

# Nos Vicinaux

Bulletin d'information  
pour les agents de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 157  
MARS-AVRIL 1972  
27ème ANNEE

## SOMMAIRE

- 2 Le départ de M. Van Habost.
- 5 Le musée des vieilles autos à Houthalen.
- 6 Un œil vigilant : le Car-Track.
- 10 Le Commissariat Militaire aux Transports.
- 12 Les 3.000 jours sans accident de l'équipe 4 du Limbourg.

L'hôtel de ville d'Eupen. On aperçoit un autobus vicinal à l'arrêt; les plaques indicatrices voisines soulignent l'importance de la place qu'occupe la ville dans le réseau des communications entre les régions frontalières.  
(Photo Roels)



# Le départ en retraite de M. Norbert Van Habost

## Directeur du Groupe Anvers - Limbourg

### A Hasselt

Le lundi 28 février dernier, M. Van Habost a fait ses adieux au groupe du Limbourg. A la demande expresse de l'intéressé, la réunion a été limitée à une cérémonie intime.

Dans un discours d'un style direct et teinté d'humour, M. Goovaerts, Ingénieur principal, rappela qu'en 1968, la Direction Générale confia à M. Van Habost, déjà Directeur du Groupe d'Anvers, la responsabilité du Limbourg, lequel put ainsi bénéficier également de la riche expérience acquise par son nouveau chef au cours d'une carrière déjà longue à la S.N.C.V.



M. Goovaerts souligna que M. Van Habost, en bon Directeur, n'avait pas veillé seulement aux intérêts de la Société Nationale mais également à ceux de son personnel.

Il conclut en souhaitant au nouveau pensionné une longue et heureuse retraite aux côtés de son épouse et, en témoignage d'estime et de souvenir, lui offrit, au nom du personnel, un livre d'art sur le frère Max, le réputé peintre de Tessenderlo, ainsi qu'un vase de cristal.

### A Anvers

La cérémonie officielle des adieux fut organisée à Anvers, le vendredi 3 mars, dans la vaste salle de réunion du nouveau bâtiment de la Direction régionale.



A Hasselt, M. Goovaerts, ingénieur principal, fait l'éloge de son Directeur. De gauche à droite : M. Duchateau, M. Smets, M. Haenen, M. Van Habost, Directeur, M. Goovaerts, M. Peeters.

M. Vanbrussel, Ingénieur, souhaita la bienvenue aux invités et rendit hommage à M. Van Habost, dont il décrivit les mérites comme chef et comme homme :

« Pendant votre carrière, vous avez travaillé avec opiniâtreté dans divers Groupes et dans des services différents; vous avez participé à toutes les réformes de structure et donné son cachet actuel au réseau d'autobus de notre Groupe. Monsieur le Directeur, c'est précisément au cours de cette dernière période de votre carrière que nous avons eu le privilège d'apprendre à vous connaître et à vous apprécier. Vous étiez constamment soucieux de garantir les droits et les priorités du

transport public et à les exiger chaque fois que ceux-ci étaient mis en danger. Vous avez contribué par un effort particulier et permanent à assurer le renouvellement et l'adaptation de notre patrimoine grâce à des investissements justifiés ».

Ensuite, après avoir exprimé ses remerciements au nom du personnel pour tout le bien que M. Van Habost a fait au groupe, M. Vanbrussel associa également Madame Van Habost à l'hommage rendu à son mari. Il profita de la circonstance pour souhaiter la bienvenue à M. Goovaerts, le nouveau chef du groupe.

Après avoir formulé l'espoir de pouvoir rencontrer souvent encore M. Van Habost, il lui souhaita beaucoup de bonheur dans la nouvelle vie qu'il aborde.

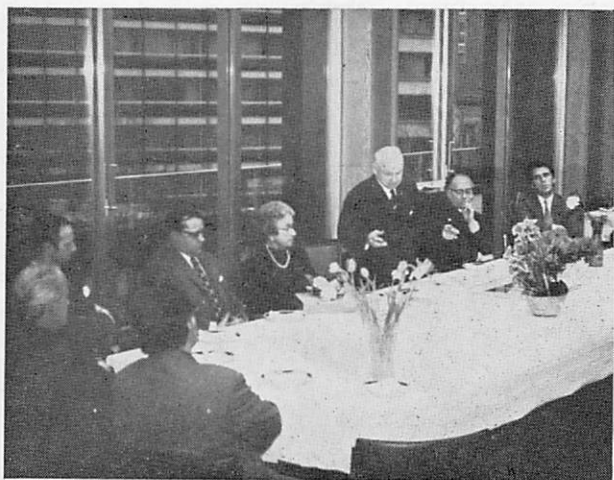
A son tour, M. Fr. Keutgens, chef de service, retraça la carrière de M. Van Habost.

Après avoir retracé ses débuts de jeune ingénieur à Dixmude, où il se familiarisa avec les machines à vapeur, le porte-parole du personnel évoqua son séjour à Hasselt qui fut marqué par la construction d'une série d'autorails qui pouvaient être considérés à l'époque comme la solution du moment. De 1945 à 1953, M. Van Habost fut attaché au Groupe des deux Flandres pour être ensuite transféré au Groupe d'Anvers où il put réaliser de grandes choses, entre autres, les installations modernes de la Tjalkstraat et le beau bâtiment de la Direction, Italiëlei.

M. Keutgens remercia ensuite Mme Van Habost pour l'intérêt qu'elle avait toujours porté à la tâche de son mari, et souhaita la bienvenue à M. Goovaerts, successeur de M. Van Habost.

Finalement, il formula les vœux suivants à l'intention du nouveau retraité :

« Nous sommes convaincus que la période du troisième âge dans laquelle vous entrez avec la ferme intention de vous consacrer à un hobby qui vous est cher « l'art



*A Anvers, M. Van Habost remercie le personnel et lui fait ses adieux. De gauche à droite: de dos, MM. Stuyckx et Keutgens; puis M. Bogaerts, M. Goovaerts, Mme et M. Van Habost, M. Lasters et M. Van Wesemael.*

» graphique » sera aussi fructueuse que les précédentes » et vous apportera beaucoup de satisfactions ». Des cadeaux répondant aux goûts de M. Van Habost lui furent alors offerts, notamment un livre d'art consacré au dessinateur Alfred Ost et un dessin au pastel de Van Mieghem.

Visiblement ému, M. Van Habost remercia, comme quelques jours plus tôt à Hasselt, tous ceux qui l'avaient honoré de leurs hommages et de leurs cadeaux.

Il rappela les diverses fêtes de sécurité auxquelles il avait assisté et où il avait eu l'occasion de faire plus intimement connaissance avec le personnel; il loua l'esprit de collaboration et d'unité qu'il avait pu constater si souvent. Il déclara ensuite que sa ligne de conduite avait toujours été de traiter les problèmes qui se posaient au sujet du personnel, de la façon la plus équitable et il exprima l'espoir que chacun garde le sentiment d'avoir été traité avec justice, compréhension et suivant les possibilités.

Envisageant l'avenir, M. Van Habost déclara que si la situation financière de la Société donne actuellement du souci, le transport public restera toujours une nécessité, et que les réformes de structures ne mettent en danger ni les diverses possibilités de travail ni la stabilité d'emploi.

Enfin, M. Van Habost offrit, ainsi qu'il le fit à Hasselt, une réception qui clôtura la cérémonie de départ et au cours de laquelle il leva son verre à la santé du personnel.

\*  
\*\*

Né à Leupegem, le 2 mars 1907, fils d'une famille nombreuse, M. Van Habost prend sa retraite après une carrière de plus de 39 ans à la Société Nationale.

Ayant conquis, en 1931, le diplôme d'ingénieur civil des mines à l'Université de Louvain, il fut proclamé ingénieur civil électricien en 1934, à l'Université de Gand.

Entre-temps, M. Van Habost avait commencé sa carrière vicinale, le 18 juillet 1932, comme ingénieur au service d'exploitation du groupe des Flandres, à Dixmude.

Le 1er août 1937, il fut transféré au groupe Liège-Limbourg. Pendant son séjour à Hasselt, il prit une part importante dans la conception des plans et dans la construction des autorails de la série 291-296. Le 3 décembre 1946, en présence de M. Rongvaux, ministre des Transports, eut lieu un voyage d'essai de l'AR 291, premier de la série, sur la ligne Vossem-Louvain. Dans une lettre datée du 11 décembre, adressée à M. le Directeur Général Jacobs, le ministre exprima sa satisfaction au sujet des performances de ce nouvel autorail qui répondait à toutes les exigences techniques.

Le 1er février 1945, M. Van Habost retourna à la direction de Gand où il dirigea le service « Voies et Travaux ». Le 1er janvier 1947, il était nommé ingénieur principal. Le 1er mars 1953, il fut transféré au groupe d'Anvers avec le grade d'ingénieur en chef.

Promu par le Conseil d'administration, en séance du 27 décembre 1966, au grade de Directeur à partir du 1er janvier 1967, il prit, le 24 février suivant, la succession de M. F. Vermeire, mis à la retraite.

Le 27 mars 1968, la direction du Groupe du Limbourg lui fut également confiée.

## M. Jan Goovaerts

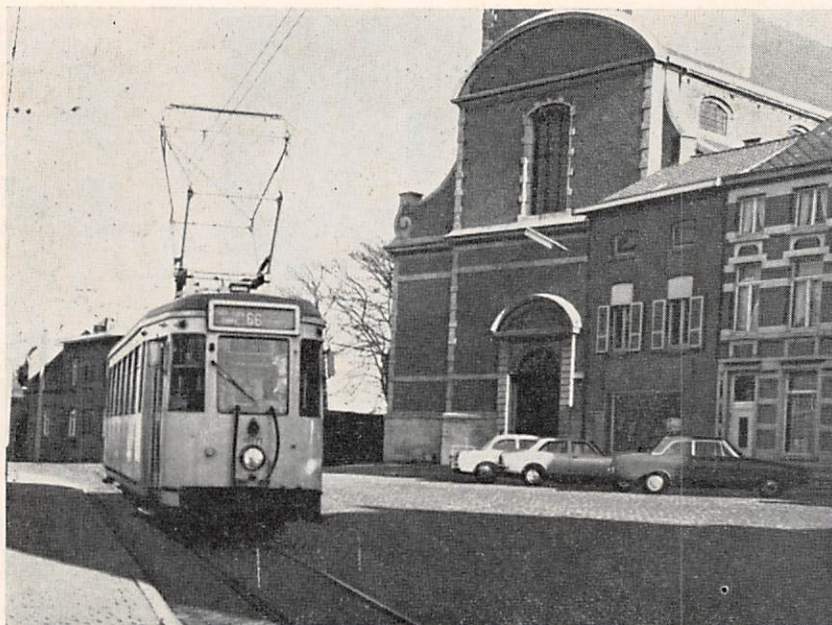
Ingénieur principal  
est nommé chef du groupe  
d'Anvers - Limbourg

Au cours de la séance du Conseil d'Administration du 1er février 1972, le Conseil a approuvé la promotion au grade d'ingénieur principal, (n.r.), de M. Jan Goovaerts et l'a désigné comme successeur de M. Van Habost, directeur du groupe Anvers-Limbourg; il portera le titre de chef de groupe.

M. Jan Goovaerts est entré au service de la S.N.C.V. le 1er février 1957, sous les ordres de M. Van Autgaerden, à l'époque directeur du groupe du Limbourg.



## Le réseau vicinal électrique du Hainaut



La motrice 10171 arrive à la place de Jumet Chef-Lieu, sur la ligne 65-66 de la 2ème boucle de Jumet (Photo F. Dandois).

Comme la « peau de chagrin » dont il est question dans une œuvre portant la même appellation et due au grand romancier français Honoré de Balzac (1), le réseau électrique de la S.N.C.V. ne cesse de se réduire.

Après avoir atteint un développement maximum de 1.511 km en 1952 il ne comprend plus, à l'heure actuelle, que 280 km environ.

Les lignes qui subsistent sont situées dans la région bruxelloise (35 km), au littoral (67 km) et principalement dans le Hainaut (175 km).

Pour assurer la fourniture du courant électrique nécessaire, le Groupe du Hainaut dispose encore actuellement de 19 sous-stations de traction. Il s'agit des sous-stations suivantes :

Anderlues, Binche, Bois-d'Haine, Boussoit, Bray, Charleroi (Viaduc), Fontaine-l'Évêque, Jumet (dépôt), La Louvière, Mariemont, Roux Strépy-Bracquignies, Trazegnies, Trivières, Jumet (Gohyssart), Frameries, Mons (ville), Mons (Bascule) et Wasmes.

Parmi ces 19 sous-stations, trois ont été modernisées par la substitution d'un équipement au silicium aux redresseurs à vapeurs de mercure; il s'agit de Jumet (dépôt), Frameries et Bois-d'Haine.

Les 15 autres sous-stations sont pourvues d'un équipement à redresseur à vapeur de mercure, ce qui implique deux graves inconvénients :

1) la période normale de viabilité des lampes est dépassée depuis

longtemps et à chaque instant, un redresseur peut cesser de fonctionner;

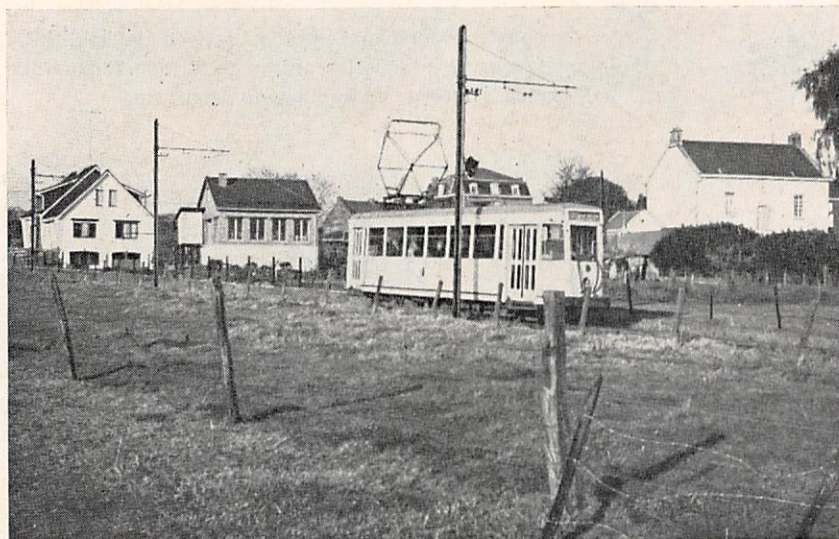
2) les firmes constructrices ont renoncé à la fabrication de matériel de rechanges.

Par contre, l'équipement au silicium présente les avantages suivants :

- encombrement plus réduit
- dérangements moins fréquents
- rendement plus élevé
- fonctionnement indépendant de la température extérieure (mise en marche possible en tout temps à froid, sans chauffage préalable)
- suppression rapide des dérangements par le remplacement des diodes défectueuses.

Comme les tramways ne peuvent être supprimés du jour au lendemain, il convient donc de moderniser les sous-stations en les rééquipant avec des éléments redresseurs modernes, c'est-à-dire pourvus de diodes au silicium.

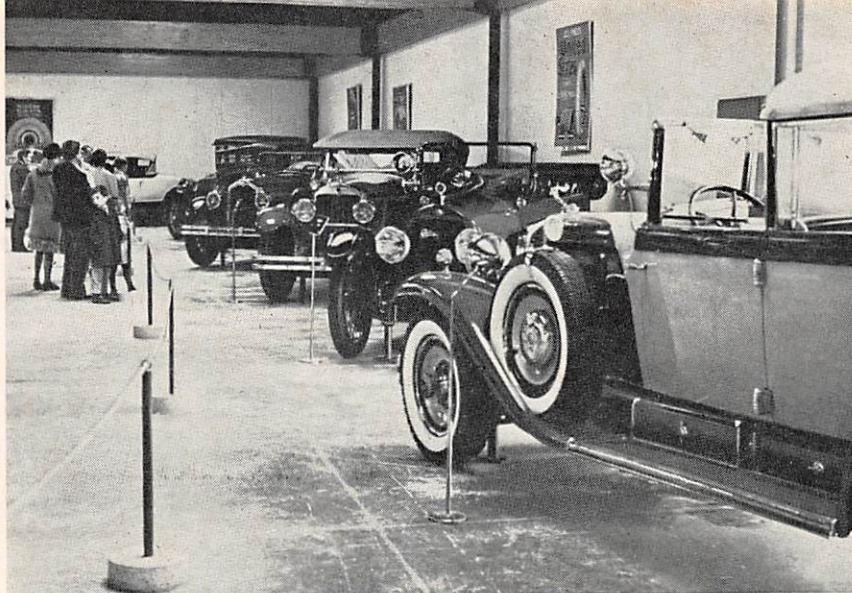
Cette opération aura lieu par tranches successives. Le Conseil d'administration a marqué son accord pour l'acquisition d'ensembles homogènes pouvant se substituer à l'équipement actuel.



Exemple typique de ligne électrique vicinale. Le tram de la ligne 65 traverse Jumet et rejoint, en siège spécial, la rue Léopold II (Photo F. Dandois).

(1) Honoré de Balzac (1799-1850) : dans le roman qu'il a intitulé : « La peau de chagrin », l'auteur fait intervenir une peau de chagrin qui se rétrécit sans cesse; le « chagrin » est un cuir grenu fait de peau de cheval, d'âne, de mulet, etc...

Le  
musée provincial  
d'ancêtres  
de la route  
(1899-1939)  
à Houthalen  
(Limbourg)



Photos INBEL

### La collection Mahy

Tout a commencé lorsqu'en 1944, M. Ghislain Mahy, garagiste à Gand, racheta une authentique Ford, modèle T-1921, et une motocyclette F.N. à quatre cylindres pour le prix global de 150 F.

Cet achat constitua le début d'une collection de vieilles voitures automobiles qui comporte actuellement 600 exemplaires; elle est devenue la plus grande collection d'Europe et la troisième en importance dans le monde.

M. Mahy a parcouru toute l'Europe et même les Etats-Unis à la recherche de nouvelles acquisitions. Souvent ce n'était plus que des épaves rouillées, recouvertes d'une épaisse couche de poussière qui pourrissaient, quelque part, dans une vieille grange ou dans une étable.

Il a réussi parfois à mettre la main sur des voitures présentant un intérêt historique, comme, par exemple, une Renault 1911 avec une carrosserie Rothschild, ayant appartenu à Alphonse XIII, dernier roi d'Espagne, et une Panhard-Levassor, de 1911, qui fut la propriété de l'homme d'Etat français, Georges Clemenceau.

Plusieurs producteurs cinématographiques ont déjà fait appel à M. Mahy et dans le film « Le jour le plus long », c'est M. Mahy qui était au volant d'une Horch 1937, comme chauffeur du feld-maréchal Rommel.



La « Minerva » de 1929, qui fut surnommée, à juste titre, la « Rolls Royce belge ».

### Le musée d'automobiles

C'est grâce à une étroite collaboration entre les administrations publiques et l'initiative privée que le musée des ancêtres de l'automobile a pu devenir une réalité. Le conseil communal de Houthalen avait mis 25 hectares de terrain à la disposition de l'administration provinciale qui se chargea de la construction du musée proprement dit, où M. Mahy expose une bonne partie des voitures de sa collection.

Le musée est un magnifique bâtiment moderne, offrant une surface de 5.760 m<sup>2</sup>, qui séduit par ses lignes sobres et qui s'adapte parfaitement à ce paysage tranquille formé de bois, de bruyères et de tourbières.

La conception du musée est remarquable à plus d'un point de vue. Alors que nombre de musées étrangers se limitent presque entièrement à la production de leur propre pays, on trouve ici une gamme très étendue des marques les plus importantes de divers pays qui se sont essayés à la production automobile. Que la Belgique occupe ici une place prépondérante, n'est pas dû au hasard, puisqu'il a existé, dans notre pays, jusqu'à 84 marques d'automobiles. Un marché de vente limité et l'ouverture des frontières à la concurrence étrangère ont conduit néanmoins à la disparition temporaire d'une branche florissante de l'industrie nationale.

C'est le mardi 21 juillet 1970 que fut inauguré le musée automobile dans le beau décor d'un ensemble de 400 ha de bois et de bruyères, faisant partie du domaine provincial de Kelchterhoef. Jadis existait à cet endroit une abbaye datant de 1228; il n'en reste plus qu'une ferme abbatiale qui fut restaurée en 1969; ce bâtiment et le domaine aux alentours constituent un centre de vacances très couru, où jeunes et moins jeunes trouvent leur satisfaction.

#### Heures d'ouverture :

du 1 avril au 31 octobre : tous les jours de 10 à 19 h.;  
du 1 novembre au 31 mars : tous les jours de 10 à 18 h.

Entrée : 40 F par personne.

Ainsi, le Limbourg possède, outre le musée en plein air de Bokrijk, une autre curiosité qui constitue certainement un intéressant pôle d'attraction.

# Un œil vigilant

## L'EQUIPEMENT CAR-TRACK QUI PERMET L'IDENTIFICATION DU MATERIEL ROULANT EN MOUVEMENT

Pour obtenir, dans une exploitation de chemins de fer, une utilisation optimale du parc des véhicules, il est nécessaire d'être renseigné en permanence sur le mouvement des wagons. Les chemins de fer américains ont résolu le problème par l'introduction d'un système de contrôle automatique d'identification des wagons : le « CAR-TRACK ».

Depuis un certain temps, plusieurs chemins de fer européens font l'essai ou utilisent régulièrement cet équipement breveté de la société américaine Sylvania pour l'identification du matériel roulant en mouvement.

### Fonctionnement.

Les wagons doivent être munis d'un panneau portant des rubans adhésifs de différentes couleurs, faits dans un matériau rétro-réfléctif Scotch-lite et définissant, en code, la numérotation et les caractéristiques du véhicule. Placé en bordure de la voie un lecteur-décodeur émet un rayon lumineux qui, au passage des wagons, ausculte électroniquement le panneau et enregistre les indications. Celles-ci sont décodées, et, soit mémorisées sur bande magnétique, soit imprimées en clair sur la feuille à la tour de contrôle de la gare.

Dans le cadre de Nos Vicinaux, il nous est impossible de pousser plus loin la description technique de ce procédé que nous avons cependant tenu à exposer, car une application originale en a été faite au pré-métro de Bruxelles.

A plusieurs reprises, nous avons décrit les étapes de la construction du Métro à Bruxelles. Nos lecteurs savent que pour utiliser immédiatement les tronçons souterrains dès leur achèvement, il a été décidé d'y faire circuler provisoirement les tramways. Ces derniers s'engouffrent donc dans les tunnels, puis en émergent pour continuer leur course en surface, dans la rue ou sur un tracé indépendant. Plusieurs lignes de tramways sont réunies dans les tunnels puis se séparent en surface pour atteindre des destinations différentes. Dans les gares souterraines, deux tramways sont admis ensemble à quai. Pour abrégier la durée des arrêts, il est nécessaire de renseigner les voyageurs sur la destination des prochains départs en première et deuxième position. Ce problème a été résolu en utilisant le système « car-track » avec un lecteur électronique placé à l'entrée des tunnels. La destination des motrices est enregistrée et apparaît sur les panneaux des gares dans l'ordre des prochains départs.

*A Bruxelles, les trams qui empruntent les sections « metro » sont équipés de bandes colorées qui permettent, grâce au système « car-track », d'annoncer automatiquement dans les stations souterraines la destination des trois prochaines voitures à venir.*

*Au milieu, le lecteur optique à l'entrée du tunnel.*

*A droite, une station souterraine avec, au plafond, l'indication transmise par le système « car-track » le tram 102 est en gare, les véhicules suivants annoncés portent les numéros 18 et 101.*

(Clichés offerts gracieusement par le Bulletin des C.F. Fédéraux suisses)



# Exploitation

## Reprise de services publics d'autobus autorisés à des exploitants particuliers

A la suite de la délibération du 27 novembre 1970 par laquelle le Conseil d'administration avait accepté de reprendre un certain nombre de services publics d'autobus autorisés à des exploitants particuliers, les droits à l'exploitation des services suivants ont été transférés à la Société Nationale par décision des députations permanentes compétentes :

- Deinze - Maldegem (A.R. du 25-11-1971)
- La Roche-en-Ardenne - Lanuville-au-Bois (A.R. du 19-4-1971)
- Houffalize - Tavigny (A.R. du 19-4-1971)
- Neufchâteau - Martelange - Saint-Hubert (A.R. du 20-4-1971)
- Libramont - Wellin (A.R. du 20-4-1971)
- Ciney - Bonsin (A.R. du 4-5-1971)
- Beauraing - Winenne - Felenne (A.R. du 4-5-1971)
- Ciney - Custinne - Ver (A.R. du 24-5-1971).

# LES LONGUES CARRIERES



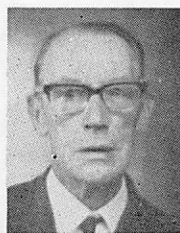
**A. Stautemas**

Est entré en service le 2-2-1931; il a terminé sa carrière comme receveur à Destelbergen.



**C. Ceuppens**

Est entré en service le 4-4-1932; il a terminé sa carrière comme manoeuvre à La Roue.



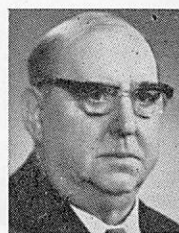
**C. Timmermans**

Est entré en service le 15-3-1929; il a terminé sa carrière comme receveur à La Roue.



**Th. Van de Keere**

Est entré en service le 17-12-1928; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Destelbergen.



**Th. Van Bever**

Est entré en service le 1-6-1929; il a terminé sa carrière comme receveur à Hofstade.



**I. Goessens**

Est entré en service le 1-6-1931; il a terminé sa carrière comme conducteur à Thuillies.



**P. Palmaerts**

A débuté le 4-1-1933 et a terminé comme chef-piocheur à Hasselt.



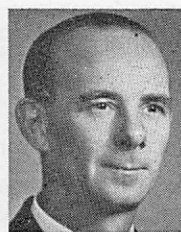
**S. Arcq**

A débuté le 1-9-1924 et a terminé comme ouvrier semi-qual. à Jumet.



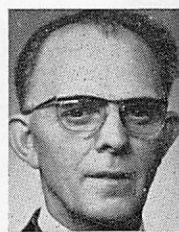
**J. Severi**

A débuté le 6-7-1923 et a terminé comme ouvrier d'élite à Hasselt.



**Th. Heydens**

A débuté le 25-5-1926 et a terminé comme ouvrier d'élite à Turnhout.



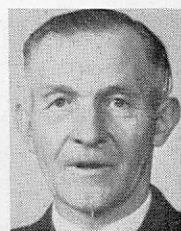
**D. Maes**

A débuté le 1-9-1929 et a terminé comme ouvrier d'élite à Hasselt.



**L. Joris**

A débuté le 28-8-1930 et a terminé sa carrière comme conduct. électr. à Anderlecht.



**M. Delatte**

Est entré en service le 11-3-1924; il a terminé sa carrière comme ouvrier semi-qualifié à Andenne.



**Fr. De Vos**

Est entré en service le 28-8-1928; il a terminé sa carrière comme conducteur électr. à Rumst.



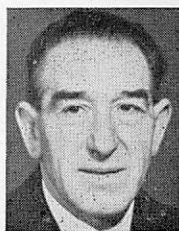
**A. Cordier**

Est entré en service le 15-5-1929; il a terminé sa carrière comme receveur à Anderlues.



**J. den Haese**

Est entré en service le 30-4-1926; il a terminé sa carrière comme receveur à Destelbergen.



**P. Van Oosterwyck**

Est entré en service le 20-1-1930; il a terminé sa carrière comme piocheur à Rumst.



**H. Wenin**

Est entré en service le 4-6-1935; il a terminé sa carrière comme receveur à Bressoux.



**L. Marien**

A débuté le 20-4-1926. Il a été mis à la pension comme piocheur à Merksem.



**J. Simons**

A débuté le 16-2-1928. Il a été mis à la pension comme receveur à Hasselt.



**J. Van Reuth**

A débuté le 3-2-1926. Il a été mis à la pension comme chef-piocheur à Anvers.



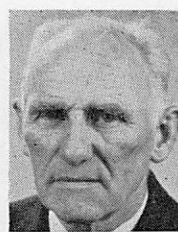
**C. Muylle**

A débuté le 18-6-1926. Il a été mis à la pension comme conducteur A.B. à Ostende.



**L. Peeters**

A débuté le 14-4-1930. Il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Malines.



**M. Roumez**

A débuté le 22-4-1924. Il a été mis à la pension comme conducteur A.B. à Eupen.

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

## Naissances

**ADMINISTRATION CENTRALE**  
Karen chez Keygnaert R. (Bruges)  
Muriel chez Langhendries C. (Anderlecht)

### ANVERS

Dirk chez Van Dyck C. (Ekeren)  
Kurt chez Diels J. (Hoogstraten)  
Ronny chez De Kort R. (Berchem)  
Ann chez Broeckx J. (Dessel)  
Steve chez Simons L. (Brasschaat)  
Danny chez Cornelis A. (Ekeren)  
Peggy chez Goes M. (Turnhout)  
Carmen chez Sas W. (Halle - Campine)  
Simonne chez Fierens G. (Zandhoven)  
Steven chez Verresen J.B. (Anvers)

### FLANDRE ORIENTALE

Kristof chez Goris E. (St-Niklaas)

### HAINAUT

Frédéric chez Fléron J. (Châtelet)  
Christian chez Sénéchal F. (Jumet)  
Olivier chez Maramorosz A. (Jumet)  
Samuël chez Gheerts C. (Châtelaineau)  
Jean-Remy chez Vandenbosch J.L. (Wagnelée)  
Frank chez Deverchin M. (Bois-d'Haine)  
Thierry chez Dufour J.C. (Hornu)  
Sébastien chez Cornil J.L. (Strée)  
Cécile chez Dewaele V. (Obourg)  
Nathalie chez Trésinié J. (Marcinelle)  
Dominique chez Sinaeve José (Gosselies)  
Eddy chez De Baisieux C. (Frameries)  
Yvan chez Goethals Guy (Jumet)  
Fabrice chez Vandenbulcke R. (Courcelles)

### NAMUR - LUXEMBOURG

Steve chez Bernard J. (Namur)  
Alain chez Collignon M. (Wellin)  
Rudi chez Pierrard Y. (Arlon)  
Murielle chez Delcourt G. (Andenne)  
Stéphane chez Paye J. (Andenne)  
Martine chez Damiot T. (Dinant)

### LIEGE

Marie-France chez Leclerc H. (Limbourg)  
Sylvie chez Florissen A. (Glain-lez-Liège)  
Sandra chez Claes R. (Goyer)  
Philippe chez Heins L. (Eupen)  
Nathalie chez Facharis A. (Grâce-Hollogne)  
Bénédicte chez Lemal G. (Ans)

### BRABANT

Diederik chez De Neve J.  
(St-Katherina-Lombeek)  
Brigitte chez Lanssiers O. (Bruxelles)  
Nathalie chez Verdoodt H. (Schaerbeek)  
Thierry chez Predom A. (Huizingen)  
Anja chez Deroot J. (Louvain)

### LIMBOURG

Wim chez Hensels T. (Dilsen)  
Ronny chez Segers P. (Kinrooi)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Dries chez Vantoortelboom R. (Beerst)  
Kurt Vanhove R. (Bredene)  
Nico chez Moerman M. (Dixmude)  
Nancy chez Vandenberghé F. (Assebroek)

## Mariages

### ANVERS

Van de Pol J. a épousé Mlle Meerts M.J.

### FLANDRE ORIENTALE

Potain R. a épousé Mlle Pieters A.

### NAMUR - LUXEMBOURG

Micha D. a épousé Mlle Rosières M.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Viane F. a épousé Mlle Zonnekeyn F.  
Doom E. a épousé Mlle Storme A.  
Pieters F. a épousé Mlle Devolder C.  
Geeraardin L. a épousé Mlle 't Jaecx L.  
Maelstaf G. a épousé Mlle Vanhulle M.-T.

## Agents des groupes mis à la pension

### Mois de janvier-février 1972

### ANVERS

	Années de service
Van den Kieboom F., ch. mouv. 2e cl.	46
Marien L., piocheur	46
Struyf A., receveur	43
Riket F., piocheur	38
De Vos F., conducteur él.	38
Van Sundert J., ouvrier qual.	38
Peeters L., ouvrier d'élite	37

### FLANDRE ORIENTALE

Van den Bossche K., conduct. A.B.	46
Vagenende A., conducteur A.B.	43
Vande Keere T., ouvrier qual.	38
Van Bever T., receveur	36
Stautemas A., receveur	35
Fouquet V., conducteur A.B.	34
Jacobs A., ouvrier semi qual.	31
Van den Bosch L., ouvrier d'élite	29
Van Acker A., ouvrier qual. 1e cl.	29

### HAINAUT

Willieme C., surveillant V.T. 1e cl.	41
Goessens I., conducteur él.	41
Bailly J., receveur	41
Keuwez R., ouvrier qual. 1e cl.	38
Boudart S., manœuvre	36
Geumez J., conducteur A.B.	34
Dieu L., ouvrier qual. 1e cl.	34
Grolaux F., ouvrier qual.	25

### NAMUR-LUXEMBOURG

Damar A., conducteur A.B.	48
Wanson J., conducteur A.B.	33

### LIEGE

Darimont C., ouvrier d'élite	43
Vanhove P., ouvrier qual. 1e cl.	35
Scalais J., ouvrier d'élite	34

### BRABANT

Develder E., ouvrier qual. 1e cl.	42
Vanlinthout C., conducteur A.B.	39
Timmermans C., receveur	38
Van Loo A., ouvrier d'élite	38
Vandenplas P., veilleur de nuit	38
Peeters M., receveur	37
Jambers H., ouvrier d'élite	35
Ceuppens K., manœuvre	35
Van der Velden J., conducteur él.	34
Mortier A., receveur	33
Bogemans F., ouvrier qual.	28

### LIMBOURG

Roumans L., conducteur A.B.	45
Bessemans L., chef receveur	34

### FLANDRE OCCIDENTALE

Vandenberghé E., chef receveur	39
Muylle C., conducteur A.B.	38
Vandenbouhede M., contrôleur	35

## Nécrologie

### AGENTS EN SERVICE

	Age
<b>FLANDRE ORIENTALE</b>	
Verstraeten J., contrôleur	56

### HAINAUT

Passager E., conducteur électr.	56
Baele H., chef receveur	58
Delestrait J., conducteur A.B.	52

### NAMUR - LUXEMBOURG

Clamar M., conducteur A.B.	28
----------------------------	----

### BRABANT

Peeters G., conducteur A.B.	35
-----------------------------	----

### FLANDRE OCCIDENTALE

Velle K., conducteur A.B.	60
---------------------------	----

### ALLOCATAIRES

#### C.R.A - C.R.I. - C.A.S

### ANVERS

Struyf J., piocheur	58
Thyssen L., ouvrier qualifié	68
Diels J., ouvrier qualifié 1e cl.	82
Adriaensen A., conducteur A.B.	61
Adriaensen K., chef receveur	91
De Broe E., ouvrier qualifié	61
Van Dooren F., ouvrier qualifié	74
Verscuren J., conducteur électr.	71
Van Hauwaert A., receveur	75
Van Tricht L., freineur	71

### FLANDRE ORIENTALE

Conings P., commis	77
De Fre A., ouvrier qualifié	82
Fontenoy K., piocheur	91
Van Swol F., instructeur	81
Haubourdin K., piocheur	92
Van Leuven D., receveur	78

### HAINAUT

Dartevelle F., ouvrier qualifié 1e cl.	71
Laurent R., conducteur électr.	59
Biondiu J., piocheur	67
Wilmart L., conducteur électr.	71
Hoebaux J., ouvrier qual. 1e cl.	56
Denis J., ouvrier qual. 1e cl.	71
Goossens F., manœuvre	72

### NAMUR - LUXEMBOURG

Wangneur P., comptable	73
Chavée A., piocheur	72

### LIEGE

Probst G., ouvrier d'élite	63
Bataille L., contrôleur	72
Daniels J., conducteur électr.	66
Lindekens E., piocheur	85
Maes Th., conducteur électr.	72
Schoubben J., piocheur	74
Morhay J., conducteur électr.	81
Braine G., conducteur A.B.	70
Herbillon L., receveur	69
Houben H., ouvrier qualifié	71

### BRABANT

Remu F., conducteur A.R.	66
Siaens V., receveur	87
Schoeters J., receveur	77
D'Haese A., ouvrier qual. 1e cl.	77
Roelants F., receveur	72
Huybrechts H., manœuvre	67
Storms H., conducteur A.R.	76
Maillard P., receveur	71
Vetsuyens K., freineur	78
Peeters A., receveur	60
Engel A., receveur	75
Gryseels A., freineur	72

### LIMBOURG

Houbrix L., piocheur	85
Vangertruyden J., receveur	85

### FLANDRE OCCIDENTALE

Laurent R., machiniste 1e cl.	85
Callewaert A., piocheur	81
Huyghebaert L., conducteur électr.	75
Leerman A., contrôleur	81
Provoost J., chef de service 2e cl.	85
Vercruyse L., conducteur électr.	84
Verbauwe A., ouvrier qual. 1e cl.	63



## Administration Centrale

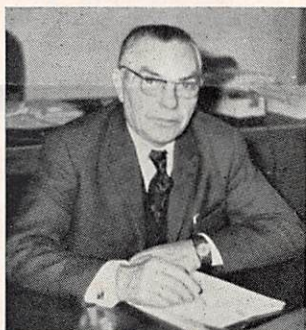
### VISITE DE M. DELMOTTE MINISTRE DES COMMUNICATIONS

Le Conseil d'Administration a reçu, le 7 mars 1972, M. Delmotte, Ministre des Communications. Ce dernier avait tenu à prendre contact avec les membres du Conseil, et avec eux s'est entretenu de la situation difficile dans laquelle se trouve la S.N.C.V.

## Anvers

### M. F. VAN DEN KIEBOOM CHEF DE MOUVEMENT DE 2<sup>e</sup> cl. 46 ANS DE SERVICE

Dans sa famille maternelle, on aurait déjà pu déceler, suivant une



M. Van den Kieboom

frappante expression flamande, du « sang de tram »; aussi n'est-il pas étonnant que le jeune Frans Van den Kieboom ait postulé un emploi à la S.N.C.V. Il avait à peine 19 ans quand il fut engagé le 27-2-1926, comme receveur à Merksem (Vieille Barrière); il fit même du service sur la ligne à vapeur Merksem (Ijskelder) - Zandvliet.

Après avoir effectué, pendant quelques années, du travail de bureau au service du Mouvement, M. Van den Kieboom fut nommé contrôleur des lignes du Nord d'Anvers le 1 mai 1941. Lors de la réorganisation des services administratifs du groupe, il fut transféré à la Direction régionale où il fut promu, le 1er janvier 1955 chef de mouvement de 2<sup>e</sup> classe, avec compétence sur le district nord du Groupe. Nous souhaitons à M. Van den Kieboom un longue et agréable retraite.

## Flandre Occidentale

### DECES DE M. F. DE MEESTER

C'est avec une douloureuse surprise que nous avons appris le décès à l'âge de 48 ans, de M. F. De Meester, chef de service de 2<sup>e</sup>ème classe, à Destelbergen. Entré en service en qualité de commis le 1-3-45, il fut promu commis de 1<sup>ère</sup> classe le 1-1-54, puis chef de service de 2<sup>e</sup>ème classe le 1-1-1964.

A la Direction régionale du groupe de la Flandre Orientale, il s'occupait spécialement des questions du personnel et était ainsi très connu des agents; aussi la nouvelle de sa mort brutale a-t-elle péniblement impressionné tout le monde. « Nos Vici-niaux » présente à sa veuve et à ses enfants ses sincères condoléances.

## Hainaut

### DECES DE M. L. GILLARD

C'est avec beaucoup de peine que le personnel de Charleroi a appris le brusque décès de M. L. Gillard, survenu dans la nuit du 9 au 10 avril.

Entré en service à Charleroi, le 16-6-1933, il fut nommé contrôleur le 1-1-1945. Successivement promu commis de 1<sup>ère</sup> classe en 1960 et commis principal en 1965; il s'occupa longtemps du roulement puis du pointage des salaires. Lorsqu'il obtint sa mise en disponibilité le 1er janvier 1971, il était sous-chef de bureau.

Nous présentons nos profondes condoléances à la famille.

**B. :** Vous savez que le problème qui nous préoccupe le plus actuellement, est la montée des jeunes écoliers à bord d'autobus arrivant à un point d'arrêt, ce qui donne lieu, trop souvent, à des bousculades.

**C. :** Il semble qu'ils ne seront jamais blasés, lorsque l'autobus arrive et va faire son arrêt, de jouer des coudes et de se pousser près des roues du lourd véhicule encore en mouvement.

**B. :** Hélas ! nous avons déjà eu à déplorer des accidents terribles dont un récemment, où, humainement parlant, le conducteur était, lui aussi, une victime.

## Les propos du contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** J'ai entendu récemment un rapport oral fait par un collègue contrôleur et j'ai été choqué par les faits qu'il signalait; heureusement que des incidents de ce genre sont plutôt exceptionnels.

**CONDUCTEUR :** Peut-on savoir ?

**B. :** Sur un bus du matin, ce contrôleur constate que des étudiantes de l'enseignement moyen installent leur cartable sur les banquettes, et occupent ainsi deux places au lieu d'une, plantent leurs souliers boueux entre le dossier et le siège précédent, et, jettent derrière elles des emballages froissés de bonbons sans se soucier des voyageurs assis sur les banquettes suivantes. Pendant ce temps d'autres voyageurs restaient debout, renonçant à demander une place à ces jeunes harpies. Ces gens racontèrent au contrôleur que depuis un certain temps, cette scène se répétait chaque matin.

**C. :** Ce qui m'étonne c'est l'attitude des voyageurs qui abdiquent et n'osent affronter ces jeunes grossières, tout comme ont probablement démissionné les parents de ces mégères en herbe.

**B. :** Le conducteur avait peut-être lui aussi renoncé un peu vite à son autorité de « capitaine à bord ».

**C. :** Il n'a pas dû l'avoir facile, le contrôleur ?

**B. :** En effet, car il ne pouvait perdre la face. Après avoir, non sans peine, confisqué deux abonnements, il s'est rendu à l'établissement que fréquentaient ces jeunes révolutionnaires. La Directrice lui promit d'agir de façon efficace.

**C. :** Je crois aussi que la fermeté paie toujours. Il n'y a aucune raison de baisser la tête devant ces jeunes qui se croient tout permis parce qu'ils se prétendent le sel de la terre et l'avenir de la nation ! Leur père pourrait résilier l'abonnement et les conduire en voiture ? Et alors ? Moi je dis : bon débarras !

**B. :** Dans un même ordre d'idées, j'ai appris que la T.V. (R.T.B. et B.R.T.) passera bientôt des séquences mises au point par le Conseil Supérieur de la Sécurité Routière et relatives à l'attitude des enfants utilisant les transports en commun.

**C. :** La campagne qui a été organisée, en mars, avec le petit personnage Youpi m'a paru intelligente et efficace : si la prochaine campagne, dont vous parlez, est faite ainsi, cela pourrait porter des fruits.

# Le commissariat militaire aux transports

Cahier Général des Charges concernant les concessions accordées à la S.N.C.V.

« Art. 9, B. - Si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou du matériel militaire sur l'un des points desservis par le chemin de fer vicinal, la Société serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition tous les moyens de transport en sa possession. »

(Moniteur belge du 2 avril 1886)

Malgré toutes les bonnes raisons que nous avons d'espérer ne plus voir une guerre dévaster nos régions, la possibilité d'un conflit en Europe ne peut, en principe, être exclu des spéculations de l'état-major de l'armée.

C'est pourquoi un service militaire spécial étudie en permanence toutes les questions relatives aux transports de troupes, d'approvisionnements ou d'armements.

Ceci intéresse d'autant plus les jeunes agents des Vicinaux qu'un an ou deux après leur engagement, ils reçoivent un avis leur apprenant que, quelle que soit l'arme dans laquelle ils ont fait leur service militaire, ils font désormais partie du S.M.C.F. (Service Militaire des Chemins de Fer), jusqu'à la fin de leurs obligations militaires.

Dès lors, en cas de mobilisation, ils resteront à leur poste de travail, en uniforme S.N.C.V., mais porteront au bras un brassard tricolore.

La partie de l'art militaire s'occupant du transport et des ravitaillements des forces armées s'appelle « la logistique ».

Le service chargé particulièrement de l'étude et de la planification des transports est le « Commissariat Militaire aux Transports ».

Dépendant directement de l'Etat-Major Général, ce service travaille en étroite collaboration avec les administrations civiles de contrôle (Ministère des Communications) et d'exploitation des transports (S.N.C.B., S.N.C.V. etc.).

Afin de faciliter et de réglementer cette collaboration qui s'étend à tous les modes de transport, différentes commissions interministérielles ont été créées.

Simple organismes d'étude en temps de paix, elles assureraient, en temps de mobilisation et de guerre, la coordination nécessaire des transports militaires et des transports civils essentiels à l'économie de guerre.

## La Commission interministérielle des Chemins de fer.

La Commission interministérielle des Chemins de fer a dans ses attributions la mise en œuvre de l'ensemble des moyens de transport dont disposent la S.N.C.B. et la S.N.C.V.

En font partie d'office :

- le Commissaire Militaire aux Transports qui représente le Ministère de la Défense Nationale et en assure la présidence;
- un fonctionnaire général représen-

Il est à remarquer que la S.N.C.V. continue à faire partie de la Commission Interministérielle des chemins de fer et qu'elle n'a pas été rattachée à celle des Routes comme son mode d'exploitation actuel pourrait le faire supposer.

Les origines de cette commission remontent à la guerre de 1914-1918. Elle a été réorganisée, une première fois, en 1923 et a fonctionné pendant la mobilisation de 1939-1940 et la campagne de 1940 sous le nom de « Commission du Réseau ». Son organisation actuelle est postérieure à la guerre de 1940-1945.

En ce qui nous concerne, il est évident que la restructuration du réseau de la Société Nationale a rendu négligeable l'intérêt de nos lignes ferrées et actuellement, l'Armée s'intéresse à l'appoint de transports que nos autobus pourraient lui fournir.

\*  
\*\*

Avant la dernière guerre, les « traminots » de la S.N.C.V. et les cheminots de la S.N.C.B. faisaient partie du C.F.T. (c'est-à-dire du corps des Chemins de fer, Télégraphes et Téléphones). En 1940, ils furent pratiquement tous mobilisés sur place et leur nombre excédait considérablement les besoins de l'Armée; aussi, beaucoup de ces C.F.T. furent-ils dirigés en groupe ou individuellement vers des points de rassemblement divers et assez éloignés comme Béziers et Toulouse.

Après la guerre, on modifia sensiblement les dispositions antérieures; la durée des obligations militaires ayant été réduite, on supprima les équipes d'entretien des voies et le bataillon de chemins de fer de campagne, les



Cette photo-souvenir prise en 1940, dans un petit village de l'Herault, Cazilhac, près de Ganges, à proximité de Montpellier, montre des agents de l'Administration centrale de la S.N.C.V. mobilisés du C.F.T. et qui avaient quitté Bruxelles sur ordre formel et militaire !

agents rappelables étant groupés au sein du S.M.C.F., et maintenus en principe à leur lieu de travail habituel.

En conséquence, il y a à la S.N.C.V. beaucoup moins d'agents ayant des obligations militaires qu'autrefois.

D'autre part, nous avons été frappés par le fait que le responsable du Commissariat militaire attachait beaucoup d'importance à combiner les transports militaires avec ceux que les civils estiment essentiels et de veiller à laisser, sur le réseau, des « créneaux libres » pour les besoins civils, afin d'éviter les bouchons et les obstructions sur les routes qui, en 1940, vus des airs, apparaurent comme une des causes de l'effondrement des armées alliées.

Cet article n'avait d'autre but que de donner à chaque agent des Vicinaux une meilleure compréhension du rôle qu'il pourrait être, un jour, appelé à jouer, en tant que mobilisé, ce que, bien entendu, personne ne souhaite.

## Brabant

### UN ACCIDENT MORTEL DU TRAVAIL

Le jeudi 27 avril, le groupe du Brabant a été endeuillé par un accident mortel de travail survenu vers 13 h., chaussée de Mons, à Anderlecht.

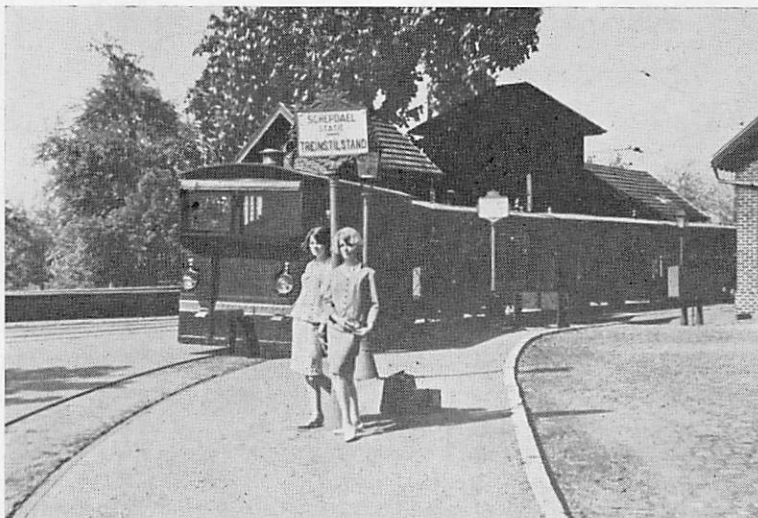
L'équipe de la voiture échelle vérifiait la ligne aérienne du service électrique Bruxelles - Leerbeek; deux agents se trouvaient sur la plate-forme, sous le fil de trolley. Le fil d'acier transversal venait d'être renouvelé et il fallait encore y fixer le fil de trolley lorsque brusquement une fourche de la rosace céda et le fil transversal tomba sur le sol où il fut entraîné par une auto qui passait. A la suite de la traction exercée par l'automobile sur



le fil d'acier, l'agent J. Bertels perdit l'équilibre et fut projeté par dessus le garde-corps de la plate-forme sur la chaussée. Il fut tué sur le coup.

J. Bertels, ouvrier qual. 1er cl., âgé de 54 ans, était entré à la Société Nationale en novembre 1943. Le défunt était un agent très consciencieux et particulièrement aimé de ses camarades; il laisse une veuve et deux enfants à qui nous présentons nos profondes et sincères condoléances.

## Le musée du tram a déjà 10 ans d'existence!



Le Musée du Tram, à Schepdaal, est de nouveau ouvert depuis Pâques. Pour fêter ses dix années d'existence, le comité de l'Amutra a organisé le samedi 25 mars, une double « sortie » en vieux tramways.

Le matin, on parcourut la ligne électrique vicinale de Leerbeek qui sera désaffectée dans le courant de cette année; l'après-midi, on visita l'agglomération bruxelloise pendant plus de 3 heures à bord de deux vieilles motrices avec remorques de la STIB datant de 1900 et 1913.

Nous pourrions difficilement vous faire croire que la photo ci-dessus a été prise en 1900 et cependant tout le décor est de l'époque. C'est cela l'intérêt de Schepdaal qui attend votre visite. La ligne vicinale d'autobus Bruxelles-Ninove vous y conduit (départ de la porte de Ninove à l'heure 20' et 50', les samedis et dimanches).

## ACTES DE PROBITE

Les agents dont les noms suivent, ont remis à leur chef de dépôt des sommes d'argent ou des objets trouvés au cours de leur service.

### ANVERS

Dépôt de Namur: Chatelain J.P. (750 F et chèque de 2.000 F), Massaux R. (montre), Beauraing Ph. (montre en or).  
Dépôt de Broechem: Dierckx L. (814 F), De Noël (1.250 F).

### NAMUR - LUXEMBOURG

Dépôt de Namur: Chatelain J.P. (750 F et chèque de 2.000 F), Massaux R. (montre), Beauraing Ph. (montre en or).  
Dépôt d'Ohey: Havelange R. (2.920 F).  
Dépôt de Lesves: Deschamps G. (montre).  
Dépôt de Forville: Decamps G. (radio portative).  
Dépôt d'Havelange: Goffin A. (2.100 F).  
Dépôt de Mehaigne: Romain R. (732 F).

### LIEGE

Dépôt d'Eupen: Bong L. (60 D.M.), Egyptien E. (636 F).  
Dépôt de St-Gilles: Muller Ch. (1.032 F), Poelmans H. (527 F).  
Dépôt de Warzée: Jaa O. (1.180 F).

### BRABANT

Dépôt de Dilbeek: Van der Perre H. (2.414 F).

Dépôt de Grimbergen: De Bast (7.000 F).  
Dépôt de Louvain: Willems J. (681 F), Van Sina A. (3.675 F).  
Dépôt de La Roue: De Ridder J. (1.493 F).  
Dépôt d'Evere: Pieyns J. (630 F).

### LIMBOURG

Dépôt de Tongres: Hermans J. (2.000 F).  
Dépôt de Tessenderlo: Luyten F. (chaîne en or).  
Dépôt de Maaseik: Weetjens F. (745 F), Saelmans J. (500 F).  
Dépôt de Genk: Olaerts L. (820 F), Geuns R. (550 F), Deruyter A. (montre de dame), Coomans V. (bracelet en argent).  
Dépôt de Bree: Bauduin L. (montre de dame).  
Dépôt de Lanaken: Castro A. (montre de dame).  
Dépôt de Saint-Trond: Schoenaers W. (500 F), Lammens G. (582 F).  
Dépôt de Hasselt: Marchal P. (1.000 F).

### FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt d'Assebroek: Hoevenaeghel W. (1.000 F), Vankerschaever R. (montre de dame).  
Dépôt de Courtrai: Baetens A. (1.663 F), Vandeputte M. (serviette en cuir), Melsens J. (caban).  
Dépôt d'Ostende: Pierloot A. (512 F), Geerrardin L. (1.620 F), Bonje Fr. (576 F), Ducheyne W. (radio portative), Poorteman L. (bague en or).  
Dépôt de Knokke: Dobbelaere R. (684 F).

**Les 3000 jours  
sans accident  
de l'équipe n° 4  
du Limbourg**



Le 28 octobre 1971, l'équipe n° 4 du Limbourg (groupant les agents du Mouvement et de l'Entretien des dépôts de Bilzen, Bree, Genk, Lanaken et Maaseik) a atteint son 3000ème jour sans accident avec chômage.

Cette remarquable prestation, effectuée par une équipe ne comptant pas moins de 182 hommes, fut fêtée comme il se doit; étant donné qu'il s'agissait principalement d'agents du Mouvement, deux séances furent organisées afin de permettre à chacun d'être présent.

Le samedi 29 janvier, M. HAENEN, chef du service de la Sécurité, accueillait quelque 170 invités dans le réfectoire du dépôt de Hasselt. Après avoir félicité les membres de l'équipe n° 4 pour ce magnifique résultat, M. Haenen rappela la fête des 2000 jours en 1969, époque où le Limbourg se trouvait à la pointe de l'action de la Sécurité car, à ce moment, l'équipe n° 1 approchait des 4000 jours et les équipes n°s 2 et 3 avaient le but des 1000 jours en vue. Depuis, malheureusement, ces trois équipes ont dû abandonner, et c'est ainsi que l'équipe n° 4 est devenue le porte-drapeau. M. Haenen souligna le fait que cette équipe occupe la première place, avec une belle avance, dans le classement général du Concours pour la catégorie « Mouvement ».

A la fin de son discours, le chef de la Sécurité porta un toast à la santé des membres de l'équipe n° 4 et de leur famille.

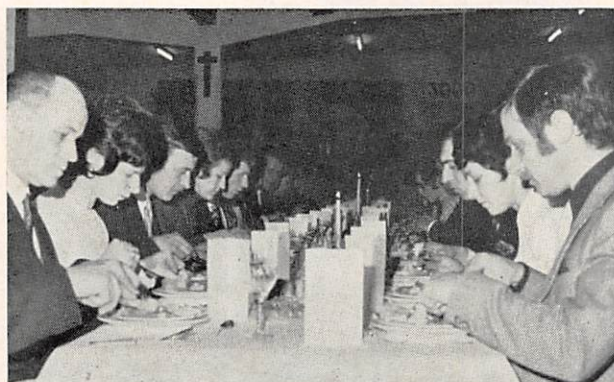
M. FOLLON, adjoint au chef du Service Général de Sécurité, prit ensuite la parole. Au nom du Service Général, il félicita les membres de l'équipe à l'honneur et mit en valeur l'exceptionnelle prestation d'un groupe de plus de 180 agents qui ont travaillé pendant plus de huit années sans enregistrer un seul accident chômant. M. Follon tint spécialement à remercier M. le Directeur

VAN HABOST, qui présidait la cérémonie pour la dernière fois en raison de sa prochaine retraite; il souligna qu'il avait eu 25 années de contact professionnel avec M. Van Habost et qu'il avait toujours pu remarquer le grand intérêt que celui-ci portait aux questions de la sécurité, tant sur le plan de l'ingénieur que comme Directeur. M. Follon termina son allocution en incitant chacun à la prévention permanente des accidents retint l'attention des participants en décrivant quelques causes caractéristiques d'accidents.

Après que chacun eut fait honneur à un repas, comme d'habitude très soigné, M. le Directeur s'adressa aux membres de l'équipe.

Il congratula, avec le ton convaincu qu'on lui connaît, les membres de l'équipe n° 4 et leur transmit les félicitations du Chef Général de la Sécurité, ainsi que celles de M. le Directeur Général. Celui-ci, en 1966, alors qu'il était Directeur du groupe du Limbourg, « avait mis l'équipe n° 4 sur la bonne voie à l'occasion de la fête des 1000 jours » et ses réflexions sur « ce triste bon vieux temps où l'on comptait un accident de travail presque tous les deux jours » ne tombèrent certainement pas dans l'oreille de sourds !

M. Van Habost eut encore des mots d'éloges pour M. Follon qui, bien qu'habitant Bruxelles, est resté un Limbourgeois convaincu, pour M. Haenen qui s'est identifié avec l'idée de la sécurité, pour l'assistante sociale Mlle SPAAS, toujours présente aux fêtes de la sécurité et toujours d'une extrême obligeance, et finalement pour M. GOOVAERTS, ingénieur principal-chef de service, qui après avoir été président suppléant des comités de sécurité les dirigera effectivement sous peu.



Après avoir adressé quelques mots de remerciements aux épouses, dont l'intérêt pour la Sécurité est indispensable, M. Van Habost termina son allocution en ces termes : « Je ne participerai plus à vos 4000 jours dans mes activités professionnelles, mais si vous réussissez à les atteindre et si moi-même, s'il plaît à Dieu, je puis suivre cet événement à distance, alors j'aurai la conviction d'avoir donné aujourd'hui le signal du départ vers une victoire encore plus grande dans votre action pour la Sécurité ».

Ensuite eut lieu la remise du cadeau, cette fois un réveil électrique, qui rappellera le record atteint. Le traditionnel ballotin de pralines pour les épouses ne fut pas oublié.

Un bal, offert par le comité des Fêtes de l'équipe n° 4 mit un point final et « tardif » à cette fête réussie de la Sécurité.

Le samedi 5 février 1972, cette cérémonie fut renouvelée; elle réunissait cette fois encore plus de 160 participants.

## Remise de distinctions honorifiques à Bruges

Le samedi 4 mars dernier, dans la belle salle gothique de la Sayehalle, à Bruges, a eu lieu la remise de décorations à une quarantaine d'agents du Groupe de la Flandre Occidentale.

Dans son discours, le nouveau Chef de Groupe, M. Vervaeet, souligna que l'évolution constante du monde dans lequel nous vivons, touche finalement, par les divers problèmes qu'elle provoque, chacun d'entre nous dans tous les centres d'activité : au service du mouvement comme à l'atelier, au service de la voie autant que dans les services administratifs. « Dans tous ces secteurs, ajouta M. Vervaeet, nous avons des agents qui ont donné le meilleur d'eux-mêmes pendant 25 ans et plus. Les Vicinaux leur doivent leur bonne réputation et bien que le transport public traverse une période difficile, l'avenir de notre Groupe sera assuré grâce à leur amour du travail.

Maintenant que la vitesse de nos véhicules et leur régularité sont constamment mises en échec par un trafic automobile grandissant, il n'y a vraiment plus que la courtoisie envers la clientèle qui nous reste comme qualité principale.

Tous les efforts réalisés par le per-

sonnel, chacun dans son service, doivent se concentrer sur ce point. Cela, ainsi que les soins apportés à la conduite et à l'entretien des véhicules nous feront regagner les faveurs du public.

M. Vervaeet félicita les jubilaires et ensuite, en compagnie de M. Keyngaert, ingénieur, remit leur décoration aux agents dont les noms suivent.

\*  
\*\*

### ORDRES NATIONAUX

#### ORDRE DE LA COURONNE

##### Chevalier

Haghebaert A., chef de service.  
Beuten H., ouvrier qualifié 1ère cl.

##### Palmes d'argent

Duchatelez G., ouv. qual. de 1ère cl.  
Pauwaert C., ouvrier qualifié.  
Steen M., ouvrier d'élite.  
Vanderlinden P., ouvrier d'élite.  
Blondeel A., ouv. qual. de 1ère cl.  
Depuydt V., ouvrier qualifié.  
Vandenbrouhede M., contrôleur.

#### Médaille d'or

Debrouwer G., conducteur A.B.  
Tournoy J., ouvrier qualifié.  
Arslijder D., conducteur A.B.  
Capelle A., conducteur.  
Cordier V., conducteur A.B.  
Dutreeuw J., conducteur A.B.  
Nassel A., ouvrier semi-qualifié.  
Strubbe Fr., conducteur A.B.

#### ORDRE DE LEOPOLD II

##### Chevalier

Desiere R., chef de mouvem. 2e cl.  
Van Droogenbroeck M., rédacteur.

#### Médaille d'or

D'Hondt G., conducteur A.B.

### DECORATIONS CIVIQUES

#### 35 ANS DE SERVICE

##### Médaille civique de 1ère cl.

Debusschere L., piocheur.

#### 25 ANS DE SERVICE

##### Médaille civique de 1ère cl.

Catrysse R., Carton G., Deduytsche M., Huys C., Lampo A., Lanckriet C., Lauwers D., mej. Peeters P.

#### Médaille civique de 2e cl.

Bos G., Carpentier G., Debeir J., Lust R., Nassel A., Vandenbroucke E., Vanysacker H., Willeput E., De Bou P., Delanghe F., Mars E., Pelgrim A., Van Reybrouck J., Vroman A.



## Nos Vicinaux

Bulletin bimestriel d'information pour les agents de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

Téléphone : 11.59.90 — Ext. : 335 — C.C.P. 32.27

Editeur responsable : L. Vanderfaellie, rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

# Le Prix Directeur Général Hoens

## Concours de dessins réservé aux enfants de nos maisons de vacances

Le Comité de Direction des Maisons de vacances s'est réuni le 1er février dernier. En fin de séance, il procéda à la désignation des lauréats du concours de dessin qui a lieu, chaque saison, à Zonnebloem et à Annette et Lubin.

Lorsque M. le Président Storme eut ouvert l'enveloppe qui contenait l'identité du lauréat choisi parmi les pensionnaires de Nieuport, on eut la surprise de constater que c'était Mlle Maria Van Gorp, de Turnhout, qui, pour la deuxième fois consécutive remportait le prix avec un dessin quelque peu similaire à celui de l'an dernier; cette fois, les petits baigneurs, mieux dessinés, sortent en souriant de l'onde amère !

Pour les dessins réalisés à Spa, la lauréate est Mlle Mireille Reusen, de Liège, qui a illustré la chanson bien connue « Il était une bergère ».

Les dessins primés sont reproduits ci-contre.

Nous profitons de l'occasion pour rappeler les conditions de participation à ce concours annuel.

*Le concours est réservé aux enfants âgés de 6 à 12 ans, qui suivent les cours primaires ou qui viennent de terminer les primaires, qui séjournent dans les maisons de vacances et dont le père (ou la mère) appartient au personnel de la S.N.C.V.*

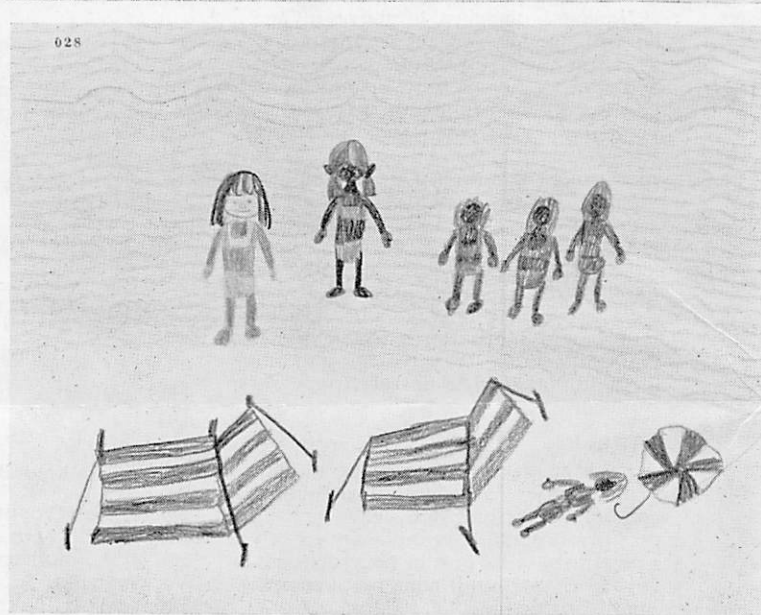
*Les candidats se feront inscrire auprès des gérantes des maisons de vacances, qui leur fourniront la feuille de dessin à utiliser. Cette feuille portera dans le coin supérieur de gauche un numéro d'ordre ainsi que l'indication de l'âge du concurrent. Au verso de la feuille sera collée une enveloppe dans laquelle sera glissée une fiche indiquant le nom et l'adresse du concurrent, la période de séjour dans la maison de vacances ainsi que la résidence administrative du père (ou de la mère).*

*Les dessins traiteront soit un sujet typiquement vicinal, soit un sujet relatif à la maison de vacances ou aux vacances en général. Ils seront effectués à main libre, au crayon, à l'encre ou à la gouache.*

*Les travaux seront remis, avant le départ, à la gérante de la maison de vacances.*

*Le concours sera clôturé le dernier jour d'ouverture de la maison de vacances.*

*Un jury, composé des membres du Comité de Direction des maisons de vacances, désignera les lauréats; un prix sera offert au premier lauréat de chaque maison de vacances.*



### LE 23ème PRIX LITTÉRAIRE CHATRIAN

Le Prix Chatrian est un prix de littérature ferroviaire créé par « La Vie du Rail », revue périodique destinée aux agents des chemins de fer français, et qui est assuré par une fondation internationale formée par tous les réseaux ferrés du monde employant du personnel de langue française.

Il a reçu le nom de Chatrian, en souvenir de l'associé d'Erckman, Alexandre Chatrian, qui effectua toute sa carrière de cheminot aux Chemins de Fer de l'Est.

Il est attribué, chaque année depuis 1950, à Paris, par un jury formé de personnalités du monde des lettres et du monde du chemin de fer.

Le 23ème prix a été décerné le 15 mars 1972 à M. Michel DOERR pour son ouvrage intitulé : «-Esthétique de la Locomotive à vapeur ».

Cet ouvrage, d'une remarquable présentation, très abondamment illustré, donne pour la première fois au monde, pensons-nous, une étude exhaustive sur l'évolution des locomotives à vapeur depuis leur apparition au début du XIXème siècle. Cette étude, où se rencontrent la connaissance approfondie de la machine à vapeur et l'appréciation artistique de la liaison entre l'esthétique et la nécessité technique, constituera à la fois une documentation précieuse et un plaisir pour le lecteur amateur de chemin de fer.

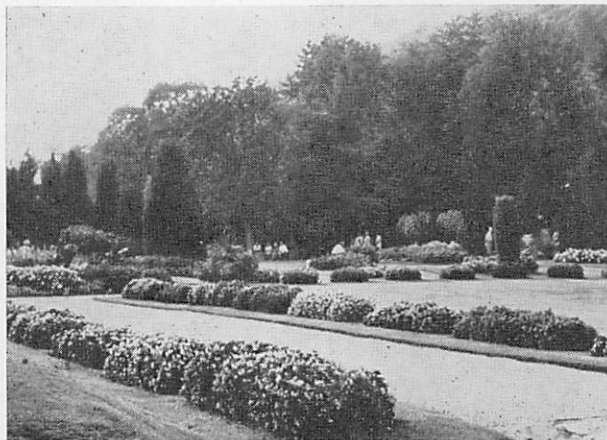
Pour tout renseignement complémentaire, écrire à la Rédaction de « Nos Vicinaux ».

# Autour de nos maisons de vacances

## LES BEAUX JARDINS A SPA

La photo ci-contre, à droite, montre les splendides massifs de fleurs que l'on peut admirer dans une propriété dont l'entrée donne sur l'avenue Reine Astrid.

Il s'agit d'un jardin expérimental appartenant à une firme commerciale qui vend des plants, des bulbes et des engrais; l'accès en est gratuit en période de floraison et les amis des fleurs sont enchantés de pouvoir se promener parmi les parterres et dans les serres, et de s'y reposer car les bancs ne manquent pas. Ce sera un de vos buts de promenade lorsque vous serez à Spa, chez Annette et Lubin.



## QUATRE GENERATIONS A ANNETTE ET LUBIN

Nos Maisons de vacances accueillent les agents de la Société Nationale et leur famille; il est, dès lors, fréquent de voir des grands-parents ou des petits-enfants profiter de ces belles installations. La saison dernière, quatre générations ont même été réunies à Spa.

L'heureux et fier arrière-grand-père, M. Bran, receveur pensionné de La Louvière, nous a envoyé la photo ci-contre où l'on voit, de gauche à droite; sa fille, Irène Bran, qui a épousé M. Maréchal, son épouse Mme Hélène Bran, leur arrière-petite-fille Nathalie Balthus (née en 1968) et leur petite-fille Claudine Balthus (née Marchal).

Tout ce petit monde, originaire du Centre, né entre 1906 et 1968, est d'accord pour vanter les charmes d'un séjour à Annette et Lubin.

## LE SEJOUR ANNUEL A ZONNEBLOEM DES PENSIONNES DU GROUPE

### LIEGE - NAMUR - LUXEMBOURG

Chaque année, M. Reusen, président de la fédération mutualiste des agents de la S.N.C.V. de Liège, Namur et Luxembourg met sur pied, pour ses membres pensionnés, un voyage au littoral, combiné avec un séjour de huit jours à la Maison de vacances Zonnebloem. En 1971, 55 pensionnés se sont inscrits pour la semaine du 29 mai au 5 juin et il y en eut encore 55 autres pour la semaine du 5 au 12 juin.

Le jeudi de chaque semaine, une excursion gratuite est organisée et le vendredi, la veille du retour, après le souper, une soirée musicale a lieu au cours de laquelle les vieux refrains sont repris en chœur et des talents cachés se font connaître dans une ambiance du tonnerre.

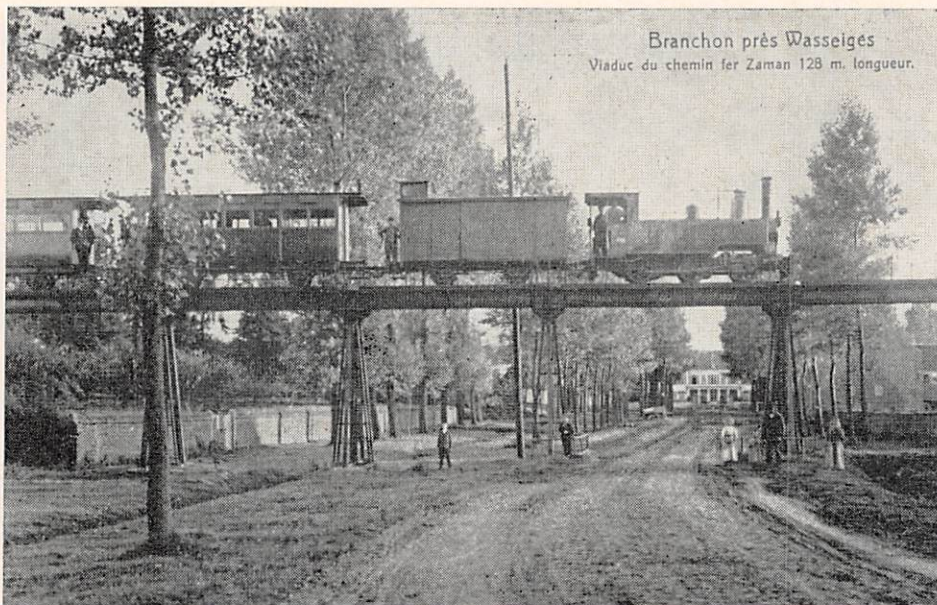
L'an dernier, les vacanciers ont fêté les noces d'or de leur président; M. et Mme Reusen furent fort touchés de cette initiative et, tard dans la nuit, les abords du Zonnebloem retentirent des chants des « Lidgeux » du troisième âge!

Bravo, M. Reusen et... ad multos annos!



*Cette scène typique de notre littoral montre l'agrément des vastes plages sablonneuses avec leurs brise-lames sentant bon l'iode. Parfois on y rencontre une barque de sauvetage que les enfants peuvent prendre à l'abordage.*

## L'écartement des voies dans le monde



L'article que nous avons fait paraître sur ce sujet dans le numéro de décembre semble avoir intéressé nos lecteurs.

C'est ainsi qu'on a fait remarquer que dans l'édition française de « Nos Vicinaux » nous avons omis de citer une voie à trois rails, qui a relié la gare SNCB de Londerzeel aux Grands Palais du Heysel.

Effectivement, en 1937, après la construction de ces Grands Palais, la S.N.C.V. fut autorisée à adjoindre un troisième rail à la voie métrique existant entre le Heysel et Londerzeel (station S.N.C.B.). On put ainsi

amener, sans transbordement, des équipements, des chevaux et des produits jusque dans les halls d'exposition. Ce 3<sup>e</sup> rail a toutefois été enlevé durant la dernière guerre et n'a pas été rétabli.

D'autre part, nous tenons à donner un complément d'information à propos d'une ligne dont nous avons raconté l'histoire dans le n° 52 (septembre - octobre 1954) de « Nos Vicinaux ».

Il s'agit du petit chemin de fer de Zaman, une ligne à l'écartement de 0,72 m.

En 1877, l'industriel namurois, M. Zaman, demanda l'autorisation de

construire une ligne de chemin de fer privée, reliant Ambresin à Taviers, à l'écartement de 0,72 m. La concession lui fut accordée, en vertu de la loi du 20 mai 1862.

L'article que nous avons consacré à cette ligne, il y a 17 ans, est très complet et nous ne pouvons songer à le reprendre dans son entier. Signalons aux amis des chemins de fer, qu'un Liégeois, M. Fellingue, a fait paraître un article plein de détails savoureux sur l'exploitation de cette ligne, dans le n° 23 de « Présence du Tramway » (septembre à décembre 1967).

## Départ de motrices sur l'air de... Valencia!

A la fin du mois de décembre dernier, la T.V. flamande, dans une séquence d'actualité, a montré 18 voitures de tramway bien reconnaissables

— il s'agissait de motrices vicinales type S 9900 — rangées sur un quai du port d'Anvers.

Ces voitures allaient être transpor-

dées sur un cargo appareillant pour le port de Valence, en Espagne.

Cette vente de matériel roulant vicinal ne constitue pas une nouveauté; en effet, c'est la troisième fois que nous cédon des motrices type N ou type S à une société espagnole, d'abord pour la ligne métrique abouissant à Gijon et maintenant pour Valencia.

Il ne s'agit pas de voitures P.C.C. puisque voilà douze ans que nous avons vendu au réseau de Belgrade (Yougoslavie) les P.C.C. que nous avons été les premiers à commander à la Brugeoise.

Les nombreux Belges qui passent leurs vacances en Espagne pourront aller vérifier comment ces motrices, qui proviennent du Groupe d'Anvers et du Brabant, se sont adaptées au climat et au mode de vie espagnols.

