

Nos Vicinaux

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

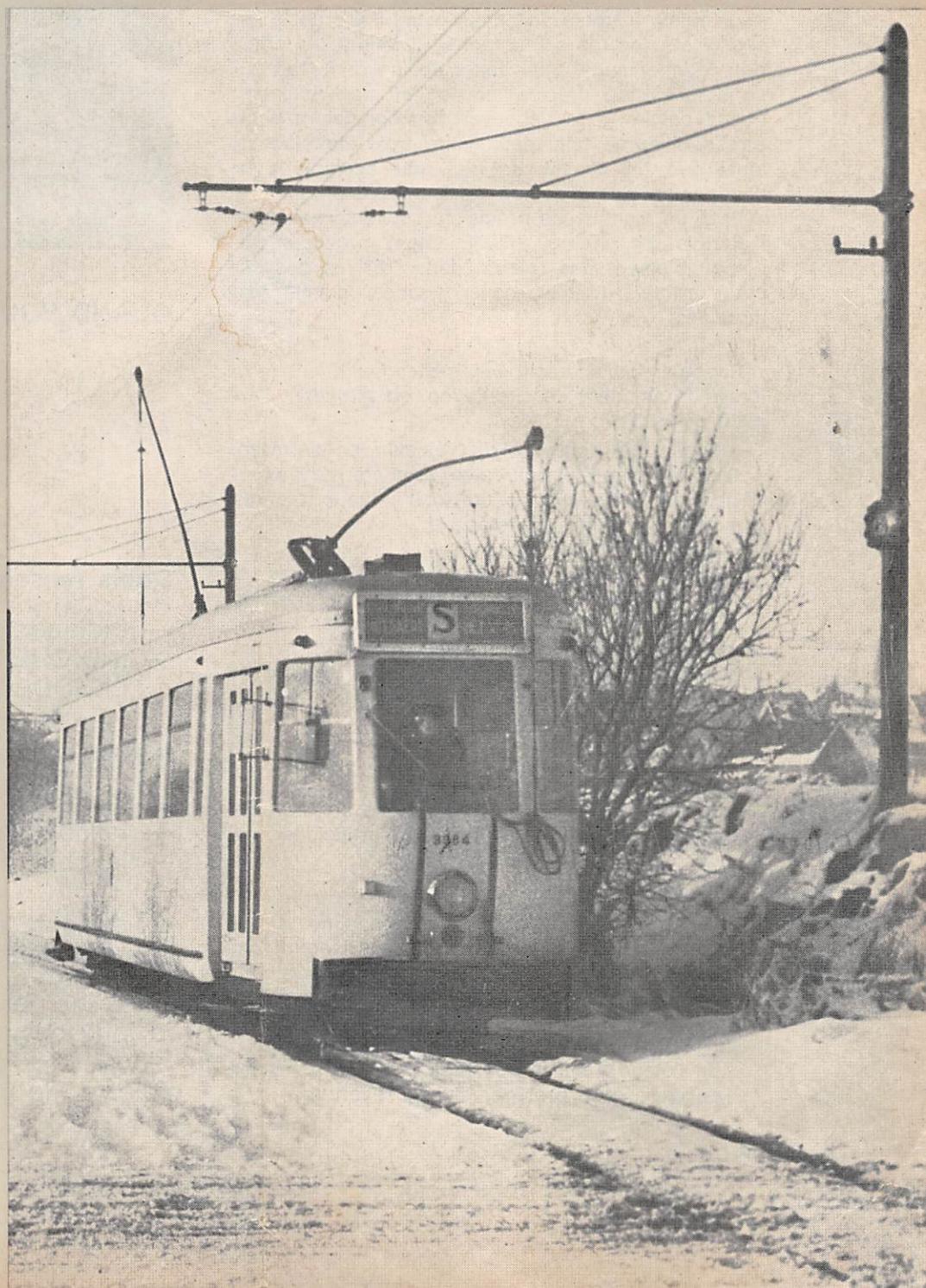
N° 161
NOVEMBRE-
DECEMBRE 1972
27ème ANNEE

SOMMAIRE

- 2 Les gestes qui sauvent.
- 5 Bulletin d'inscription pour les appartements au littoral
- 9 Bulletin d'inscription pour « Annette et Lubin ».
- 12 Werner von Siemens et l'histoire des premiers trams.
- 16 Bulletin d'inscription pour « Zonnebloem ».
- 20 Un dépôt entre cent : Rocoort.

Le tram S (Bruxelles - Het Voor), venant de Bruxelles, fait un arrêt sur le territoire de Strombeek avant d'emprunter la Reigerslaan, vers le terminus de Het Voor (Vilvoorde).

(Photo P. De Backer)



Des gestes qui sauvent

L'efficacité de notre organisation de secours médical « 900 » s'est imposée rapidement.

Il suffit, en effet, de former le numéro 900 sur un cadran téléphonique pour être immédiatement en contact avec le service qui peut fournir les secours nécessaires. Le long des autoroutes, des bornes téléphoniques sont reliées directement au « 900 » : il n'y a même plus de numéro à former.

Le service 900 enregistre malheureusement trop souvent des appels de ce genre : — « Allo ! Allo ! le 900 ? Venez vite, il y a un accident » — « Où ? » — « Ici, sur la route de Namur, vite ! il y a des blessés ! » et, clac, on a raccroché ! Il faudra du temps pour donner suite à un appel qui ne contenait aucune indication précise sur le lieu de l'accident; quand celui-ci sera découvert, on constatera peut-être qu'il aurait fallu deux voire trois ambulances, ainsi que tel ou tel matériel, par exemple pour dégager un blessé coincé dans un véhicule...

Bref, un manque de précision, souvent imputable, il faut le reconnaître, à l'affolement, provoque inmanquablement des retards dans l'arrivée des secours, retards dont les conséquences peuvent être mortelles.

*
**

Rappelons maintenant les gestes qu'il faut faire lors d'un accident de circulation, en attendant l'arrivée du « 900 » :

- couper le « contact » du véhicule en détresse, l'immobiliser (frein ou cales) et poster, à 100 mètres en avant et en arrière, des signaux (triangle rouge ou lampe clignotante),
- lutter contre l'incendie,
- prévenir l'asphyxie et l'hémorragie. Pour rendre le souffle, il faut pratiquer le bouche-à-bouche. Pour arrêter ou ralentir l'hémorragie, il faut d'abord exercer une compression directe (par un pansement, l'appui d'un poing nu, ou le coussin hémostatique convenablement serré) sur la plaie découverte.

Il ne faut jamais :

- donner à boire à un blessé, le déplacer sans raison impérieuse, l'évacuer dans une voiture particulière, pratiquer la respiration artificielle manuelle,

mais il faut toujours :

- allonger sur le côté le blessé inanimé et qui respire encore, la tête bien calée, le genou fléchi pour assurer la stabilité (sur le dos, il risquerait de s'étouffer par aspiration de sang ou vomissements), et le tenir au chaud sous une couverture. Si le blessé n'a pas perdu connaissance, il faut l'étendre sur le dos avec douceur, surélever les pieds, et le protéger d'une couverture.



QUAND VOUS APPELEZ LE

900

Quels renseignements faut-il donner ?

- Indiquer, si c'est utile, qui appelle.
- **INDIQUER, AVEC PRECISION, LE LIEU DE L'ACCIDENT.**

Indiquer, autant que possible

- le genre d'accident,
- le nombre de blessés,
- la gravité des blessures,

et, surtout, indiquer si les blessés sont coincés dans leur véhicule.

Dans les postes d'appel qui se trouvent le long des autoroutes, il n'y a ni combiné ni cadran; il suffit de soulever le volet et de parler devant l'ouverture.

Remise de distinctions honorifiques dans le groupe du Hainaut

Le samedi 30 septembre 1972 a eu lieu dans la salle des fêtes du Waux Hall, à Mons, la remise de distinctions honorifiques aux agents du Groupe.

M. Pourveur, Ingénieur en Chef, qui présidait la cérémonie en l'absence de M. Royen, Directeur, retenu par les funérailles d'un membre de sa famille, était entouré de MM. Foulon, Inspecteur principal adjoint, et Buidin, Inspecteur technique des Ateliers du Groupe, ainsi que des cadres de la Direction régionale et de Mme Laurent, assistante sociale.

Après avoir souligné le dévouement au travail des héros du jour, M. Pourveur évoqua les difficultés financières que connaît actuellement la Société Nationale.

Parlant des subventions accordées par l'Etat depuis le 1er janvier 1972, il incita chacun à déployer plus d'efforts encore dans l'accomplissement de sa tâche et à se montrer plus que jamais courtois envers la clientèle.

Il poursuivit ainsi : « Remarquons cependant qu'une des causes premières des difficultés de la Société Nationale lui permettra peut-être de prendre un nouvel élan. En effet, la prolifération des moyens de transport individuels soulève des problèmes insolubles : ralentissement de la circulation, difficultés de parage, accidents nombreux et, enfin, un danger plus sournois mais d'actualité : la pollution. Nous n'irons

pas jusqu'à prétendre que nos autobus sont des véhicules non polluants, mais il est certain qu'ils présenteront toujours l'avantage de créer par personne transportée une pollution plus faible.

» Espérons que cet avantage indéniable sera à l'origine d'une



» évolution favorable de la situation des transports en commun et de la S.N.C.V. en particulier.»

Il termina en félicitant les décorés et leur famille au nom du Conseil d'Administration, de M. le Directeur Général, de M. Royen, Directeur, et en son nom propre.

C'est ensuite, en musique et dans une excellente ambiance, qu'eut lieu la remise des médailles et diplômes.



ORDRES NATIONAUX

ORDRE DE LA COURONNE

Chevalier

Detaille A., Chef de service de 1^{er} cl.
Bousmanne E., Chef de serv. de 2^e cl.
Cornelis H., Chef de serv. de 1^{er} cl.
Jeanne G., Chef de service de 1^{er} cl.

Palmes d'Argent

Declerck G., ouvrier qualifié de 1^{er} cl.
Dykmans Fr., ouvrier d'élite.
Tibo A., ouvrier qualifié de 1^{er} cl.
Simons R., brigadier.
Solbreux L., ouvrier d'élite.
Smal F., brigadier.
Buisseret N., ouvrier qualifié de 1^{er} cl.
Lecoq M., ouvrier qualifié.
Catoul C., ouvrier qualifié de 1^{er} cl.
Noel L., chef receveur.
Musique G., brigadier.
Streel M., ouvrier qualifié.

Médaille d'Or

Trock H., conducteur AB.
Dubru L., conducteur AB.
Gilson G., conducteur électrique.
Nuyts E., conducteur électrique.
Lambert G., piocheur.
Sauvage D., conducteur électrique.
Segers R., ouvrier semi-qualifié.

ORDRE DE LEOPOLD II

Chevalier

Delys Ch., Chef de mouv. de 2^e cl.
Michez E., rédacteur.

Médaille d'Or

Bayot Fr., conducteur électrique.
Martens M., conducteur électrique.

DECORATIONS CIVIQUES

35 ANS DE SERVICE

Croix civique de 1^{ère} cl.

Fohal J., inspecteur technique.

Croix civique de 2^{ème} cl.

Nennin H., rédacteur.

Médaille civique de 1ère cl.
Colmant R., ouvrier qualifié.
Ledroit R., receveur.
Jacques L., ouvrier qualifié de 1^e cl.
Parmentier A., ouvrier qualifié.
Demoustier E., piocheur.
Vilain R., ouvrier qualifié de 1^e cl.
Seffers W., conducteur AB.

25 ANS DE SERVICE
Médaille civique de 1ère cl.
Delmotte R., Mathy A., Mons R.,
Maillien A., Brohez P.

Médaille civique de 2ème cl.
André R., Caussin R., Cordier D.,
Deriemacker M., Godart J., Huygens
G., Poupaert Fl., Soudan M., Urbain A.,
Witlock A., Blondelle L., Ghislain J.,
Maton A., Parent R., Benis E., Capiou
J., Coppée R., Durieux G., Delvigne
R., Deflem L., Lejeune L., Mabilie R.,
Meurice B., Spikerman R., Tilmant Gh.,
Van Malsacke G., Beugnies R., Cliquet
R., Delporte M., Lecomte L., Mercier
G., Thauvoye M., Vandriessche J.,

Petit R., Rasseneur G., Eloi A., Dieu V.,
Goard R., Allewaeters G., Colyn A.,
Denachtergal E., Gilquin H., Goyal A.,
Neus R., Vandeneynde A., Watteau H.,
Wauthier Fr., Bourgeois L., Gerard J.,
Gilles Fl., Hennebert J., Larbouillat A.,
Mathieu Ch., André A., Beguin M., Des-
salle J., Demunter L., Meeus Fr., Smidts
A., Thirion G., Caudron J., Colarts S.,
Dincq M., Dieu A., Liénard A., Mont-
tigny N., Magy G., Leleux H., Dejaiffe
J., Beugnies E., Dubois R.

Vacances 1973

La S.N.C.V. met à la disposition des membres et anciens membres de son personnel deux maisons de vacances et des appartements

APPARTEMENTS MEUBLES

Adresses : 8410 WENDUINE, Driftweg, 15
8460 KOKSIJDE, Dorlodotlaan, 25
8370 BLANKENBERGE, J. Van de Puttelaan, 1.

Périodes d'ouverture : toute l'année.

Durée minimum obligatoire du séjour : un demi-mois (du 1 au 15 ou du 16 à fin du mois), à l'exception des vacances de Pâques : voir ci-contre.

Période A = juillet et août.

Période B = vacances de Pâques (en 1973, du 7 avril au 23 avril), juin et septembre.

Période C = autres périodes pendant lesquelles un plus long séjour peut éventuellement être accordé.

La consommation d'eau et la fourniture de la literie sont comprises dans les prix ci-dessous.

La taxe de séjour est ajoutée au prix de location.

PRIX DE LOCATION

	Wenduine (1)			Koksijde (2)	Blankenberge (3)	
Chauffage	radiateurs électriques			radiateurs au gaz	chauffage central au gaz	
Nombre d'appartements	5	3	1	3	1	1
Numéros des appartements	1, 2, 3, 6, 9	4, 7, 8	5	11, 12, 13	14	15
Capacité des appartements	6 pers.	3-4 pers.	8 pers.	6 pers.	4-5 pers.	8 pers.
Nombre de chambres à coucher	2	1	4	3	1	2
PRIX (par demi-mois) :						
Période A	3.000 F	2.300 F	3.600 F	2.800 F	3.000 F	3.300 F
Période B	2.500 F	1.900 F	3.000 F	2.300 F	2.500 F	2.800 F
Période C	1.800 F	1.400 F	2.100 F	1.600 F	1.800 F	2.000 F
Taxe de séjour	82 F	42 F	165 F	325 F	20 F	40 F

REMARQUE

L'a.s.b.l. «Home de repos du personnel de la S.N.C.V.» accorde, par demi-mois de location en juillet et août (période A), une intervention de 100 F par enfant âgé de moins de 16 ans au 1-7-1973 et à charge, pour autant que :

— la location se limite à un demi-mois au cours de l'année;

— trois enfants au moins séjournent avec la famille et qu'ils soient à charge de celle-ci.

Cette intervention n'est pas consentie en faveur des enfants des membres du personnel appartenant au cadre supérieur.

- (1) Chaque appartement dispose d'une salle de bain équipée avec douche, lavabo, bidet et w.c. La consommation de gaz et d'électricité est portée séparément en compte.
- (2) Chaque appartement dispose d'une douche. La consommation de gaz est portée séparément en compte.
- (3) Le bâtiment dispose d'un garage, et chaque appartement est pourvu d'une douche. La consommation de gaz est portée séparément en compte.

NAMUR - PERWEZ exploité par autobus depuis 45 ans

Le service d'autobus Namur - Upiigny - Perwez figure à l'Indicateur Général sous le n° 920; les 24 km qui séparent Namur de Perwez sont couverts en 50 minutes.

Cette ligne a été autorisée à la S.N.C.V. le 8-2-1927 et fut mise en service le 1er mars 1927, ce qui fait, à l'heure actuelle, 45 années d'exploitation.

La photo ci-contre montre l'autobus 301, construit par la Franco-Belgel sur un châssis Autotracting; il fut mis en service en 1925 et envoyé à la mitraille en 1951.

De gauche à droite, nous retrouvons : Joseph Godfriaux, Joseph Laurent, Pierre Depauw (décédés) et Joseph Jandrin.



Un autobus à impériale aux Vicinaux ?

Pendant les années 1946-1947, lors de la bataille « du charbon » lancée peu après la libération du territoire, un vaste plan de **transport des mineurs** fut dressé et appliqué avec l'aide des Vicinaux. C'est de cette époque que date l'imposant réseau des transports spéciaux par autobus, gérés par la S.N.C.V.

Voici un curieux bus londonien revêtu du blason Vicinal qui servit tout un temps au transport des mineurs.



UN AUTOBUS A GAZOGENE

Cette photo a été prise en mars 1944. Nous voyons là une mission officielle composée de photographes professionnels et de membres du personnel des Musées royaux d'Art et d'Histoire du Cinquantenaire. Cet organisme, craignant vraisemblablement les suites imprévisibles d'un débarquement allié, avait obtenu de l'autorité

occupante la permission de photographier certains aspects de nos monuments historiques.

Nous avons voulu vous montrer comment un autobus vicinal, en pleine guerre, sans essence ni gasoil, pouvait effectuer des centaines de km grâce aux gaz produits par un double

gazogène brûlant du charbon anthracite très fin.

Le conducteur Coomans, du dépôt d'Overijse, aujourd'hui pensionné et à qui nous devons cette photo-souvenir, est le deuxième du groupe à partir de la droite.



Administration Centrale

En cette fin d'année, sont entrés en service :

A l'I.G., M. M. Favay, ingénieur, désigné pour le service de l'Informatique, M. R. Doom, qui est licencié en psychologie.

Au Secrétariat : Mlles A. Henrotte et N. Neyrinck (rédacteurs), M. S. Marchal, aide-imprimeur, transféré du groupe de Namur, et M. R. Sterckx, ouvrier qualifié, qui s'occupera de l'entretien des bâtiments.

A T/At. MM. G. Lacroix et Fr. Van Steenberghe, ingénieurs techniciens.

A T/Bat. le dessinateur-rédacteur M. F. De Maeght.

Nous leur souhaitons la bienvenue.

Liège

M. J.J. VANSTIPELEN PREND SA RETRAITE APRES UNE CARRIERE DE 48 ANS DE SERVICE

M. Vanstipelen avait un peu plus de 16 ans lorsqu'il fut embauché le 18-4-1924, comme piocheur, au dépôt de Lanaken - Tournebride où son père travaillait. Il passa bientôt à l'atelier où il apprit à nettoyer les chaudières et à remonter les pièces des locomotives à vapeur. Dès qu'il eut l'âge requis, il devint chauffeur puis machiniste et connut les durs horaires de midi jusqu'au lendemain à midi, avec découper loin du domicile.

Entre 1930 et 1932, on lui confia la conduite de la première automotrice diesel entre Maaseik et Lanaken.



M. Vanstipelen se souvient également d'avoir été occupé à l'entretien et à la conduite d'une vingtaine de véhicules automoteurs pourvus d'un moteur à essence Studebaker avec traction par chaîne.

En 1938, l'atelier de Bilsen fut transféré à Bassenge où Vanstipelen fut nommé brigadier et chargé de l'entretien des autorails à gasoil de la ligne Bilzen - Bassenge - Herstal et, en 1940, des tramways de la ligne Liège - Bassenge dont l'électrification fut prolongée jusqu'à Riemst, en 1948.

En 1958 enfin, tout le groupe passait à l'autobus.

M. Vanstipelen est fier, à juste titre, d'avoir été honoré de la confiance des directeurs et ingénieurs qui dirigèrent les groupes du Limbourg et de Liège pendant sa longue carrière.

Nous lui souhaitons une paisible retraite dans sa belle maison de Bassenge.

UNE CENTENAIRE PARMI NOS AYANTS DROIT

Quelques jours avant la semaine du Troisième Age, la rédaction de Nos Vicinaux a été avisée que la veuve d'un membre du personnel de la S.N.C.V. venait d'atteindre cent ans et avait été fêtée par l'administration communale de Mons-lez-Liège, où elle habite actuellement.

Il s'agit de Mme Marie Joséphine Renard, née à Aineffe le 4 novembre 1872; elle se maria à Borlez, le 1er avril 1899, avec M. Benaets, piocheur aux Vicinaux, qui termina sa carrière comme chef-piocheur. M. Benaets est décédé le 22 mai 1967, à l'âge respectable de 94 ans.

Madame Benaets s'occupe toujours du ménage, a l'œil à tout et a rarement consulté un médecin; elle affirme que le meilleur remède est le travail!

Nous souhaitons à Mme Benaets de jouir, longtemps encore, d'une excellente santé.

Limbourg

DECES DU CHEF DE DEPOT DE KOERSEL

Le 22 septembre dernier, M. Jacques Coninx, Chef de dépôt de 1ère cl. à Koersel, est décédé après une longue maladie.

Il était entré en service le 1er novembre 1929. Nommé Chef-receveur le 1er mars 1955, il fut promu chef de dépôt de 2ème cl. à Koersel en 1960. Le 1er juin 1965, il fut nommé chef de dépôt de 1ère cl. M. Coninx était un chef très compétent, aimé et respecté de tous ses subordonnés.

UN RALLYE

Le club de football « De Rode Duijvels », composé de conducteurs des dépôts-garages de Genk, Maaseik et Bree, a organisé un rallye automobile le 8 octobre dernier.

La distance à parcourir était de 25 km dans la pittoresque région d'As. Les organisateurs avaient estimé que le parcours pouvait être effectué en 2 h.; quelques participants ont néanmoins mis 6 h. et ont fait près de 100 km! La remise des prix s'effectua dans une ambiance joyeuse et chaque participant se déclara enchanté de son après-midi.

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Voici déjà 1973 et, comme chaque année, on renouvelle des cartes de familles nombreuses, mais, cette fois-ci, il y a du changement comme vous le savez!

Donc, la Ligue des Familles a envoyé à ses membres de nouvelles cartes pour les enfants de moins de 21 ans; elles sont toujours de couleur verte, mais désormais elles seront unilingues françaises, flamandes ou allemandes.

Le volet extérieur, que l'on doit vous présenter, ne montrera plus que le taux de réduction en caractères gras : 50 %, et le millésime de validité : 1973. Regardez cependant attentivement la photo ainsi que la date de naissance.

CONDUCTEUR : Rappelez-moi donc ce qui se passe pour les enfants de quatre à moins de dix ans!

B. : Eh bien! c'est simple; ne vous laissez pas influencer par les mesures prises par les Chemins de Fer Belges. Rappelez-vous une chose : aux Vicinaux IL N'Y A RIEN DE CHANGE en ce qui concerne les limites d'âge. D'ailleurs, les cartes de réduction font mention de cette différence.

C. : Donc chez nous : 75 % pour les enfants de quatre à moins de dix ans, 50 % pour les enfants de 10 ans et plus.

B. : Très juste, mais attention : pour le transport de 2 enfants de 4 à moins de 10 ans, on ne délivre qu'UN seul billet à 50 %, ceci en tarif « Vicinal ».

C. : La seule complication, c'est que sur les services d'autobus à tarif « autobus », pour chaque enfant de 4 ans et plus, on délivre un billet distinct à 50 % de réduction.

B. : C'est bien cela, et pour les parents les anciennes cartes bilingues restent en vigueur. Cependant, il y aura en circulation des cartes pour parents, UNILINGUES allemandes.

Pendant que nous y sommes, encore un mot sur les réductions : les nouvelles cartes pour journalistes délivrées par la S.N.C.B. sont toujours de couleur brune mais sont également unilingues avec un grand chiffre 75 % sur le volet extérieur.

Un rappel encore : sur les autobus à tarif « autobus » aucune réduction n'est accordée aux journalistes.

C. : Il ne me reste plus qu'à vous remercier et à vous souhaiter une année sans trop de difficultés avec les voyageurs.

ANNETTE ET LUBIN

Maison de vacances S.N.C.V.

4880 - SPA

Tél. : (087) 710.86

Conditions de séjour**A. CHAMBRES : Prix des nuitées**

NOMBRE DE NUITÉES	1	2	3	4	5	6	7	(*)	14	
Nombre de personnes adultes ou d'enfants de 4 ans et plus	1	75 F	130 F	180 F	205 F	250 F	300 F	350 F	50 F	700 F
	2	120 F	205 F	265 F	290 F	360 F	430 F	505 F	72 F	1.010 F
	3	160 F	275 F	345 F	370 F	470 F	560 F	660 F	94 F	1.320 F
	4	200 F	345 F	420 F	455 F	575 F	690 F	815 F	116 F	1.630 F
Enfant de moins de 4 ans	20 F	20 F	25 F	30 F	35 F	45 F	55 F	8 F	110 F	

— Le prix des chambres avec baignoire, par jour, est majoré comme suit : chambre pour 1 personne : 30 F
chambre pour 2 personnes : 60 F

(*) Pour les périodes comprises entre 8 et 13 jours, les prix mentionnés dans cette colonne, sont à ajouter, par jour, aux prix pour 7 jours.

B. REPAS : Petit déjeuner - dîner - souper.

Boisson comprise (bière ou eau minérale + tasse de café au dîner).

1) 215 F par jour.

2) 180 F par jour pour les enfants de 11 à moins de 14 ans.

3) 145 F par jour pour les enfants de 8 à moins de 11 ans.

4) 120 F par jour pour les enfants de 4 à moins de 8 ans.

5) 80 F par jour pour les enfants de 1 à moins de 4 ans.

6) Gratuit pour les enfants de moins de 1 an.

REMARQUE : Les pensionnés de la S.N.C.V. et leurs épouses bénéficient de conditions de faveur pour la pension complète pendant la période comprise entre le 13 juin et le 30 juin, ainsi qu'à partir du samedi 25 août; toutefois, les anciens membres du personnel qui étaient titulaires d'un grade supérieur à celui de sous-chef de bureau (ou assimilé) et leurs épouses ne bénéficient pas de ces prix réduits.

nuitée : 1 personne : 40 F

2 personnes : 53 F

repas : 180 F par jour.

REPAS NON PRIS PAR LES PENSIONNAIRES

Pas de réduction, mais, moyennant information donnée la veille au soir au plus tard, un en-cas sera fourni gratuitement.

C. REPAS COMPLEMENTAIRES :

	ADULTES	ENFANTS DE			
		11 à moins de 14 ans	8 à moins de 11 ans	4 à moins de 8 ans	1 à moins de 4 ans
Petit déjeuner	30 F	25 F	20 F	20 F	15 F
Dîner	120 F	105 F	85 F	75 F	50 F
Souper	80 F	70 F	55 F	45 F	30 F

Les prix mentionnés ci-dessus sont valables uniquement pour les membres du personnel, les anciens membres du personnel et ayants droit qui jouissent d'une allocation d'une caisse sociale de la S.N.C.V., ainsi que pour les épouses, les enfants à charge pour lesquels des allocations familiales sont allouées, et les orphelins bénéficiant d'une allocation C.R.A.

POUR LES AUTRES PERSONNES, CES PRIX SONT MAJORES DE 25 %

Le service, la T.V.A. et la taxe de séjour sont compris dans les montants indiqués.

REMARQUES IMPORTANTES

1°) Les membres (et anciens membres) du personnel ayant des enfants fréquentant l'école, auront **PRIORITE** d'accès en juillet et août, à la condition qu'eux-mêmes et les enfants fassent effectivement partie du groupe familial pour lequel le séjour est sollicité et que la demande d'inscription soit introduite *avant le 15 ju'n*.

2°) L'a.s.b.l. « Home de repos du personnel de la S.N.C.V. » accorde une intervention dans les frais de séjour des enfants du personnel de la S.N.C.V. âgés de moins de 16 ans au 1-7-1973. Cette mesure n'est d'application que pour un séjour de 4 jours au minimum et de 14 jours au maximum; les enfants des membres du personnel appartenant au cadre supérieur ne bénéficient pas de cette faveur.

PERIODE D'OUVERTURE EN 1973

Du samedi 9 juin (veille de la Pentecôte) au dimanche 9 septembre.

Histoire de l'eau de SPA

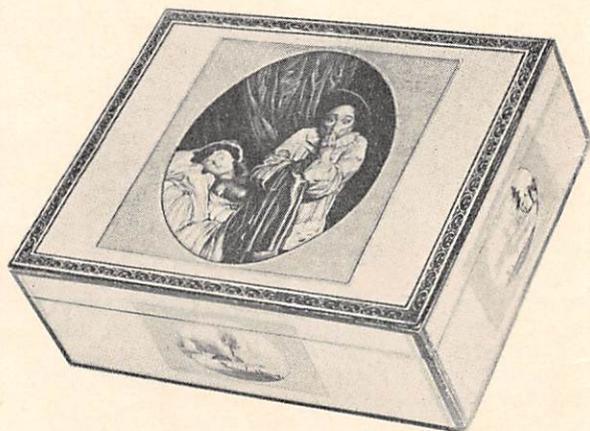
De ce temps-là datent les *jolités* qui, autant que les eaux, allaient faire la renommée de Spa. Ce furent d'abord des cannes décorées et vernies, puis des boîtes, voire des meubles. On apprit à en tremper le bois dans l'eau ferrugineuse pour lui donner une teinte grisâtre particulière, on l'orna de dessins et de peintures reproduisant des fleurs, des paysages, des devises galantes, des tableaux de Boucher, de Greuze, de Teniers, de Delacroix. On incrusta de l'ivoire, de la nacre, de l'écaille, de l'étain. On fit tant et si bien qu'à la fin du dix-neuvième siècle les boutiques de Suisse et du Midi offraient aux villégiateurs des objets que nos artisans spadois fabriquaient à la chaîne et que sans vergogne ils marquaient d'un *Souvenir de Fribourg*, — ou de Grasse, ou de Nice. A présent cette petite industrie a quasiment disparu, mais les collectionneurs recherchent encore notamment les meubles laqués, à décor pseudo-chinois, dont les plus célèbres portent la signature de Gérard Dagly.

DE MONOPOLE EN MONOPOLE

EN BOUTEILLES DEPUIS LE XVII^e SIECLE

C'est vers le milieu du XVI^e siècle que les médecins se mirent à recommander l'eau de Spa à leurs malades non transportables et que les habitants de l'endroit, heureux de l'aubaine, commencèrent à la mettre en bouteilles pour la vendre plus commodément. Ce dernier adjectif doit d'ailleurs se comprendre en tenant compte de l'époque. Les fioles de verre brun, très différentes par la forme de nos récipients actuels, commençaient leur voyage à dos d'homme, dans des hottes. Elles gagnaient ainsi Liège, où bateaux et carrioles pouvaient les prendre en charge et les conduire vers des villes et pays voisins, jusqu'en Italie, et même en Angleterre.

Au cours du *grand siècle* (le 17^e), les autorités locales s'avisèrent que deux mille fioles de leur liquide étaient produites chaque semaine. Le 27 janvier 1688, elles décrétèrent que chaque flacon devrait porter un cachet d'authenticité, sous le prétexte d'en garantir le contenu, mais, en réalité, pour percevoir plus sûrement une taxe à l'exportation instaurée par la même occasion. En contrepartie les habitants de Spa obtinrent le droit exclusif de vendre l'eau de leurs sources. Ces derniers avaient entre-temps compris que le touriste-curiste avait habituellement la bourse bien garnie et qu'on pouvait la lui alléger en lui monnayant des *souvenirs* en plus du gîte.



Un souvenir de Spa. Une boîte Louis XVI.

(Cliché C.G.T. Photo Collier)

Le monopole accordé aux habitants de Spa en appela de plus restreints. A plusieurs reprises, l'un ou l'autre commerçant essaya d'obtenir l'exclusivité, spécialement au dix-huitième siècle qui fut un âge d'or pour les exportateurs de la région. Ces tentatives échouèrent momentanément, mais au cours du siècle dernier des concessions furent accordées à quelques sociétés. Leurs dirigeants, manquant d'envergure, ne surent en profiter. En 1863, le conseil communal désigna un exploitant unique, un certain Bernard Cazeux. Il fut suivi d'autres bénéficiaires, tandis que l'idée germa d'offrir l'eau de Spa au grand public en tant qu'eau de boisson et non plus seulement médicinale. En 1905, un *Syndicat fermier des Eaux minérales de Spa* lança la *Royale Spa* dans cet esprit, tandis qu'en 1911 la ville afferma les établissements *balnéaires* à une société anglo-belge (*The Spa Syndicate Development Ltd*), moyennant un loyer annuel de vingt mille francs (d'avant 1914 !). L'entente fut toutefois brève entre le propriétaire et le fermier. Une nouvelle société en profita. Créée en 1921, la *Compagnie fermière des eaux de Spa* devait obtenir le monopole total deux ans plus tard, après avoir remplacé le *Spa Syndicate* et englobé le *Syndicat fermier*. C'est alors seulement, en 1923, que l'on put adopter la dénomination de *Spa monopole*.

Les installations permettent de remplir 1.750.000 bouteilles par jour.

NOUS, CHAMPIONS DES BUVEURS D'EAU

Notons à ce propos que le Belge est un grand consommateur de boissons non alcoolisées : quatre-vingts litres par an et par habitant (contre 60 pour l'Allemand, 55 pour le Français, 22 pour le Britannique par exemple). Les limonades prennent toutefois une grande place et atteignent les quatre dixièmes de la production chez *Spa monopole*.

(D'après la revue « Par-delà »)

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Anne chez Haulot R. (Durnal)

ANVERS

Vicky chez Denissen L. (Wommelgem)
Gert chez Heylen J. (Langdorp)

FLANDRE ORIENTALE

Ilse chez Van Put H. (Belsele)
Mario chez De Ridder J.-P. (Gand)
Irina chez Smet Karel (Tamise)
Cindey chez De Brackeleir (St-Amandsberg)
Tom chez Van Hauwermeiren R. (Uitbergen)

HAINAUT

Vinciane chez Versaavel (Montignies-I.-Tilleul)
Vincent chez Dinjar A. (Nalinnes)
Valérie chez Gillart D. (Marchienne)
Dominique chez Cambier (Leval-Trahegnies)
Ingrid chez Dumont Y. (Goutroux)
Dominique chez Simon (Strépy-Bracquegnies)
Eric chez Dufrane W. (Eugies)
Christelle chez Stoquart Chr. (Frameries)
Myriam chez Perick J. (Pironchamps)
Laurence chez Piérard Fr. (Havré)

NAMUR-LUXEMBOURG

Véronique chez Lebrun J. (Florennes)
Carine chez Koeune R. (Martelange)
Magali chez Courtois D. (Namur)

LIEGE

Christele chez Doemer A. (Seny)

BRABANT

Christian chez Van Himst J.-P. (Roosdaal)
Sandra chez Mertens R. (St-Pieters-Leeuw)
Jean-Pierre chez Pans W. (Waterloo)
Katrien chez Eelen J. (Heverlee)
Nathalie chez Depauw J. (Arquennes)

LIMBOURG

Ronny chez Peeters Cl. (Koersel)
Inge chez Buttiens J. (Zepperen)
Mario chez Groven Fl. (Hasselt)
Patricia chez M. Nijs R. (Paal)
Ingrid chez M. Olietelder J. (Hasselt)
Steven chez M. Rutten W. (Kuringen)
Sandra chez Vandormael E. (Vliermaal)
Roel chez Winters A. (Genk)

FLANDRE OCCIDENTALE

Mark chez Vanderwee W. (Bredene)
Saskia chez Aneca M. (Ostende)
Anouschka chez Coopman D. (Nieuport)
Mario chez Kempe R. (Moerkerke)
Gwendy chez De Bruyne G. (Nieuport)
Nancy chez M. Olievier E. (Wevelgem)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle Stiernon B. a épousé M. De Mars M.
Mlle De Coessemaeker a épousé M. Vanhove de T/At.

ANVERS

Willem F.M. a épousé Mlle De Laet G.

FLANDRE ORIENTALE

Saey A. a épousé Mlle De Beule L.

HAINAUT

Scory A. a épousé Mlle Fontenelle A.
Roulet J. a épousé Mlle Majot M.

NAMUR-LUXEMBOURG

Balza Fr. a épousé Mlle Fourneaux M.
Pierre A. a épousé Mlle Sosson M.-Th.
Tassin G. a épousé Mlle Aengeveid S.
Grandjean L. a épousé Mlle Wéry Cl.
Dabe M. a épousé Mlle Sacré J.

LIEGE

Goffart J.-Cl. a épousé Mlle Sior J.
Nulens G. a épousé Mlle Boelens N.
Soudon A. a épousé Mlle Labarre Ch.
Wilmette V. a épousé Mlle Lejeune A.

BRABANT

Buyens J. a épousé Mlle Van Buggenhout B.
Herremans V. a épousé Mlle De Geyter L.
Van de Velde a épousé Mlle Van de Velde N.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de septembre-octobre 1972

Années
de service

ANVERS

Breugelmans E., ouvrier qual. 42
Coolen H., ouvrier d'élite 39

FLANDRE ORIENTALE

Van Dorpe R., brigadier 47
Vermeulen J., chef d'atelier 1e cl. 41
Vandecasteele P., ouvrier d'élite 37

HAINAUT

Caufriez R., chef de dépôt 1e cl. 41
Dupont E., receveur 38
Mairy Ch., ouvrier qual. 1e cl. 37

NAMUR-LUXEMBOURG

Praile A., conducteur A.B. 31

LIEGE

Servais J., chef de service 2e cl. 49
Vanstipelen J., brigadier 48
Orij L., conducteur él. 44
Ramjoie J., receveur 36
Pinte H., ouvrier d'élite 32
Tibo A., ouvrier semi-qual. 31

BRABANT

Frans A., conducteur A.B. 46
Michiels M., piocheur 44
Van den Bergh J.B., receveur 41
Bauwens J., receveur 35
Crab J.B., receveur 34
Ovart J., piocheur 32
Arnould L., piocheur 30
Janssens A., ouvrier d'élite 23
Stevens D., conducteur él. 23

LIMBOURG

Willemans M., brigadier 44

FLANDRE OCCIDENTALE

Huys E., conducteur él. 31
Vanalderweireldt E., conducteur él. 29
Verhulst M., conducteur A.B. 22
Devos M., piocheur 18

Nécrologie

AGENTS EN SERVICE

Age

ANVERS

Dillen K., receveur 60

HAINAUT

Vittone E., brigadier 57
Theis R., contrôleur 58
Mahillon R., ouvrier qualifié 1e cl. 42

BRABANT

Bouchez R., conducteur AB 48
Bollaerts L., ouvrier qualifié 1e cl. 57

LIMBOURG

Coninx J., chef de dépôt de 1e cl. 60

FLANDRE OCCIDENTALE

Vroman L., conducteur AB 54

ALLOCATAIRES

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

ANVERS

Adriaensens J.B., ouvrier qualifié 1e cl. 64
Vermeulen J., brigadier 64
Van Gils P., conducteur électrique 68
Van Dijk J., ouvrier qualifié 72
Proost E., receveur 74

FLANDRE ORIENTALE

Van Hoorebeke A., conducteur électrique 79
Van Maideghem M., ouvrier qualifié 64
Vandevelde Th., ouvrier qualifié 79
Verwilghen M., receveur 73

HAINAUT

Urbain J., ouvrier qual. 1e cl. 57
Cambier F., conducteur électrique 59
Dumont A., receveur 67
Rousseau C., commis 72
Michel O., rédacteur 78
Defrenne A., piocheur 60

NAMUR-LUXEMBOURG

Guyot G., ouvrier qualifié 72
Pirard G., contrôleur 64
Baisir A., chef de dépôt de 2e cl. 73
Delneste L., chef de service de 1e cl. 82
Henrot H., chef receveur 89

LIEGE

Defraiture L., piocheur 62
Suis M., conducteur AB 59

BRABANT

Van Hassel G., receveur 75
Raes R., ouvrier qual. 1e cl. 63
Michiels Fr., receveur 64
Van Langendonck A., commis 66
Storms G., piocheur 80
Le Roy L., ouvrier qualifié 1e cl. 65
Veny F., ouvrier qualifié 1e cl. 79
Dulier E., brigadier 77
Thollebeke E., contrôleur 65
Vervloesem L., visiteur 86
Geeroms R., contrôleur 63

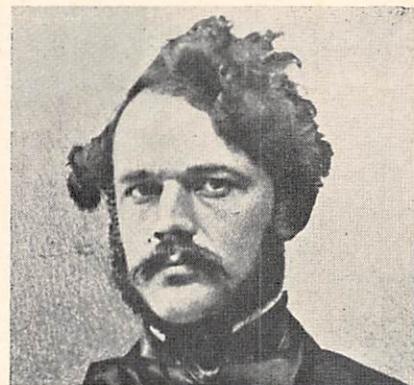
LIMBOURG

Schoofs E., freineur 83
Moesen J., conducteur électrique 77
Simons H., conducteur AB 60

FLANDRE OCCIDENTALE

De Meyer E., ouvrier qualifié 83
De Buck L., chef receveur 87
Ghillebert R., conducteur électrique 78
Commeine E., conducteur électrique 74
Spriet A., receveur 77

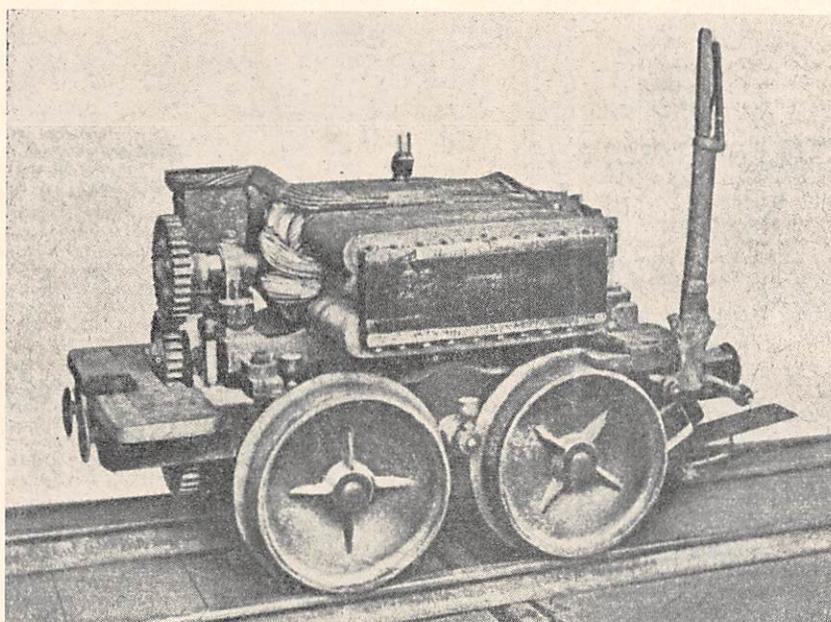
Il y a quatre-vingts ans mourait Werner von Siemens, père du tramway électrique



Les photos de Werner von Siemens que l'on publie, datent habituellement de la fin de sa vie. Nous avons préféré ce document, assez rare, montrant le visage à la fois volontaire et quelque peu romantique du jeune Werner Siemens.

Le 13 décembre 1816, à Lenthe près de Hanovre, un troisième enfant naissait dans la famille Siemens; au baptême, il reçut le prénom de Werner et il allait devenir plus tard inventeur, ingénieur et physicien de réputation mondiale.

fut livrée à la circulation publique et elle transporta, en quatre mois, plus de 80.000 visiteurs assez impressionnés (voir photo). Le petit train historique de Siemens figura encore à d'autres expositions analogues, souvent avec des machines imitées de



Première locomotive électrique du monde, construite par Siemens et Halske et qui circula, le 31 mai 1879, à l'exposition de Berlin.

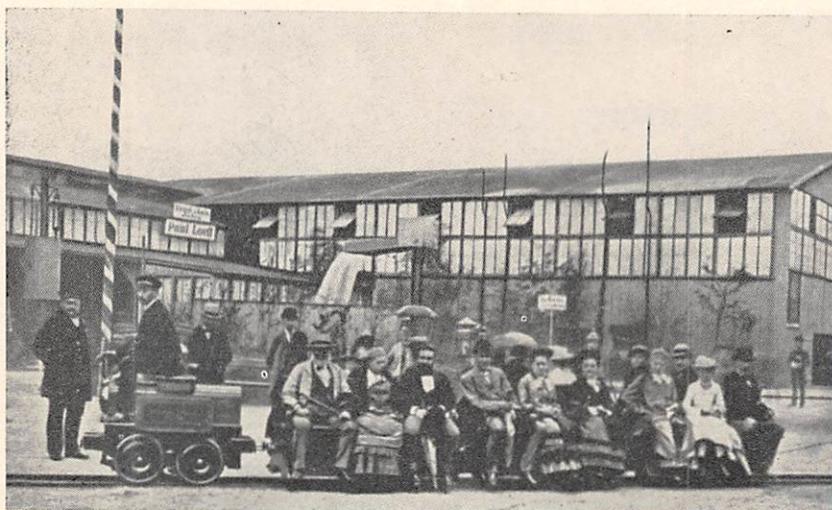
Werner Siemens ne fut pas un simple inventeur; il chercha toujours — avec succès — une application pratique de ses multiples découvertes dans le domaine de la physique et de l'électricité. Comme inventeur de la dynamo industrielle pour courants forts (1866), il fut à l'origine de la création du tramway électrique et il devint le pionnier de l'application de la force motrice électrique dans le transport de personnes.

*
**

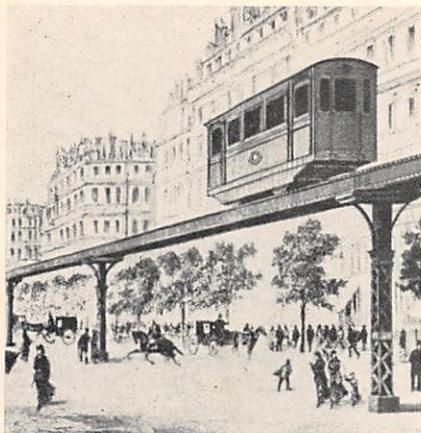
En 1879, il y eut un événement mémorable : un **premier service démonstratif et commercial de chemin de fer électrique**; du moins, s'agissait-il du premier qui ait fonctionné d'une manière réellement pratique : celui de la société Siemens et Halske pour convoyer les visiteurs dans l'enceinte de l'exposition industrielle de Berlin.

C'est, en effet, le 31 mai 1879 que cette première voie ferrée électrifiée

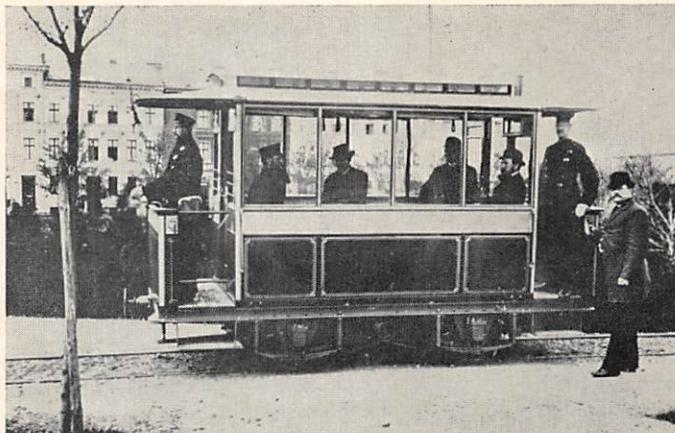
la première. Il n'en demeure pas moins que ce petit train possédait déjà les organes essentiels des réseaux de traction électrique actuels. En effet, après un essai infructueux d'utilisation des rails pour constituer, l'un le conducteur d'aller, l'autre celui de retour du courant, ce qui obligeait à tenir toutes les roues isolées des essieux et à limiter la tension à 150 volts, on utilisa un rail central d'amenée du courant, et ce dernier était capté par frottement de balais en fils de cuivre, les rails de roulement servant au retour du courant. La petite locomotive portait une dynamo de 3 ch. type série, bipolaire avec induit en tambour dont l'arbre transmettait son mouvement aux essieux par une série d'engrenages. La machine remorquait trois wagonnets où étaient assis une vingtaine de personnes, à la vitesse de 12 km à l'heure. Bien que réalisée pour ce transport d'exposition, cette locomotive et les installations avaient été étudiées pour le transport des charbons aux mines de Cottbus, ce qui expliquait l'usage d'une locomotive et non de wagons automoteurs. L'énorme succès de cette réalisa-



Première locomotive électrique de Siemens et Halske assurant le transport des visiteurs dans l'enceinte de l'exposition de Berlin, en 1879.



Métropolitain électrique aérien (Hochbahn) proposé par W. Siemens.



Tramway électrique de Berlin-Gross-Lichterfelde (1881) sous sa forme primitive à deux rails de polarités opposées.

tion stimula le zèle des chercheurs et on vit, à partir de ce moment, les essais de traction électrique se multiplier dans tous les pays.

Peu de temps après, Siemens présenta à la municipalité de Berlin un projet de métropolitain électrique aérien (voir dessin).

Toutefois, les multiples difficultés qu'il rencontra lors des formalités préalables à l'approbation des plans, avaient provoqué de sérieux retards, en sorte que Siemens se décida à construire une ligne de tramways ordinaire, dont l'exécution était à la fois plus économique et plus simple.

En 1881, les plans étaient prêts et le 16 mai de la même année, la première ligne de tramway électrique au monde (2 km 500 en voie métrique) était inaugurée à Lichterfelde, près de Berlin. Elle avait été construite par Siemens pour remplacer des omnibus à chevaux. La tension de service était de 180 Volts et était produite par une dynamo fournissant environ 7,4 CV à la motrice; la vitesse pouvait aller jusqu'à 40 km/h. Le véhicule tirait son

courant d'un rail et le renvoyait par l'autre.

Des essais furent effectués, sur cette ligne de tramways, en vue de connaître les diverses possibilités de prise de courant. Finalement, le système initial (prise de courant par les rails) fut abandonné et l'on passa au fil de contact avec archet, qui devait devenir, par la suite, une partie essentielle du tramway électrique.

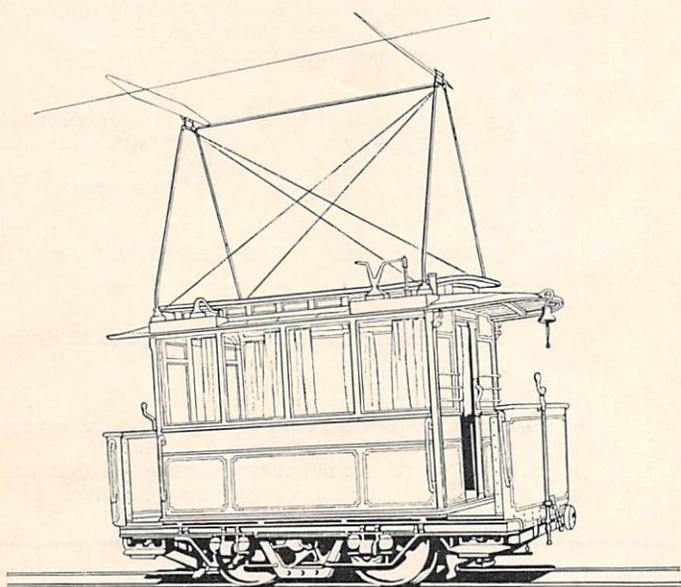
En reconnaissance pour les services qu'il avait rendus, Siemens fut anobli, en 1888, par l'empereur Frédéric III, et put s'appeler désormais Werner von Siemens.

En 1890, Werner von Siemens céda la direction de son entreprise à son frère et à deux de ses fils. Il décéda le 6 décembre 1892.

En parcourant les « Mémoires de ma vie », rédigés par Werner von Siemens à la fin de son existence, le lecteur est frappé par les dons géniaux manifestés par cet inventeur qui fut en même temps un chef d'entreprise de format international. Mais on constate avec étonnement, que l'auteur n'a

consacré que quelques lignes et deux ou trois photos à la relation de ses premiers essais mondiaux de traction électrique, réalisés alors que Siemens avait près de 65 ans. Par contre, dans le récit de sa carrière d'inventeur, qui commença dès 1842, il raconte comment il inventa et perfectionna des appareils de télégraphie, comment il créa une firme pour la manufacture de ces appareils qui devint, sous sa direction, une des plus grandes entreprises électriques du monde. Nombre d'inventions de Siemens sont liées aux modes de transmissions télégraphiques et la firme de Werner von Siemens a créé des réseaux de télégraphie sans fil dans de nombreux pays et notamment en Russie.

Quoi qu'il en soit, le tramway de Lichterfelde restera un événement important dans l'histoire de la traction électrique, parce que le montage électrodynamique « série » mis au point en 1866 et réalisé en 1879 par Siemens, gouverne encore aujourd'hui la presque totalité des moteurs de traction électrique.



En 1890, le tramway Berlin-Gross-Lichterfelde fut équipé de conducteurs aériens, avec captation du courant par archet.

FAHRPLAN	
der	
Electrischen Eisenbahn	
in. Groß-Lichterfelde	
zwischen dem Bahnhof der Anhaltischen Eisenbahn	
und der Haupt-Kadetten-Anstalt.	
Som 16. Mai 1881 ab täglich bis auf Weiteres.	
Abfahrt von der Haupt-Kadetten-Anstalt:	Abfahrt vom Bahnhof Gross-Lichterfelde:
6, ⁰⁰ Morgens.	6, ³⁰ Morgens.
7, ¹⁵ "	7, ³⁰ "
7, ³⁰ "	8, ³⁰ "
9, ³⁰ "	12, ¹⁵ Mittags.
12, ³⁰ Mittags.	1, ³⁰ Nachmittags.
2, ¹⁵ Nachmittags.	2, ³⁰ "
3, ³⁰ "	3, ⁴⁵ "
4, ³⁰ "	4, ³⁰ "
5, ³⁰ "	5, ³⁰ "
6, ⁴⁵ "	7, ³⁰ Abends.
8, ³⁰ Abends.	8, ⁴⁵ "
10, ³⁰ "	11, ³⁰ "
Fahrzeit für die ganze Strecke 10 Minuten.	
Siemens & Halske, Berlin.	

Horaire de la première ligne du tramway électrique.

Extraits du règlement d'ordre intérieur

ZONNEBLOEM

1. Durée du séjour.

En principe, le séjour commence le samedi avec le repas du midi et se termine le samedi suivant après le petit déjeuner.

2. Heures d'ouverture.

La maison est ouverte de 6 h 30 à 23 h 30.

3. Heures de repas.

Petit déjeuner : de 8 h à 9 h
Dîner : de 12 h à 13 h
Souper : de 18 h à 19 h

4. Chambres.

Les chambres sont accessibles à partir de 14 heures le jour de l'arrivée.

L'entretien journalier incombe aux vacanciers. Le matériel nécessaire à cet effet se trouve à leur disposition dans les locaux indiqués.

Les chambres doivent être mises en ordre pour 10 h du matin; la Direction se réserve le droit de visiter les locaux à partir de 10 h 30.

Le jour du départ, les chambres doivent être libérées pour 9 h du matin. Les draps et couvertures seront pliés et déposés sur les lits.

Des prises de courant sont installées, mais uniquement pour l'emploi de rasoirs électriques. Tension : 220 V.

Les voitures d'enfant peuvent être garées.

L'emploi de poste radio portatif n'est pas admis dans les lieux communs de l'établissement. Dans les

chambres, l'intensité des postes doit être réglée de façon à ne pas déranger les autres vacanciers et leur utilisation n'est plus autorisée après 22 h 30.

5. Bains.

Des baignoires et des douches sont à la disposition des vacanciers de 11 h à 12 h et de 16 h à 18 h, sauf le dimanche.

Le prix, fixé à 30 F pour une baignoire et à 15 F pour une douche, est à payer avant l'emploi.

6. Bains pour enfants.

Des bains pour enfants jusqu'à l'âge de 3 ans, sont mis gracieusement à disposition de 7 h 30 à 9 h 30 et de 17 h à 19 h.

7. Lessive.

Le petit linge peut être lessivé, dans les locaux aménagés à cet effet, de 8 h à 11 h et de 19 h à 21 h.

Il pourra y être séché, ainsi que dans la cour.

11. Animaux.

Il est interdit d'introduire des animaux dans l'établissement.

14. Paiement.

Le paiement se fera à la fin du séjour. Il est cependant permis de verser un acompte à l'entrée.

Le personnel étant normalement rétribué par l'institution, il n'y a pas lieu de lui octroyer de pourboire.

ANNETTE ET LUBIN

1. Durée du séjour.

En principe, le séjour commence le samedi avec le repas du midi et se termine le samedi suivant après le petit déjeuner.

2. Heures d'ouverture.

La maison est ouverte de 6 h 30 à 23 h 30.

3. Heures de repas.

Petit déjeuner : de 8 h à 9 h
Dîner : de 12 h à 13 h
Souper : de 18 h 30 à 19 h 30

4. Chambres.

Les chambres sont accessibles à partir de 14 heures le jour de l'arrivée.

L'entretien journalier incombe aux vacanciers. Le matériel nécessaire à cet effet se trouve à leur disposition dans les locaux indiqués.

Les chambres doivent être mises en ordre pour 10 h du matin; la Direction se réserve le droit de visiter les locaux à partir de 10 h 30.

Le jour du départ, les chambres doivent être libérées pour 9 h du matin. Les draps et couvertures seront pliés et déposés sur les lits.

Des prises de courant sont installées, mais uniquement pour l'emploi de rasoirs électriques. Tension : 220 V.

L'emploi de poste radio portatif n'est pas admis dans les lieux communs de l'établissement. Dans les chambres, l'intensité des postes doit être réglée de façon à ne pas déranger les autres vacanciers et leur utilisation n'est plus autorisée après 22 h 30.

5. Bains.

Les pensionnaires qui occupent une chambre sans baignoire peuvent disposer d'une salle de bain commune à chaque étage. Les clefs de ces salles de bain se trouvent à la Direction. Le prix est de 30 F par bain.

6. Lessive.

Le petit linge peut être lessivé et séché dans un local aménagé à cet effet.

10. Animaux.

Il est interdit d'introduire des animaux dans l'établissement.

12. Paiement.

Le paiement se fera à la fin du séjour. Il est cependant permis de verser un acompte à l'entrée.

Le personnel étant normalement rétribué par l'institution, il n'y a pas lieu de lui octroyer de pourboire.

L'attention des vacanciers est attirée sur le fait qu'ils ne peuvent bénéficier de l'intervention de l'a.s.b.l. « Home de repos du personnel de la S.N.C.V. » dans le coût de la pension de leurs enfants, âgés de moins de 16 ans au 1er juillet et à charge, que pendant une période de maximum 14 jours au cours de l'année et que cette limitation s'applique aux deux maisons de vacances « Zonnebloem » et « Annette et Lubin », ainsi qu'aux appartements de la S.N.C.V. à Wenduine, Koksijde et Blankenberge.

L'HIVER AU LITTORAL



Chacun a déjà entendu dire qu'un séjour d'une semaine ou deux à la mer, en hiver, peut être bénéfique à tous points de vue. D'ailleurs, le nombre de pensionnés qui ont choisi de vivre la plus grande partie de l'année au littoral, devient de plus en plus important.

Rappelons, à ce sujet, que les appartements meublés que la Société Nationale possède à Wenduine, Koksijde et Blankenberge peuvent être loués **toute l'année** (voir page 4 de ce numéro). Ajoutons que le chauffage électrique ou au gaz, installé dans ces appartements, a pour avantage essentiel de pouvoir être arrêté ou mis en veilleuse, et qu'une température satisfaisante est rapidement atteinte lorsqu'on remet ce chauffage en marche.

Alors, songez qu'un appartement vous attend à la mer !



Il y a vingt ans déjà que cette photo a été prise ! Le papa de cette petite fille travaillant aux Vicinaux, elle avait pu faire un séjour au home de Wenduine.

Depuis lors, comme tous les jeunes d'aujourd'hui, elle a visité plusieurs pays étrangers, mais elle a toujours gardé un souvenir fidèle et attendri des bons moments passés à Wenduine.

LE PRIX DIRECTEUR GENERAL HOENS

Depuis 1970, un concours de dessin est organisé chaque année dans nos maisons de vacances à l'intention des enfants de 6 à 12 ans, pour l'attribution du « Prix Directeur Général Hoens ».

Le jury qui s'est réuni en décembre 1972, a examiné de nombreux dessins. Départager n'est jamais facile, mais finalement l'unanimité a été obtenue.

Pour ZONNEBLOEM, le lauréat est Christian Devos, âgé de 9 ans, dont le père est bien connu à la direction régionale de Liège.

Il a utilisé des crayons de couleur et l'on observe que la fumée polluante qui s'échappe de la cheminée d'un hôtel est stoppée net par un soleil éblouissant et quelques nuages qu'il a vus de couleur bleue.

La lauréate d'ANNETTE ET LUBIN est Annieke Schoupe, âgée de 8 ans, dont le père travaille au dépôt de Dilbeek.

Utilisant simplement un crayon à bille noir, elle a représenté un lac, sans doute celui de Warfaz, où les canards prolifèrent, mais ce qui frappe c'est la stylisation étonnante utilisée pour représenter des poissons.

Les deux gagnants ont reçu chacun un beau livre illustré qui, plus tard, les incitera peut-être, à continuer à pratiquer le dessin comme moyen d'expression artistique.

MAISON DE VACANCES S.N.C.V.

« ZONNEBLOEM »

8450 - NIEUWPOORT

Téléphone : 058/234.75

BULLETIN D'INSCRIPTION

(à envoyer le plus rapidement possible, et en tout état de cause avant le 15 juin si le séjour demandé se situe en juillet, août ou septembre, à M. VERVAET, Chef de Groupe S.N.C.V., Jan Van Eyckplaats, 8, 8000 - BRUGGE)

Le (la) soussigné(e) Prénom N° d'identification
 (nom en caractères d'imprimerie)

habitant à n° postal, rue, n°
 (en caractères d'imprimerie) Tél. : n°

situation à la S.N.C.V. : 1. appointé en activité
 2. salarié en activité
 3. appointé pensionné ou ayant droit (veuve - enfant) (1)
 4. salarié pensionné ou ayant droit (veuve - enfant) (1)
 (biffer les mentions inutiles)

du Groupe
 direction, dépôt ou atelier
 de l'Administration Centrale : Direction
 grade

demande la pension complète à « ZONNEBLOEM »

	du	1973 (dîner/souper compris)	} biffer mention inutile
	au	1973 (petit déjeuner compris)	
ou	du	1973 (dîner/souper compris)	
	au	1973 (petit déjeuner compris)	

pour les personnes reprises ci-dessous :

RESERVE A LA S.N.C.V.

NOM (y compris éventuellement le demandeur)	PRENOM	N° carte d'identité	Date de naissance	Degré de parenté avec le demandeur	Enfant à charge (2) oui - non	Durée réelle du séjour		
						du	au	Nombre de nuitées

Si sa demande est agréée, le (la) soussigné(e) s'engage à prévenir immédiatement et par écrit la Maison de Vacances si, à la date prévue, il (elle) est dans l'impossibilité de se rendre à « ZONNEBLOEM ».
 Les chambres retenues, et non occupées sans avertissement, au plus tard à 20 h le jour prévu pour l'arrivée, seront à nouveau considérées comme LIBRES et pourront être attribuées à d'autres personnes.
 Les vacanciers sont aimablement priés de bien vouloir payer leur facture le vendredi après-midi avant leur départ.
 Date : Signature,

(1) Les allocataires C.R.I. et C.A.S. sont assimilés aux pensionnés.
 (2) Par enfants « A CHARGE », il faut entendre ceux pour lesquels le membre du personnel bénéficie des allocations familiales.

Tél : 058/234.75

A. CHAMBRES : Prix par nuitée

NOMBRE DE NUIITEES	1	2	3	4	5	6	7	(*)	14
Nombre de personnes adultes ou d'enfants de 4 ans et plus									
1	75 F	130 F	180 F	205 F	250 F	300 F	350 F	50 F	700 F
2	120 F	205 F	265 F	290 F	360 F	430 F	505 F	72 F	1.010 F
3	160 F	275 F	345 F	370 F	470 F	560 F	660 F	94 F	1.320 F
4	200 F	345 F	420 F	455 F	575 F	690 F	815 F	116 F	1.630 F
Enfant de moins de 4 ans	20 F	20 F	25 F	30 F	35 F	45 F	55 F	8 F	110 F

(*) Pour les périodes comprises entre 8 et 13 jours, les prix mentionnés dans cette colonne, sont à ajouter, par jour, aux prix pour 7 jours.

B. REPAS : Petit déjeuner - dîner - souper.

Boisson comprise (bière ou eau minérale + tasse de café au dîner).

- 1) 215 F par jour.
- 2) 180 F par jour pour les enfants de 11 à moins de 14 ans.
- 3) 145 F par jour pour les enfants de 8 à moins de 11 ans.
- 4) 120 F par jour pour les enfants de 4 à moins de 8 ans.
- 5) 80 F par jour pour les enfants de 1 à moins de 4 ans.
- 6) Gratuit pour les enfants de moins de 1 an.

REMARQUE : Les pensionnés de la S.N.C.V. et leurs épouses bénéficient de conditions de faveur pour la pension complète pendant la période comprise entre le 13 juin et le 30 juin, ainsi qu'à partir du samedi 25 août; toutefois, les anciens membres du personnel qui étaient titulaires d'un grade supérieur à celui de sous-chef de bureau (ou assimilé) et leurs épouses ne bénéficient pas de ces prix réduits.

nuitée : 1 personne : 40 F

2 personnes : 53 F

repas : 180 F par jour.

REPAS NON PRIS PAR LES PENSIONNAIRES

Pas de réduction mais, moyennant information donnée la veille au soir au plus tard, un en-cas sera fourni gratuitement.

C. REPAS COMPLEMENTAIRES :

	ADULTES	ENFANTS DE			
		11 à moins de 14 ans	8 à moins de 11 ans	4 à moins de 8 ans	1 à moins de 4 ans
Petit déjeuner	30 F	25 F	20 F	20 F	15 F
Dîner	120 F	105 F	85 F	75 F	50 F
Souper	80 F	70 F	55 F	45 F	30 F

Les prix mentionnés ci-dessus sont valables uniquement pour les membres du personnel, les anciens membres du personnel et ayants droit qui jouissent d'une allocation d'une caisse sociale de la S.N.C.V., ainsi que pour les épouses, les enfants à charge pour lesquels des allocations familiales sont allouées, et les orphelins bénéficiant d'une allocation de la C.R.A.

POUR LES AUTRES PERSONNES, CES PRIX SONT MAJORES DE 25 %

Le service, la T.V.A. et la taxe de séjour sont compris dans les montants indiqués.

REMARQUES IMPORTANTES

1°) Les membres (et anciens membres) du personnel ayant des enfants fréquentant l'école, auront **PRIORITE** d'accès en juillet et août, à la condition qu'eux-mêmes et les enfants fassent effectivement partie du groupe familial pour lequel le séjour est sollicité et que la demande d'inscription soit introduite *avant le 15 juin*. Pour ce qui concerne les vacances de Pâques, les demandes d'inscription doivent parvenir *le 15 mars* au plus tard.

2°) L'a.s.b.l. « Home de repos du personnel de la S.N.C.V. » accorde une intervention dans les frais de séjour des enfants du personnel de la S.N.C.V. âgés de moins de 16 ans au 1-7-1973. Cette mesure n'est d'application que pour un séjour de 4 jours au minimum et de 14 jours au maximum; les enfants des membres du personnel appartenant au cadre supérieur ne bénéficient pas de cette faveur.

PERIODES D'OUVERTURE EN 1973

Du samedi 7 avril au lundi 23 avril (lundi de Pâques).

Du samedi 9 juin (veille de la Pentecôte) au dimanche 2 septembre.

La Maison de vacances pourrait recevoir des pensionnaires entre le 24 avril et le 8 juin et après le 2 septembre si des demandes, impliquant une occupation suffisante, sont introduites à temps.

Extraits d'une conférence de M. Cudell,

Président du Conseil d'administration de la S.T.I.B.,

sur la politique générale des transports en commun à Bruxelles

Dès le début de son exposé, M. Cudell constate que la population des villes souhaite pouvoir disposer, à la fois, de l'automobile individuelle avec ses avantages et d'un réseau de transport public, agréable et confortable. C'est là un luxe qu'il faut payer d'une manière ou d'une autre.

Le président du Conseil de la S.T.I.B., après avoir défini les causes de la paralysie de la circulation individuelle et des transports publics aux heures de pointe, brosse un tableau des remarquables réalisations en lignes de pré-métro mises, depuis quelques mois, à la disposition des usagers à Bruxelles.

« Toutefois, ajoute M. Cudell, il ne suffit pas de mettre en place des infrastructures aussi importantes; il faut aussi moderniser, à cette occasion, les méthodes de gestion du réseau des transports publics pour les utiliser de la manière la plus efficace. »

La partie suivante de la conférence intéressera, non seulement les agents des Vicinaux de la région bruxelloise, mais aussi l'ensemble du personnel, car elle traite d'une politique globale des tarifs, qui pourrait être adaptée ou adoptée par la Société Nationale.

Un nouveau mode de pensée débouche sur « l'abonnement » qui lie plus étroitement le voyageur à l'entreprise, que le billet individuel de transport.

L'optimum serait constitué par l'abonnement annuel comportant un paiement sans manipulation d'espèces ni versements mensuels échelonnés.

Les tarifs d'abonnement doivent offrir toutes sortes de possibilités. Ces tarifs doivent s'adapter aux voyageurs à des fins professionnelles ou occasionnelles, aux adultes, aux familles, aux personnes âgées et surtout aux jeunes.

La possibilité de bénéficier d'abonnements ou de cartes hebdomadaires constitue à la fois un argument en faveur des transports en commun et un facteur de stabilisation des habitudes.

C'est pour cette raison que l'on doit réapprendre à la jeunesse que l'une des bases du succès que l'on souhaite au réseau du transport public repose sur les habitudes de son usager, et ceci peut être atteint par l'instauration d'abonnements destinés à étendre à tous les jeunes les facilités qui sont déjà consenties aux usagers des abonnements scolaires.

De même, des mesures appropriées pourraient être prises pour instaurer

un mode de perception adéquat en vue d'instaurer un abonnement destiné aux déplacements des navetteurs du type domicile-travail et ceci par l'entremise et grâce à une intervention pécuniaire généralisée des employeurs. Une telle proposition qui aurait paru révolutionnaire il y a peu, est actuellement tout à fait normale, car



Généraliser l'abonnement M.T.B.

rare sont les entreprises qui n'interviennent pas financièrement en vue de mettre à la disposition de leurs employés, des places de parcage et comme nous l'avons déjà dit, une telle libéralité grève non seulement les budgets des entreprises, en faveur d'un nombre limité de personnes, mais en plus, une telle pratique qui favorise les transports individuels aux heures de pointe va à l'encontre de l'intérêt général.

Enfin, en matière de tarifs, il n'est aujourd'hui plus concevable qu'ils couvrent entièrement les coûts d'exploitation et des investissements ordinaires. On admet que les tarifs soient une contribution des usagers, une sorte de « ticket modérateur ».

Les multiples méthodes de vente des billets et de contrôle des billets sont également considérées par les voyageurs comme un acte autoritaire ou administratif et de bureaucratie.

Comme on l'a vu, des abonnements ne laissent pas cet arrière-goût négatif au public. Grâce à un abonnement, le voyageur acquiert, de manière forfaitaire, son droit au déplacement, et un accès sans entraves aux moyens de transport.

Pour arriver à ce but, il y a lieu d'éliminer les barrières tarifaires entre les divers réseaux desservant l'agglomération bruxelloise. La condition absolue pour l'intégration souhaitée des

transports dans la région de Bruxelles est un tarif de transport assorti de règles uniformes pour le calcul des prix et des dispositions tarifaires pour l'ensemble des secteurs d'exploitation de la S.N.C.V., de la S.N.C.B. et de la S.T.I.B.

La structure de ce tarif doit permettre l'automatisation de la vente des titres de transport, simplifier et accélérer la perception dans les différents modes d'exploitation.

La voie à emprunter dans le cadre d'une révision des tarifs doit s'inspirer des réflexions suivantes :

- les opérations de vente et d'oblitération des billets doivent être aussi peu nombreuses que possible et ne plus dépendre d'intervention du personnel (utilisation de machines distributrices automatiques);
- le système de perception et de contrôle doit apparaître comme libéral et contribuer de la sorte à offrir une image positive des transports publics urbains;
- étant donné qu'aux heures de pointe, près de 90% des voyageurs pourraient être amenés à utiliser des abonnements, il serait possible de renoncer au contrôle à l'accès ou à la sortie, et poursuivre une politique d'auto-contrôle par le public, de sorte que les voyageurs pourvus d'abonnements puissent accéder à l'ensemble des véhicules sans passer par des machines automatiques des portillons de blocage ou des installations analogues;
- pour les billets individuels, généralisation de la perception à un échelon, c'est-à-dire au moment de l'achat, de sorte qu'une seconde opération devient superflue et généralisation de la validité horaire autorisant un nombre illimité de parcours sur l'ensemble des moyens de transport circulant dans les limites de l'agglomération pendant une heure (on supprimerait ainsi l'actuel billet « transit »).

*
**

L'existence d'un réseau de transport public régulier et à grande fréquence peut amener une diminution de la fatigue dans les déplacements, une diminution du bruit et de la pollution de l'air, tout en étant un agent efficace et un moyen certain de l'expansion urbaine et de l'activité économique. Le but essentiel des prochaines années est de rendre au réseau de transport public à Bruxelles, l'attrait qu'il a perdu au cours des deux dernières décennies.

LES LONGUES CARRIERES



J. Ons

Entré en service le 17-3-1934, il a terminé sa carrière comme ouvrier semi-qualifié à Ostende.



J.B. Van den Bergh

Est entré en service le 25-7-1929, il a terminé sa carrière comme receveur à Grimbergen..



J. Vermeulen

Est entré en service le 16-9-1931, il a terminé sa carrière comme chef d'atelier de tère cl. à Hamme.



E. Breugelmans

Est entré en service le 4-2-1926, il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Merksem.



P. Gesel

Est entré en service le 24-5-1925, il a terminé sa carrière comme premier contrôleur à Charleroi.



L. Sempels

Est entré en service le 19-6-1925, il a terminé sa carrière comme receveur à Merksem.



A. Bollinne

Il a débuté le 22-7-1924 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Omal.



Ch. Mairy

Il a débuté le 1-3-1931 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Anderlues.



L. Sente

Il a débuté le 4-4-1937 et a été mis à la pension comme receveur à Charleroi.



R. Caufriz

Il a débuté le 12-3-1931 et a été mis à la pension comme chef de dépôt de tère cl. à Quaregnon.



M. Willemans

Il a débuté le 16-7-1928 et a été mis à la pension comme brigadier à Hasselt.



R. Van Dorpe

Il a débuté le 2-7-1923 et a été mis à la pension comme brigadier à Audenarde.

Actes de probité

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 Broechem : Bartholomeusen (machine à écrire portable).
Dépôt de Turnhout : Nys K. (2.100 F).

HAINAUT

Dépôt de Charleroi : Verhoeven P. (fer à friser électrique), De Waele G. (veste en daim), Chapelle J. (bague en or), Jopart C. (radio et appareil photographique).

Dépôt de Jumet : Poty E. (radio), Rodrigue G. (chapeau en daim), Denistry J. (montre de dame).

Dépôt de Châtelet : Lacroix R. (1.566 F).

Dépôt d'Eugies : Martin (1.168 F).

Dépôt de Mons : Dehombreux H. (1.610 F).

Dépôt de La Louvière : Manesse (serviette avec papiers d'affaire importants).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Dandoy A. (1.108 F), Brasselet Cl. (11.120 F), François A. (montre de dame).

Dépôt de Forville : Onkelinx M. (1.190 F).

Dépôt de Florennes : Rouly M. (863 F).

LIEGE

Dépôt d'Eupen : Radermacher A. (1.087 F).

Dépôt de Liège St-Gilles : Dresse J. (601 F).

Jollings P. (38.120 F), Sauvage D. (953 F), Vanderschueren P. (1.183 F).

BRABANT

Dépôt de Dilbeek : Hellinckx (200 F et 2.286 F), Juwet J. (1.000 F).

Dépôt de Leerbeek : Pauwels Th. (1.590 F).

FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Destelbergen : De Meester C. (506 F), Hooft Eric (827,5 F), Raemdonck L. (778 F), Tach A. (500 F), De Sutter E. (1.470 F), Fontenoy R. (12.377 F), Van Nevel D. (550 F), De Ridder M. (montre-bracelet + 313 F), D'Hooge R. (2.193 F).

Dépôt de Hamme : De Mayer P. (5.186 F), Verstappen J. (2.121 F), De Ridder P. (500 F), De Wilde A. (1.000 F).

Dépôt d'Herzele : Brisard R. (2.821 F).

Dépôt d'Hofstade : Meuleman Gh. (4.810 F), Van Steenbrugge R. (621 F).

Dépôt de Saint-Nicolas : Ongena R. (611 F), De Cock H. (1.200 F), D'Hondt F. (1.650 F), Rombaut G. (2.400 F).

LIMBOURG

Dépôt de Hasselt : Grosemans L. (3.761 F), Huybrechts R. (547 F), Vanrijkel N. (1.112 F), Stalmans F. (1.047 F), Schuermans P. (5.100 F).

Dépôt de Lanaken : Joosten H. (6.024 F).

Dépôt de Tessenderlo : Eysermans A. (bracelet en argent).

Dépôt de Genk : Coenen S. (bracelet en argent).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt de Knokke : Janssens R. (7.100 F).

Dépôt de La Panne : Verstraete H. (1.764 F).

Dépôt d'Ostende : Demets Fr. (radio), David R. (1.009 F), Nierynck A. (radio), Nassel A. (1.544 F), Vlaeminck J. (bracelet en or), Moyaert R. (680 F).

Dépôt d'Assebroek : Desmedt J. (3.480 F), Pilaert M. (705 F), Delille G. (5.200 F).

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

Un dépôt entre cent

Le dépôt de Rocourt

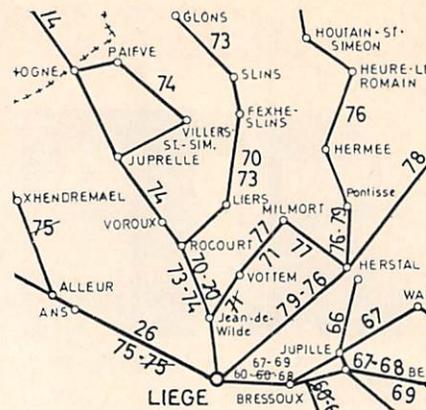
Le dépôt vicinal de Rocourt a vu passer le dernier tram électrique le 23 décembre 1961, sur la ligne Liège - Wihogne - Vottem - Tongres. Voilà donc onze ans que les autobus ont pris le relais et que les supporters du Football Club Liégeois, dont les terrains se trouvent en face du dépôt, prennent des autobus rouges pour aller assister aux matches !

DU TRAM A L'AUTOBUS

Partant de la place St-Lambert, le tram de Liège - Rocourt - Tongres commençait une longue montée pour sortir de la cuvette liégeoise par la rue de l'Académie, puis par la rue de

sur place. Grâce à un judicieux échange de terrains avec un propriétaire voisin, nos services techniques ont pu non seulement modifier l'aspect extérieur de nos installations mais aussi transformer cet ancien dépôt datant du « vapeur » en un vaste garage comprenant deux remises fermées, une aire de parcage propice aux manœuvres et un nouveau bâtiment à usages multiples.

Les bâtiments anciens comprenant l'ancienne sous-station transformée à l'époque en atelier d'entretien, l'habitation, le bureau, la salle des gardes donnant à front de rue seront démolis. La cession d'une partie de ces terrains a permis l'acquisition d'une bande de terrain longitudinale, à l'ar-



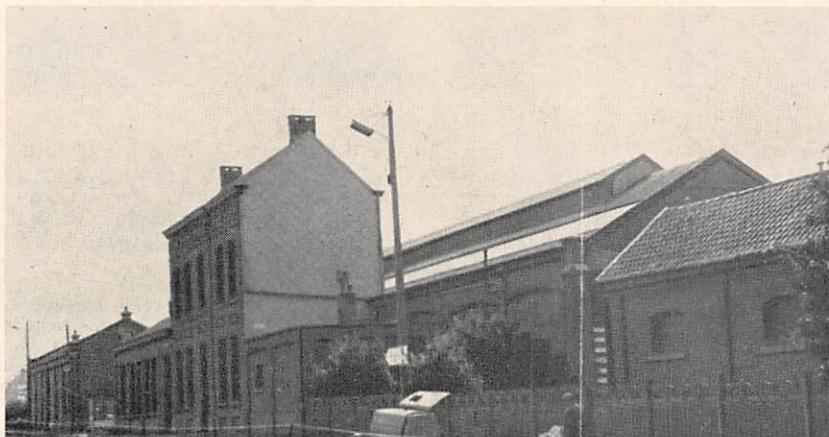
rière. L'ancienne remise pour autobus restera en place, mais sera pourvue de portes, les murs extérieurs qui désormais seront visibles de la chaussée, seront recouverts d'un revêtement en aluminium coloré.

C'est par le terrain s'étendant de la remise couverte jusqu'à la nouvelle maison d'habitation, que les bus pénétreront dans le dépôt en passant devant le nouveau bâtiment. Celui-ci comprend, au rez-de-chaussée, le bureau du chef, la salle des gardes, un vestiaire, un lavatory et un petit hall pour le public, entièrement séparé du bureau des recettes. Le chef dispose d'un appartement agréable et d'un garage privé.

La façade a été garnie de briques émaillées blanches et d'un soubassement en briques rustiques brunes.

Après démolition des anciens locaux à front de rue, une bande de terrain de plusieurs mètres de large va être transformée en pelouse garnie de plantations, protégée par une clôture en treillis plastifié.

Celui qui a connu la vieille façade aux briques devenues grisâtres, comprendra que l'aspect de la station de Rocourt, au printemps prochain, sera changé du tout au tout et donnera une image rénouvée de la S.N.C.V.



L'ancien dépôt de Rocourt : les bâtiments situés à front de rue seront démolis.

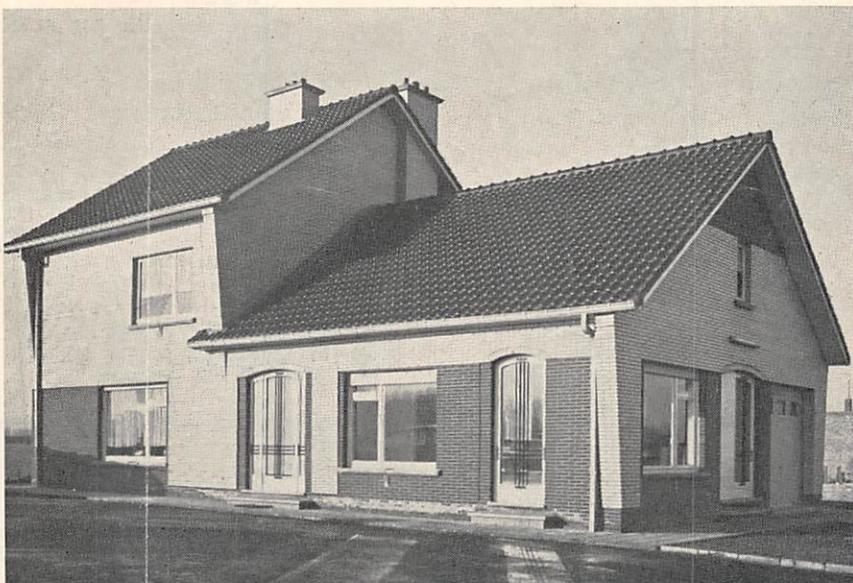
Campine, pour arriver à l'arrêt du carrefour de la Citadelle. Un peu avant cet arrêt, on avait de la plate-forme arrière une vue splendide sur toute la Cité Ardente ! Ce point de vue, bien entendu, existe toujours mais il faut prendre aujourd'hui un autobus des lignes suivantes :

- 70 Liège - Rocourt - Liers - Slins,
- 70 barré Liège - Rocourt,
- 73 Liège - Rocourt - Liers - Glons,
- 74 Liège - Tongeren
- 74 barré Liège - Wihogne - Paifve.

Le dépôt-garage est dirigé par M. Jadot, Chef de mouvement de 2^e cl. On compte 35 membres du personnel pour une quinzaine de bus affectés au dépôt.

*
**

Le bâtiment que la S.N.C.V. avait construit en 1900 à Rocourt accusait son âge d'une façon trop visible. Des plans furent établis et ici on ne s'est pas limité à démolir et à reconstruire



La nouvelle maison d'habitation comprenant au rez-de-chaussée : le bureau du chef, la salle des gardes, le vestiaire et un lavatory.