Au nom de ses collègues, « Nos Vici-niaux » félicite et remercie BERNIER Emile, du dépôt de Charleroi, pour les faits suivants :

Ayant trouvé un portefeuille contenant, une somme importante, il l'a remis à son propriétaire; peu de temps après, ayant trouvé un billet de 1.000 F perdu par un de ses collègues, à proximité du chantier, il s'est empressé de le lui remettre.

Le départ de M. JACK DE BOECK

INGENIEUR EN CHEF - CHEF DE SERVICE

M. De Boeck a eu 65 ans au cours de la dernière semaine du mois d'octobre et le vendredi 26, l'ultime journée qu'il passa au bureau, a été entrecoupée de visites d'adieux.

M. De Boeck, issu d'une famille d'ingénieurs, eut ses études contrariées par la guerre 1914-1918 au cours de laquelle il s'engagea comme volontaire. Après les hostilités, il sortit de l'Université avec le grade d'ingénieur civil des mines, puis il entra en janvier 1924 à la 3^{me} Direction (qui était alors la Direction de la traction et du matériel) de l'Administration centrale de la S.N.C.V. Peu de temps après, il obtint le grade universitaire d'ingénieur électricien et cette dernière spécialisation semble avoir été décisive dans l'évolution de sa carrière, car on peut dire qu'aux Vicinaux, durant 38 ans, il s'est entièrement consacré aux questions électriques. D'autre part, c'est précisément dès 1924 que fut lancé un vaste programme de construction de nouvelles motrices. Mais la réalisation d'un programme aussi important ne pouvait se concevoir sans la transformation radicale des moyens d'alimentation en courant de traction. En effet, avant la guerre de 1914, la production d'énergie électrique était assurée par des centrales locales et des s/stations de transformation de conception ancienne.

C'est sous les ordres et comme collaborateur de M. Vrielynck, qui allait devenir Directeur-Général adjoint, que M. De Boeck entreprit l'étude et l'installation, à Eiseringen, de la première sous-station complètement automatique et équipée de redresseurs de courant à vapeur de mercure. Ce fut la première d'une série nombreuse, car pour utiliser complètement les possibilités de vitesse du nouveau matériel, il fallait multiplier les sous-stations.

Ce fut M. De Boeck qui s'occupa de ces questions pendant l'entre-deux-guerres. On lui confia ensuite une mission très délicate parce que très complexe, celle des rapports de la S.N.C.V. avec les producteurs d'énergie électrique, ce qui impliquait la discussion et la conclusion de nombreux contrats avec les sociétés d'électricité.

En décembre 1942, M. De Boeck fut nommé ingénieur principal et, en décembre 1946, il devenait ingénieur en chef.

C'est vers cette époque que lui fut confiée la direction du service des études et projets relatifs aux installations des sous-stations ainsi que des installations d'éclairage.

C'est le 1^{er} janvier 1956 qu'il obtint le grade d'ingénieur en chef - chef de service. Il continua à s'occuper de ces questions avec l'aide de M. Thomas, ingénieur en chef, jusqu'au dernier jour de sa carrière.

« Nos Vicinaux » lui souhaitent de conserver son excellent état de santé et de pouvoir jouir longtemps de sa retraite.

LIEGE

A. VINAMONT

A accompli une carrière exemplaire au service des Voies et Travaux du groupe de Liège.

Entré en service comme piocheur attaché au dépôt de Goé, le 15-7-22, M. Vinamont fut nommé surveillant des voies le 1-1-34 puis

Chef de voies le 1-1-46;
 Chef de service de 2^e classe le 1-1-54;
 Chef de service le 1-1-55;
 Chef de service de 1^{re} classe le 1-1-57.

Au moment de sa mise à la pension, il était chef de service important à Liège St-Gilles depuis le 1-1-60.

M. Vinamont a été fêté lors de son départ et un souvenir lui a été offert par les agents de son service ainsi que par les appointés du groupe.



A. VINAMONT

Propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Depuis notre dernière rencontre, la Société a pris de nouvelles mesures en matière d'abonnement ordinaire. Vous savez que l'échéance du 16 est supprimée et depuis le 16 novembre 1962 les abonnements mensuels viennent à échéance le dernier jour du mois.

RECEVEUR : Donc, si je rencontre encore un abonnement à barre transversale, qu'est-ce que je dois faire ?

B. : Il faut vous assurer qu'il s'agit bien d'un abonnement trimestriel ou annuel, qui n'est pas ENCORE ARRIVE A ECHEANCE. Ce que vous devez encore savoir, c'est que l'abonné n'est pas tenu d'introduire une nouvelle demande d'abonnement, mais il devra cependant demander une prolongation le 16 du dernier mois de validité. Il lui sera alors délivré un ticket pour 2 1/2 mois ou 11 1/2 mois pour arriver également à échéance à la fin du mois; la carte à barre transversale sera échangée contre une nouvelle carte d'identification.

R. : Il y a deux mois, c'étaient les abonnements scolaires. J'espère maintenant qu'on va être tranquille pour un bout de temps.

B. : Espérons-le. Par contre ce qui revient une fois de plus et qui est tout proche, c'est la Noël. J'aime cette ambiance et ces étalages pittoresques remplis de gibier à poils et à plumes ! Tiens, à propos de mangeaille et... de tram, je voudrais vous raconter ceci. A la fin de l'été, étant en congé, je monte dans un tram en stationnement et je vais m'asseoir. Monte un jeune homme, sur la plateforme, avec un grand cornet de frites à la main. Je me dis : « ça y est, il va venir s'asseoir, puis il jettera son sachet sous la banquette et pendant une heure de trajet, j'aurai sous le nez une odeur de graisse de cheval que j'ai en horreur. »

R. : Vous êtes un petit délicat.

B. : Un véhicule de transport public n'est ni un réfectoire ni un restaurant, c'est d'ailleurs ce que disait une affichette que j'ai vue dans le bus d'un de nos exploitants.

R. : Ce n'est pas une histoire croustillante, mais j'aimerais en connaître la suite.

B. : Le conducteur traverse la voiture, puis sans élever la voix mais en joignant le geste à la parole, il montre le trottoir au voyageur et celui-ci obéit sans discuter.

R. : Croyez-vous que le conducteur ait agi de sa propre initiative ?

B. : Je le pensais, mais j'ai appris par la suite que plusieurs Groupes avaient lancé un ordre de service interdisant la consommation de frites à l'intérieur des véhicules, en application du règlement de police (art. 17) et pour ma part, j'applaudis des deux mains.

R. : Je suis d'accord, mais ça n'empêchera pas les propriétaires de baraquas à frites de faire fortune !

LES LONGUES CARRIERES



WALRAEVENS M.
Est entré en service le 15-4-1923. Au moment de sa mise à la retraite, il était ouvrier qualifié à la s/station de Bruxelles-Molenbeek.



GRANDJEAN L.
A débuté sur les lignes de Liège, le 10-1-1924. Il était receveur à Liège-St-Gilles au moment de sa retraite.



SWAAB E.
Est entré en service le 2-2-1920, à Hasselt. Il a terminé sa carrière comme conducteur électrique.



VAN HASSEL G.
Est entré en service, le 4-6-1922, sur les lignes du Brabant. Au moment de sa mise à la retraite, il était receveur à Leerbeek.



PAEPEN F.
Est entré en service le 1-2-1922. Au moment de sa mise à la retraite il était receveur à Oostmalle.



VAN LOOY N.
Est entré en service sur les lignes anversoises le 31-5-1920. Il a terminé sa carrière comme contrôleur, à Anvers.



CEULENAERE A.
Est entré en service le 1-3-1921 sur les lignes de la Flandre Occ. Il fut pensionné comme conducteur d'autobus à Assebroek.



VAN DE LOOCK L.
Est entré en service le 4-3-1916. Au moment de sa mise à la retraite, il était ouvrier semi-qualifié à Kessel-Lo.



CHAMPENOIS E.
Est entré le 1 juillet 1922. Le 1-1-1930 il était nommé chef de station de 2^e cl. En 1930, il était promu chef de station de 1^e cl. à Chimay.



DE SWERTS K.
A débuté le 17-5-1919 sur les lignes d'Anvers. Il était receveur à Merksem au moment de sa mise à la pension.



DEROUBAIX G.
Est entré en service le 12-4-21 au dépôt du Vivier d'Oie à Bruxelles en qualité de receveur. Il a passé toute sa carrière sur les lignes partant de la pl. Rouppe.



GEENEN P.
A débuté le 25-3-1913 à l'atelier de Merksem où il a été pensionné comme ouvrier d'élite.



VAN HEMELRIJCK K.
Est entré en service le 15-12-1915 sur les lignes de Bruxelles. Il a terminé sa carrière comme conducteur électrique à Wemmel.



PAQUE E.
Est entré en service le 1-8-1921; au moment de sa mise à la retraite, il était piocheur à St-Trond.



VAN LEEUW M.
Est entré en service le 3-9-1921, à Liège-St-Gilles. Il a été pensionné en qualité de conducteur électrique.



DE VITS D.
Est entré en service le 24-6-1912 sur les lignes du Brabant. Il était freneur à Leerbeek au moment de sa mise à la pension.



RIDEY S.
Est entré le 25-5-1912 comme saisonnier sur les lignes du littoral. Il a terminé une carrière exceptionnellement longue comme contrôleur à Oostende.

L'automotrice à vapeur système **ROWAN**

qui roula sur Bruxelles-Schepdaal en 1888

LE vendredi 7 septembre 1888, une grande animation régnait à la Porte de Ninove, à Bruxelles. Une foule de messieurs, dont la plupart portaient la redingote et le classique chapeau Cronstadt (un demi chapeau-haut de forme en soie grise), entouraient un curieux véhicule tout neuf.

C'était une voiture à plusieurs compartiments qui comportait, à l'avant une chaudière partiellement cachée et le poste de conduite; elle était ornée du blason de la Société Nationale, immatriculée 900, et une plaque indiquait qu'elle avait été construite en Belgique, aux usines Franco-Belge à La Croyère.

Ces hommes, qui discutaient avec animation, étaient les participants du 3^{me} Congrès de l'Union Internationale permanente des Tramways qui, cette année, avait lieu à Bruxelles, siège de cette nouvelle organisation.

L'ingénieur allemand Rowan, inventeur de cette machine à chaudière verticale, était spécialement venu en Belgique et il allait conduire lui-même ce train, dont les voyageurs étaient des ingénieurs spécialisés dans la traction vapeur et venus des principaux pays d'Europe.

Voici en quels termes, quelques mois plus tard, les annales de l'Union internationale relaient ce voyage.

« Le programme des excursions du vendredi 7 septembre comprenait un voyage sur la ligne vicinale de Bruxelles - Schepdael.

» En quittant le dépôt de la rue Juste-Lipse, les excursionnistes ont été conduits à la porte de Ninove, terminus de la ligne de Bruxelles à Schepdael, appartenant à la Société Nationale des chemins de fer vicinaux et exploitée par la Société pour l'Exploitation des voies ferrées en Belgique.

» Un train composé d'une voiture à vapeur système Rowan et de deux voitures remorquées, attendait les voyageurs, auxquels MM. de BURLET, Directeur Général de la Société Nationale des chemins de fer vicinaux, et A. SPEE, Administrateur de la Société pour l'Exploitation de voies ferrées en Belgique, entourés du personnel supérieur de ces deux Sociétés souhaitent la bienvenue.

» Les 10 kilomètres qui séparent Bruxelles de Schepdael sont franchis en 20 minutes et les voyageurs arrivent à la station de cette localité un peu effrayés de la vitesse inusitée à laquelle M. ROWAN, l'inventeur de la voiture de ce nom les avait fait marcher pour leur montrer ce dont était capable cette machine qui trouvait sur cette ligne sa première application en Belgique.

» Après avoir visité les diverses installations de la gare de Schepdael, les excursionnistes sont repartis pour Bruxelles où ils se sont séparés jusqu'au lendemain. »

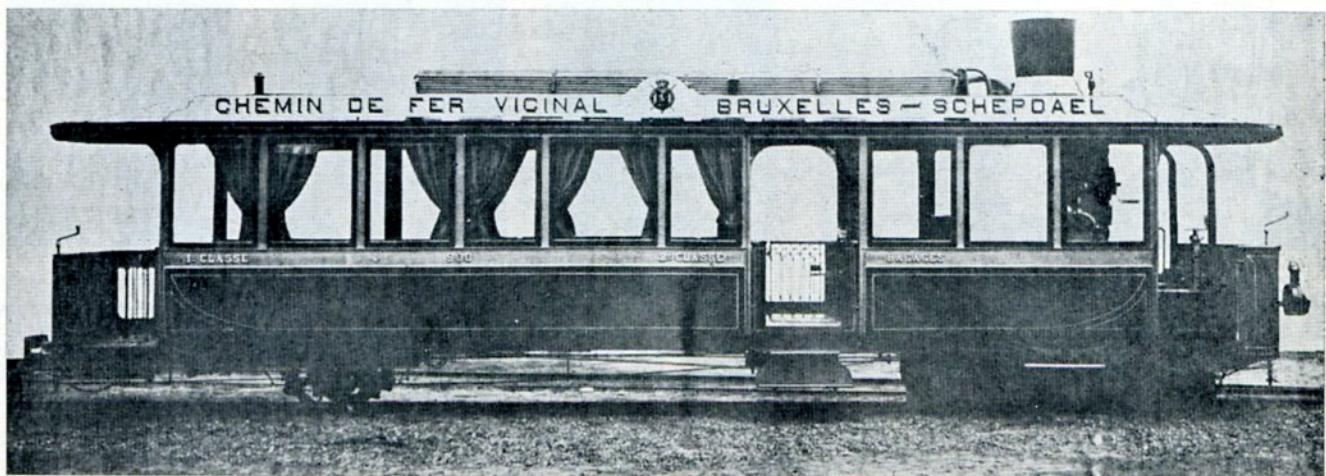
* * *

Quand on lit ce récit aujourd'hui, on est frappé par le fait que la distance Bruxelles - Schepdael a été couverte en 20 minutes, en train vapeur, alors que 74 ans plus tard, nous mettons au moins 25 minutes pour effectuer le même trajet en tram électrique, mais vraisemblablement Rowan avait brûlé les arrêts et il avait certainement une voie entièrement libre devant lui.

Ceux qui ont visité la salle d'exposition du Musée de Schepdael savent qu'on y trouve un document d'époque donnant toutes les caractéristiques de ce véhicule ainsi que la reproduction à l'encre de Chine de cette automotrice. On peut y lire également qu'en 1888, on avait l'intention de prolonger la ligne, à Bruxelles, à travers une partie de la ville. Dans ce but, on avait cherché à satisfaire aux exigences d'un service à vapeur urbain, permettant toutefois de marcher en dehors des villes à une vitesse de 25 km/h.

En 1887, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux lui commanda deux véhicules qui furent immatriculés n° 900 et 901.

Les rapports annuels des premières années d'existence de la société, seule source de renseignements qui nous reste, ne donnent guère de détails sur l'achat de ces deux automotrices. Dans le rapport de l'exercice 1889, ces deux véhicules automoteurs sont curieusement répertoriés parmi les 407 *voitures-voyageurs*, sous la mention : « 2 voitures à vapeur en service, à l'essai, sur Bruxelles - Schepdael ».



Dans les années qui suivent, de 1890 à 1897, on les retrouve « en magasin ». Mais dans le bilan de 1898, les résultats d'exploitation de la ligne Antwerpen-Zandvliet-Lillo font mention d'une « acquisition de deux voitures à vapeur système Rowan ». Ces deux voitures, après avoir passé un certain temps dans les remises de Schepdaal ou de Bruxelles, ont donc été achetées, en 1898, par le capital d'Antwerpen-Zandvliet, après avoir subi, sans aucun doute, une modification des essieux pour les adapter à l'écartement de 1,067 m. qui était, à l'époque, celui des lignes du Nord d'Antwerpen.

Dans les rapports annuels de la S.N.C.V., postérieurs à 1907, les voitures à vapeur n'apparaissent plus à l'inventaire du matériel.

* * *

L'ingénieur allemand Rowan dirigeait un atelier de construction mécaniques à Berlin; il s'était spécialisé dans la construction d'automotrices à vapeur d'un système auquel on a donné son nom.

Il semble que le premier engin de ce type ait figuré à l'Exposition d'Anvers, en 1885, dans la catégorie - voitures à vapeur pour chemins routiers ou tramways suburbains - au stand de la Prusse.

L'auteur du livre « Les Tramways Parisiens » M. Y. Robert affirme sans autre détail que Rowan aurait mis à l'essai son automotrice à vapeur, en 1876, à Copenhague.

En 1889, à l'occasion de l'Exposition de Paris, des automotrices Rowan furent mises en service sur la ligne Trocadéro Ceinture - Place du Trocadéro; elles furent affectées, après l'Exposition, à la ligne Trocadéro - Figalle, en plein centre de Paris. Mais à la suite de protestations des riverains, on les envoya sur les lignes de la grande banlieue où elles terminèrent leur carrière en novembre 1913.

D'autres voitures firent un service régulier sur la ligne Louvre - Charenton - Créteil, sur celle de Versailles à Mantes et en province sur la banlieue de Lyon - Neuville.

Une application du système Rowan fut utilisée sur une locomotive à 4 roues couplées pour chemins de fer sur routes d'Algérie (C.F.R.A.) à voie de 1 m.

Description du véhicule.

L'automotrice Rowan se composait d'une caisse reposant à l'avant sur un bogie à deux essieux, d'un empattement de 1,540 m. et à l'arrière sur bogie à un seul essieu.

Le truck moteur était relié au train de roues arrière par deux tirants de traction croisés et boulonnés sur des pattes fixées aux extrémités de la traverse d'arrière du moteur.

Le bogie avant supportait complètement la chaudière, la soute au combustible et le poste de conduite. La chaudière, dans le système Rowan, était verticale, la surface de chauffe atteignait 10,45 m² grâce à deux faisceaux de 131 tubes.

Le timbre de la chaudière était de 16 kg/cm² - le volume d'eau de 400 litres. Le diamètre des cylindres était de 16,6 cm et la course des pistons de 34 cm. On utilisait du coke ou un charbon maigre; le tirage étant activé par un petit ventilateur soufflant de l'air sur le foyer que l'on pouvait se contenter de charger avant le départ.

Le poids de la machine était de 7.000 kg et elle avait une force de traction de 2.000 kg, avec une vaporisation de 1.400 litres par heure; un ingénieux dispositif amenait la vapeur d'échappement dans un condensateur à air, placé sur le toit, et comprenant 216 tubes équivalant à 100 m² de surface; l'eau de condensation était récupérée et servait à nouveau à l'alimentation de la chaudière.

Le véhicule avait 11,60 m. de long, 2,45 m. de largeur et il pouvait passer dans des courbes de 20 m.

Certaines voitures avaient 9 m. 50 de long et un écartement de 1 m. 435, les chaudières de ce type n'avaient qu'une surface de chauffe de 6 m².

Voilà donc quelque peu éclaircie l'histoire de cette automotrice à vapeur qui relia Bruxelles (Porte de Ninove) à Schepdaal à une époque où la ligne n'allait pas plus loin.

Il est heureux que cette gare et ses dépendances aient pu être conservées intactes 74 ans après leur mise en service et qu'on ait pu y abriter tant de souvenirs de la traction vapeur.

(Doc. Les « Tramways Parisiens » de Jean Robert et « La Vie du Rail »)

Fins de carrières • • Fins de carrières • • Fins de carrières • • Fins de carrières



DE QUANTER J.
Est entré en service le 10-10-1925 sur les lignes dépendant du dépôt de Dilbeek où il a terminé sa carrière comme conducteur électrique.



MERLEVEDE O.
A débuté le 1-5-1920. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à l'atelier de Diksmuide.



SOETAERT L.
A débuté comme receveur, à Gand, le 1-5-1920. Il fut nommé commis, puis contrôleur et ensuite chef de dépôt. Il a terminé sa carrière comme chef de service de 2^e cl.



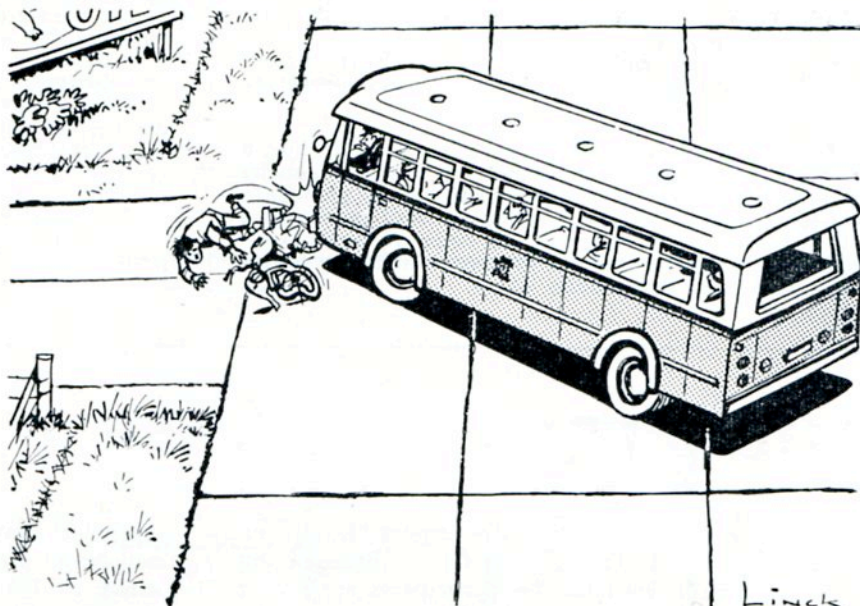
LAURENT R.
Est entré en service le 19-2-1920 comme receveur au dépôt de Leuven. Il a été nommé contrôleur le 1-12-1936.



LUYTEN J.
Est entré en service le 29-1-1913, comme receveur au dépôt de Turnhout, où il a passé toute sa carrière.

Conducteurs d'autobus

ATTENTION aux remises en marche et aux virages à gauche



Linck

Les cyclistes peuvent aussi être des usagers prioritaires.

L'article 17 du code de la route est libellé comme suit : « TOUT CONDUCTEUR QUI VEUT EFFEC-TUER UNE MANŒUVRE TELLE QUE SORTIR D'UNE FILE DE VEHICULES, TRAVERSER LA CHAUSSEE, DEBOUCHER D'UN IMMEUBLE BATI OU NON, REMETTRE SON VEHICULE EN MOU- VEMENT, DOIT CEDER LE PASSAGE AUX AU- TRES CONDUCTEURS.

Ledit article ne définit pas la notion de manœuvre et les mouvements qui y sont indiqués doivent être considérés comme des exemples auxquels l'application de la règle énoncée ne se limite pas. On remarquera cependant que les mouvements cités à titre d'exem- ples sont de nature à surprendre les autres usagers. On peut donc conclure que la manœuvre est un mou- vement, peu compatible avec la circulation normale, imprimé par un conducteur à son véhicule.

Dans quelles conditions le passage doit-il être cédé par l'usager qui effectue une manœuvre ? La réponse est contenue dans l'article 17bis, applicable à tous les cas de priorité : « LE CONDUCTEUR TENU DE CE- DER LE PASSAGE EN VERTU D'UNE DISPO- SITION DES ARTICLES 15, 16 ou 17, NE PEUT POUR- SUIVRE SA MARCHÉ QUE S'IL PEUT LE FAIRE SANS RISQUE D'ACCIDENT, EU EGARD A LA POSITION, L'ELOIGNEMENT ET LA VITESSE DES AUTRES CONDUCTEURS.

Avant d'accomplir une manœuvre, le conducteur doit donc redoubler d'attention, eu égard à la néces- sité pour lui d'apprécier en DEBITEUR DE PRIORI- TÉ l'évolution des usagers à l'approche.

De par la nature de leur mission, nos conducteurs d'autobus sont astreints à de nombreuses remises en marche. Chaque année, on enregistre un nombre élevé d'accidents provoqués par des démarrages intempe- stifs. Les tribunaux se montrent intransigeants en ce domaine et répriment souvent sévèrement ces fautes de conduite.

Certains conducteurs s'imaginent que le recours au clignoteur les met à l'abri de tout reproche. Qu'ils se persuadent une fois pour toujours qu'il n'en est rien. Le fonctionnement de l'indicateur de direction ne marque qu'une intention et ne dispense nullement le conducteur d'observer les dispositions réglemen- taires énoncées ci-dessus.

Il est également à remarquer que la remise en mar- che en ligne droite a été considérée par la Cour de

Cassation comme une manœuvre. Il suffit en effet qu'un autre usager, arrivé à hauteur de l'autobus au moment de la remise en route de ce dernier, braque vers la droite pour placer son véhicule devant le bus qu'il a vu immobile, pour qu'un tamponnement s'en- suive. Il convient donc de s'abstenir de démarrer, mê- me en ligne droite, lorsqu'une autre véhicule s'ap- prête à contourner l'autobus.

L'article 25.2 C du code de la route impose aux con- ducteurs qui virent à gauche l'obligation absolue de respecter la marche normale des usagers venant en sens inverse. Le virage à gauche constitue une ma- nœuvre particulièrement délicate et le législateur a tenu d'isoler l'obligation en question de celle dont le principe est énoncé dans le texte de l'article 17, en l'incluant dans les directives qui concernent le chan- gement de direction.

Bien des conducteurs pensent qu'il leur suffit de manifester leur intention de virer à gauche pour pou- voir accomplir impunément la manœuvre sans autre précaution. Cette faute grave est susceptible d'entraî- ner les pires catastrophes. Les quelques exemples qui suivent, puisés parmi les nombreux accidents de ce genre survenus sur nos lignes au cours de l'année écoulée, illustreront mieux qu'une longue conférence la nécessité pour nos conducteurs de consacrer une at- tention toute spéciale aux manœuvres :

— Achevant une manœuvre de virage à gauche, notre conducteur se trouve brusquement en présence d'un scooter qui venait à la rencontre de notre autobus, en circulant sur la piste cyclable sise le long de la chaus- sée que notre véhicule s'appretait à quitter. Le scoo- ter heurte le pare-choc avant de notre véhicule et son conducteur est projeté sur la chaussée. Hospitalisée d'urgence, l'infortunée victime ne survécut pas à ses blessures.

Pour gouverne, notre préposé fut condamné au paiement d'une amende de 5.000 F.

— Dans des circonstances analogues à celles du cas précédent, sauf le fait que la victime circulait sur la chaussée en l'absence de piste cyclable, notre autobus renverse un vélomotoriste que notre conducteur n'avait pas aperçu. Conséquences : fracture de l'os temporal.

— Au cours du virage à gauche, un de nos autobus coupe la route à un vélomotoriste qui percute l'arrière droite de notre véhicule. Souffrant de diverses frac- tures, la victime resta incapable de travailler pendant de long mois.

— Entamant la manœuvre de virage à gauche, notre autobus entre en collision avec une dépanneuse qui venait en sens inverse et dont l'approche n'avait pas

été observée par notre conducteur. A la suite du choc violent, le conducteur de la dépanneuse subit une forte commotion, cependant que huit voyageurs furent contusionnés. Les dégâts matériels furent considérables.

— Une moto, venant en sens inverse à celui du bus, a la route coupée par la manœuvre de virage à gauche de notre véhicule. Le motocycliste et sa passagère heurtent l'avant droit de l'autobus et sont projetés au sol. Transportées à l'hôpital, les deux victimes souffrent de fractures multiples et restent affligées toutes deux d'un taux d'invalidité élevé.

On constate que les usagers à deux roues, sur la vulnérabilité desquels nous avons déjà attiré l'attention de nos conducteurs dans une précédente chronique, restent les grands « infortunés » de la circulation routière. Peu visibles à distance, ils jouissent pourtant des mêmes droits que les véhicules automobiles lorsqu'il s'agit de leur céder le passage, soit en vertu d'une règle de priorité, soit lors de l'exécution d'une manœuvre.

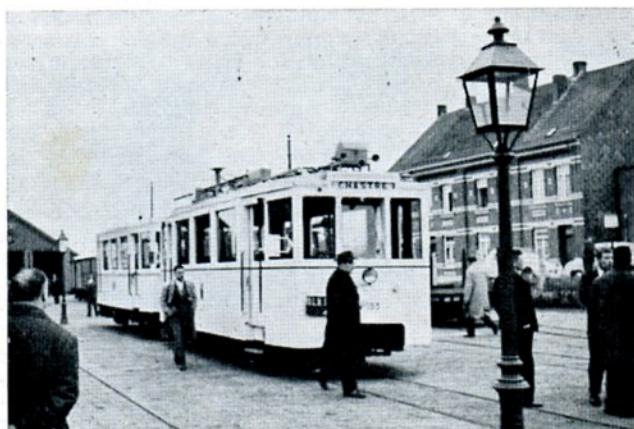
Il s'agit donc d'ouvrir l'œil et le bon, sans nous laisser envahir par ce complexe du gros gabarit dont on taxe volontiers nos agents et pas toujours sans fondement, ainsi que les exemples ci-dessus le démontrent.

NOUVELLES DU MUSEE DE SCHEPDAAL

Le samedi 27 octobre 1962, des responsables de musées de tramways de France et de Grande-Bretagne ont visité le Musée de Schepdaal. Les participants, après avoir fait un tour sur le réseau de la S.T.I.B. en voiture articu-



lée, prirent place, à la sous-station de la rue Vandermeiren, à Bruxelles, dans une rame composée de la motrice 9727, type Braine-le-Comte, (construite en 1929) et de la remorque A. 1208, une ancienne voiture-vapeur transformée en remorque électrique. Ce train ne fera pas partie du Musée, mais restera garé au dépôt de Dilbeek et servira désormais au transport spécial de groupes et d'associations, de Bruxelles à Schepdaal.



En examinant la deuxième photo, ne se croirait-on pas réellement dans une gare vicinale où l'autorail 193 va prendre le départ pour Chastre ? C'est bien là l'ex-

ceptionnel avantage de la situation du Musée de Schepdaal, érigé dans une authentique station vicinale, construite en 1888. Remarquez à l'avant-plan, ce photogénique réverbère à gaz dont la partie supérieure sort des ateliers de la rue Eloy et reconstituée d'après quelques rares originaux !

La troisième photo montre la salle de conférence et de projection cinématographique du musée qui a été aménagée dans une ancienne remise et qui répond à toutes les exigences d'une vraie salle de cinéma. Nos lecteurs du



littoral reconnaîtront, au deuxième rang, M. Debot, ingénieur pensionné, toujours intéressé par les activités du rail et du tram en particulier. La délégation anglaise avait apporté plusieurs films en couleur de réseaux de tramway qui furent projetés au cours de la réunion.

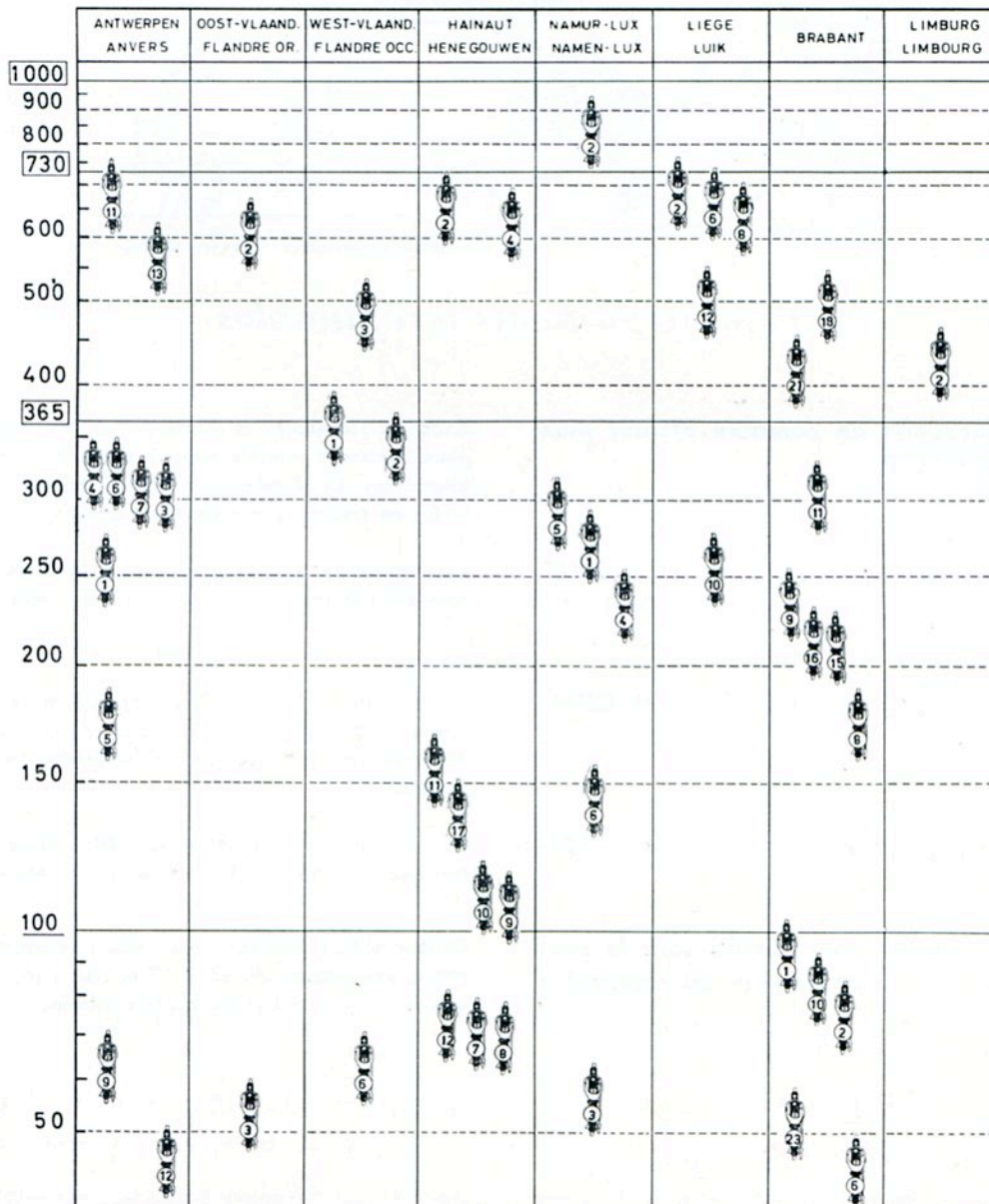
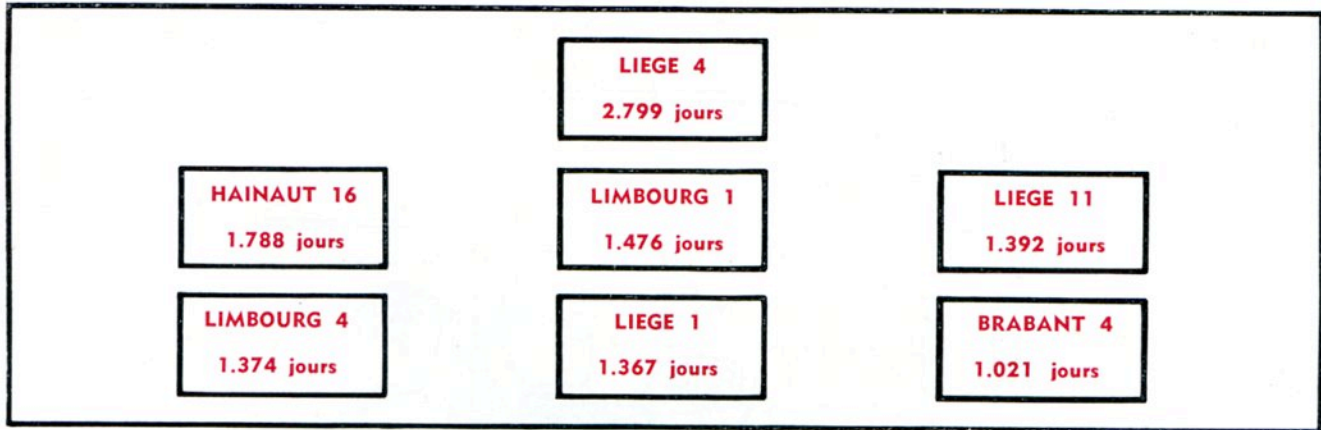
LA JOURNEE DU SOUVENIR A BRUXELLES

Le dimanche 11 novembre, dans le hall de l'Administration Centrale, M. Hoens, Directeur Général, entouré de M. R. De Clercq, Inspecteur Général, de M. Mornard, ingénieur en chef et de M. Romain, Inspecteur en chef à la Direction du Personnel, a déposé une gerbe et s'est recueilli devant la stèle commémorative. Comme chaque année, M. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant, conduisait plusieurs délégations, dont celles de l'Amicale des Résistants, de l'atelier de Cureghem, et du club Espoir Vicinal. Le Cercle Entre-Nous était présent également et M. A. Glibert, Inspecteur ppl. pensionné, toujours droit comme un grenadier, représentait les anciens de 1914-18.

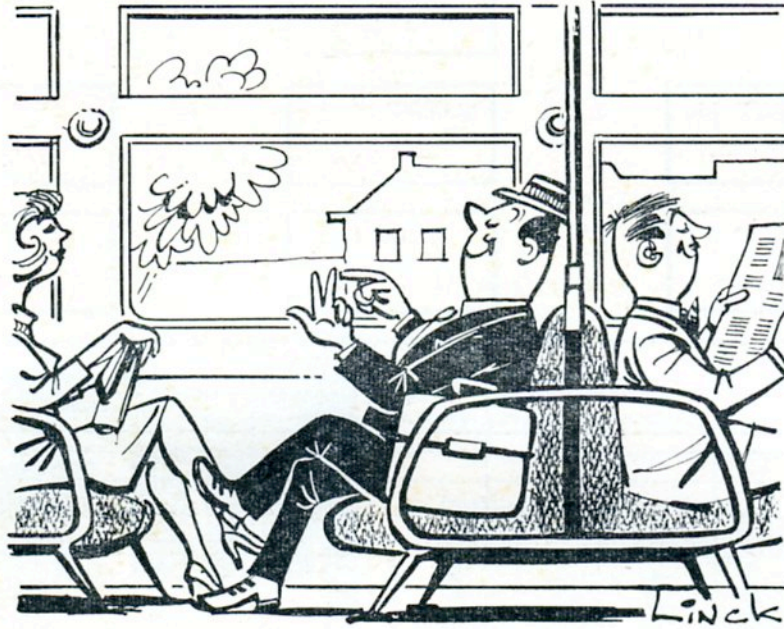
CONCOURS DE SECURITÉ

SITUATION AU 31 OCTOBRE 1962

TABLEAU D'HONNEUR



Les avantages des transports en commun vus par un voyageur



Cinq arguments irréfutables

1. Les transports en commun offrent plus de **SECURITE**.
2. Les transports en commun sont à **TOUT MOMENT** au service de **TOUT LE MONDE**.
3. Les transports en commun sont **COM-MODES**.
4. Les transports en commun sont **EFFI-CIENTS**.
5. Les transports en commun sont le seul remède à l'encombrement du centre des villes.

Avec les transports en commun, on ne compte que deux accidents mortels pour 1 milliard de personne-kilomètres. Le nombre d'accidents mortels de circulation en transport individuel est beaucoup plus élevé.

Les transports en commun sont à la disposition de tous chaque jour et quel que soit le temps.

En utilisant les transports en commun on voyage sans soucis de parquage. Les véhicules et les installations des transports publics sont constamment modernisés et améliorés.

Un autobus moderne remplace 40 voitures privées transportant chacune 1,7 voyageur en moyenne.

Chaque auto privée occupe en moyenne, en stationnement, une surface de 15 à 20 m. Le parquage abusif amène l'étouffement des centres urbains.

En 1963, il y aura encore beaucoup plus d'autos en circulation qu'aujourd'hui. C'est pourquoi, plus que jamais, il faut favoriser les transports en commun.