

Nos Vicinaux

Bulletin d'information

pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 167

NOVEMBRE-
DECEMBRE 1973

28ème ANNEE

SOMMAIRE

- 2 Noël et Nouvel An.
- 3 En tram à vapeur, un Nouvel An.
- 5 Les premières machines et locomotives à vapeur.
- 6 Information des allocataires C.R.A. - C.R.I. - C.A.S.
- 10 Remise de distinctions honorifiques dans le groupe du Hainaut.
- 12 La ligne S.N.C.B. Hal-Etterbeek-Bruxelles.
- 14 Promenades hivernales à La Roche-en-Ardenne.
- 16 1.000 jours sans accident à Liège.

La cité en tenue de fête (Malines).

(Photo E. Roels)



Nos Vicinaux souhaite à ses lecteurs

UN JOYEUX NOËL

ET

UN HEUREUX NOUVEL AN

Noël en Alaska.

Dès le début du mois de décembre, des ampoules illuminent portes et fenêtres garnies de gui et de houx. Des personnages de carton peint animent le seuil même des maisons : ici une étable et les mages en adoration, là des bergers et leurs moutons. Souvent le Père Noël traditionnel en houppelande rouge à capuchon bordé de fourrure blanche est remplacé ou doublé par Santa Claus, le Saint Nicolas du Pôle Nord qui ne se déplace que dans un attelage de huit rennes.

Comme en Angleterre et en Suisse, et comme dans tous les pays anglo-saxons, les sabots et les souliers que nous mettons dans la cheminée, sont remplacés par des bas suspendus au sapin afin que Santa Claus les remplisse de cadeaux.

Au souper de Noël on se régale de cuissots de caribou ou d'élan et de gelée de baies sauvages.

Nouvel An en Angleterre.

En Angleterre, l'année nouvelle commença pendant très longtemps le 25 mars, on ne sait trop pourquoi. Cela dura jusqu'au jour où Lord Chesterfield décida d'en placer le début au 1er janvier. C'est ainsi que l'année 1751, commencée le 25 mars, fut terminée le 31 décembre, ne comptant donc que neuf mois.

Lord Chesterfield faillit être lapidé. Il fut longtemps poursuivi par les cris « Rendez-nous nos trois mois ! », cris poussés par ceux qui croyaient leur vie raccourcie de ce temps !

NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'Information pour le personnel 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

Vous recevez.

Vous recevez à Noël ou au Nouvel An ! Préparez à l'avance votre décoration. Vous serez sûr ainsi de ne pas vous énerver, de présenter un décor tout à fait personnel et — ce qui n'est pas à négliger — de le réaliser bien plus économiquement.

Toute la maisonnée devrait participer à la préparation de la fête. Demandez à vos enfants de vous aider. Faites confiance à leur goût, à leur imagination : ils en ont beaucoup...

Un conseil : n'alourdissez pas votre table d'éléments de décoration sous prétexte qu'il faut lui donner un air de fête.

Choisissez entre les deux formules : décoration centrale ou décoration individuelle de chaque couvert. Ne faites pas les deux à la fois. Sur une table trop abondamment chargée, vos invités ne sauront plus où poser leur fourchette ou leur pain et ils finiront inmanquablement par trouver des aiguilles de pin dans leur assiette ou de la bougie fondue dans leur verre.

La bûche.

L'origine de la bûche de Noël est fort lointaine. Elle remonte aux feux solsticiaux des Celtes. Les Druides distribuaient les tisons comme autant de talismans.

Dans certaines régions de France, des légendes nous rapportent encore la signification magique attribuée aux bûches. C'est en Bretagne certainement qu'on leur accorde le pouvoir le plus curieux... et le plus prosaïque : on ne doit absolument pas toucher aux tisons qui brûlent le jour de Noël, sous peine d'être couvert de furoncles.

La dinde.

C'est à Christophe Colomb que nous devons de pouvoir manger de la dinde à Noël et au Nouvel An. La dinde a été importée d'Amérique par les premiers navigateurs espagnols.

Pourtant si le Réveillon est une véritable Saint-Barthélemy pour les dindes, seuls les rois de France en sont responsables. Ce sont eux qui donnèrent le ton en prenant l'habitude d'en déguster régulièrement ce jour-là.



En Grande-Bretagne, des groupes d'enfants vont de porte en porte chanter des « carols » pendant les fêtes de fin d'année.

EN TRAM A VAPEUR, UN NOUVEL AN

Au début de l'année, « Nos Vicinaux » a publié le récit d'un voyage en tram à vapeur écrit par le célèbre écrivain de langue française, Georges Simenon.

A présent, nous reproduisons un extrait d'un ouvrage populaire qui n'a sans doute rien de commun avec la LITTÉRATURE, en majuscules, mais qui a certainement sa valeur en tant que délassément et divertissement.

Le livre « PEEGIE IN Z'N APEJAREN », auquel nous empruntons le passage ci-après, a été écrit par Willem Denijs, pseu-

donyme de W. de Hazelt, et a déjà fait rire des milliers de nos compatriotes.

Willem Denijs, né le 3-9-1911 à Roulers où il est commerçant, raconte dans ce livre et dans un deuxième volume « Peegie, zijn triem door 't leven » les aventures des habitants du quartier du « Nieuwmarkt » à Roulers.

Le personnage principal se nomme Peegie et ses espiègleries ont enchanté les auditeurs de la radio et les spectateurs de la T.V.

Et voici la description d'un voyage en tram effectué le jour de l'an, vers 1925.

Les aventures du jeune Peegie.

.....

Tout comme les autres habitants du quartier du Nieuwmarkt, la famille de Peegie loge à l'étable. Le corridor est rempli d'emballages en jute et ceux qui veulent entrer n'ont qu'à bien voir où ils mettent les pieds. Jadis, ils colportaient des poissons et des crevettes. Ils faisaient le trafic, avec leurs carrioles et leurs petits chevaux, entre la côte et la ville et approvisionnaient toute la région en poissons frais. Lorsqu'ils rentraient chez eux, le soir, ils logeaient le cheval à l'étable. Mais les temps changent. Quand les premières chaudières à vapeur sur rails enfumèrent Roulers, ce fut la fin du trafic. Le poisson était transporté par train et, du coup, leur commerce disparut.

Il vendirent leurs petits chevaux et leurs carrioles, et s'en allèrent à travers le monde vendre des étoffes, du savon, des peaux de chamois, du poivre et ces milliers de produits que les gens achètent facilement à la porte. Et c'est ainsi qu'ils occupèrent eux-mêmes l'étable.

.....

C'était le jour de l'an.

Tanite emmena Peegie à Hooglede. Ils allèrent en visite de Nouvel An au couvent : des clients fidèles et des bonnes connaissances, ces nonnettes. Fier comme Artaban, Peegie était assis dans le vieux tram à vapeur qui s'époumonait pour avancer sur les rails glissants. Le deuxième machiniste précédait la machine, avec du sable et des déchets, qu'il répandait soigneusement devant les roues, ce qui n'empêchait pourtant pas la chaudière de glouglouter à chaque effort et de gargouiller comme si quelqu'un lui avait chatouillé le gosier.

Peegie était en train de se ronger les ongles comme s'il n'avait plus reçu à manger depuis une semaine. Tanite s'en offusqua. « Dis, mon petit bonhomme, il faut que ça cesse, » disait-elle, « tu imites les petits cochons. D'ailleurs, c'est dangereux ce que tu fais, car ça va te faire grossir et tu deviendras aussi corpulent que moi. » (Tanite, en effet, attendait un heureux événement).

A l'idée de devenir aussi gros, Peegie attrapa peur. Il mit ses mains en poche et regarda la campagne avec les petites fermes et les maisonnettes éparpillées dans la neige comme les pièces d'un jeu de construction.



Sur la ligne vicinale Hooglede - Roulers - Tielt, circulaient des convois du type représenté ci-dessus à Tielt, Grand Place.

(Collection P. De Backer)

A mi-chemin, au pied de la côte de Hooglede, le tram se reposa un instant. Une dame en promenade en profita pour monter en voiture, lentement et péniblement. On dirait qu'elle aussi attend un heureux événement. Le receveur siffla et notre petit tram s'essouffla à monter la côte. Tanite eut un serrement de cœur : le tram arrivera-t-il à grimper la côte ?

« Il fait tellement glissant avec toute cette neige... maman, » disait Peegie, « est-ce qu'on ne le pousserai pas un peu ? »

« Ne bouge pas, » disait Tanite, « il se pourrait qu'on ne te retrouve plus lorsque nous arriverons en haut. »

« Bon, ça va, » disait Peegie, et il remarqua, à cet instant, la dame corpulente qui avait pris place en face de lui. Il commença à lui faire des clins d'œil et à lui sourire malicieusement. La dame n'y comprit rien et regarda ailleurs. Peegie la fixa tellement qu'elle n'y tint plus à la fin et, ignorant ce que le gamin avait dans la tête, lui demanda brusquement : « Eh bien, mon petit, qu'est-ce qui te prend à me regarder comme ça. »

Peegie ne se le fit pas dire deux fois. Il sauta de son banc, s'approcha de la grosse femme et lui souffla à l'oreille : « Est-ce que tu t'es également rongé les ongles ? »

Tanite suffoqua : « Ici, puceron, et ne bouge plus. Il ne faut pas lui en vouloir, Madame, il ne tient pas en place. »

Et s'adressant à Peegie : « C'est la dernière fois que tu voyages avec moi, compris ? Et si c'est la dernière fois, ce sera la dernière fois ! Je te l'avais pourtant encore bien répété il n'y a pas si longtemps, sacré gamin. Tu dois laisser les gens en paix dans le tram, compris ? »

« Oui maman ?... » disait Peegie, « est-ce que tu n'aurais pas un caramel ou une sucette pour moi ? »

« Ça c'est fort, » grogna Tanite, mais elle ouvrit son cabas.

« Voilà un bonbon et ne te salis pas trop ou je te mets en entier sur le fourneau, lorsque nous serons à la maison. »

Une demoiselle était assise à côté de la dame. Ongles rouges, lèvres rouges, un petit chapeau plein de plumes, une violette, un diable de chignon et des souliers d'où pointaient ses petits doigts de pied.

Il y avait déjà longtemps que Peegie tenait cette drôle de Bernadette à l'œil.

Il faut croire qu'elle était démangée par l'une ou l'autre puce qui la grattait aux jambes, car elle se les cognait furieusement de temps à autre. En voyant tant de démangeaison, Peegie en devint tout chatouilleux et, à un certain moment, il croisa instinctivement les jambes. Mais il ne perdait pas de vue un instant le jeu en face de lui. La demoiselle était de plus en plus gênée en voyant Peegie l'observer ouvertement; enfin, n'y tenant plus et rassemblant tout son courage, elle se pencha subitement et frappa l'endroit critique du creux de la main.

Le malheur voulut que ce brusque mouvement provoqua un bruit suspect. « Bravo ! » cria Peegie, comme soulagé d'une tension insupportable, et il sautilla sur le banc. « Dis, ma fille, heureusement



Devant le monument aux morts, à Hooglede, un autobus de notre service public affermé Roulers - Hooglede - Staden - Dixmude.

que tu as tiré dessus, car tu ne l'aurais jamais attrapé autrement. »

« Pardi... » dit Tanite et Peegie reçut une claque qui le fit dégringoler de la banquette. « En voilà des manières ! Regarde comment tu as offensé cette fille; elle est devenue toute rouge. Qu'est-ce qui te prend ? »

« Dis, mademoiselle, » répondit Peegie, « il ne faut pas rougir; tu peux dire que c'est moi qui l'a fait. »

Il est heureux que le tram arriva à ce moment en haut de la côte et que Tanite devait s'agripper, sinon elle aurait maintenant balayé Peegie entièrement sous la banquette. Le tram vira, d'un mouvement classique, par la courbe de la côte. Là trônait, dans toute sa splendeur, le monument aux morts de la guerre.

« Maman, regarde, » cria Peegie et il montra le soldat dans son attitude héroïque. « Regarde, maman, c'est tout à fait Sisgie Snuivers quand il était soldat; c'était aussi un petit bonhomme entièrement fripé. »

« Il ne faut pas en rire, » dit Tanite, « c'est le portrait du plus beau citoyen de Hooglede. Tu le vois à ses pieds; ils sont plus grands que ses chaussures, » et elle éclata de rire.

Le tram s'arrêta devant l'église et Peegie et Tanite descendirent.

« Tiens-toi bien, » cria Peegie, « il fait drôlement glissant ici à Hooglede. »

Au même moment, il tomba sur le derrière.

« Aïe, mon arrière-train » hurla-t-il, « il est complètement enfoncé. »

« Il faut regarder devant toi, » tonna Tanite, « c'est dommage pour les pavés; viens ici que je te ramasse. »

Et Peegie s'amena.

Extrait du « Tweede omnibus van de gulle Vlaamse Lach » (Gaston Martens, Willem Denijs, Jef Scheirs), comprenant Paradijsvogels, Peegie in z'n apejaren, Peegie, zijn triem door 't leven, De filosoof van Hagem. Bruxelles, DAP Reinaert uitgaven, 1966, 19,5 x 13 cm, 540 pages, relié, prix : 175 F.

Il y a 125 ans mourait G. Stephenson.

LES PREMIÈRES MACHINES ET LOCOMOTIVES À VAPEUR

En 1687 déjà, Denis Papin ayant constaté que l'eau en ébullition se transformait en vapeur et augmentait considérablement de volume, puis reprenait son volume original lorsqu'elle revenait à l'état liquide, conçut le principe de la machine à vapeur. Ce n'est toutefois qu'en 1707 que Papin construisit un bateau à vapeur et imagina la marmite qui porte son nom.

Lord Worcester et Newcomen construisirent plus tard une pompe à vapeur pour puiser l'eau des mines. En 1765, un professeur de l'université de Glasgow, utilisant un modèle de la machine de Newcomen pendant ses cours, demanda au jeune James Watt, qui construisait des instruments à cette époque, de réparer ce modèle qui était tombé en panne. Alors qu'il y travaillait, Watt se fit la réflexion qu'une grande quantité de vapeur devait se perdre du fait que le cylindre était chauffé et refroidi constamment à chaque passage du piston. Pourquoi ne pas employer deux éléments distincts : un piston actionné par la vapeur et un condenseur où la vapeur se liquéfie ? Pendant que Watt était à l'ouvrage pour construire une machine d'après ce principe, laquelle donna ultérieurement entière satisfaction, Cugnot réalisa en France, vers la même époque, en 1770 exactement, la première machine à vapeur sur roues.

Très rapidement on reprit l'idée d'utiliser ce type de machine sur des bateaux. En 1776, le marquis Jouffroy d'Albans inventa un bateau à vapeur qui circula sur le Doubs. En 1807,

Robert Fulton réalisa un bateau à vapeur d'une meilleure conception et eut, le premier, l'idée d'organiser des services réguliers. Lorsque sa ligne de transport sur l'Hudson fut bien établie, il inventa d'autres types de bateaux, parmi lesquels des navires de guerre à vapeur et des bacs.

Après Cugnot, on vit apparaître sur les routes des véhicules avec machine à vapeur. Trevitsjik fit rouler son véhicule à vapeur sur rails; il éprouvait cependant des difficultés pour garder les roues sur les rails, ce qui l'amena à utiliser une roue dentée tournant sur un rail avec encoches, situé au milieu de la voie. Certains trains de montagne (trains à crémaillère) appliquent toujours le même principe.

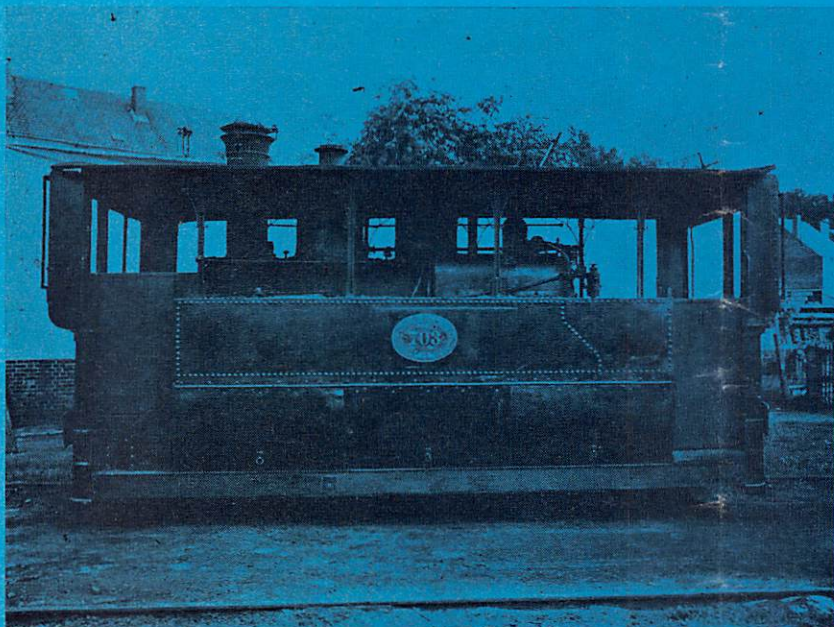
Les inventeurs commencèrent ensuite à construire des locomotives pouvant tirer des trains entiers de wagons. L'anglais George Stephenson se distingua particulièrement à cet égard. Après bien des péripéties, l'honneur lui échut, le 27 septembre 1825, à l'âge de quarante-quatre ans, d'être le machiniste du premier train transportant régulièrement des voyageurs. Le 125^e anniversaire de son décès fut commémoré en 1973. Pour ceux de nos lecteurs qui aimeraient être informés plus amplement sur la carrière de Stephenson, nous signalons qu'une biographie détaillée de cette figure célèbre a été publiée dans le n° 58 de « Nos Vicinaux » (septembre-octobre 1955).

La première locomotive à vapeur de la S.N.C.V. fut conçue et construite

par la S.A. « La Métallurgique », à Tubize; elle était du type 3 et avait été primée à un concours organisé en 1885. La locomotive, type 3, pesait 15 tonnes à vide et 18,5 tonnes en ordre de marche. Des machines de ce type furent mises en service sur les lignes Ostende - Nieuport (20 km, date : 15-7-1885) et Anvers - Hoogstraten (38,5 km, date : 15-8-1885). Lors d'une adjudication, en 1885, 3 locomotives (29.400 F la pièce) pour l'écartement de 1,50 m et 35 locomotives (environ 21.000 F la pièce) pour les écartements de 1 m et de 1,067 m furent commandées. Celles de 1,067 m furent affectées à certaines lignes de la province d'Anvers.

Des locomotives du type 1, qui se caractérisaient par la simplicité de leur construction, la facilité et l'économie des réparations et par un moindre poids, furent construites, en 1886, pour les lignes Ostende - Blankenberge - Heist et Gand - Zaffelare; elles ne pesaient que 12,5 tonnes à vide, ce qui avait son importance parce qu'elles devaient emprunter des ponts ne pouvant supporter que de faibles charges. Après 1893, la construction de locomotives de ce type fut abandonnée, car les ponts avaient été aménagés entre-temps; des locomotives plus puissantes, et par conséquent plus lourdes, purent être mises en service.

L'âge de la vapeur est actuellement largement révolu. Et pourtant, les monstres de fer de cette époque peuvent encore nous faire rêver et nous remplir d'enthousiasme.



La locomotive du type 3 datant de 1885. Des anciennes locomotives de la S.N.C.V. peuvent être admirées au musée du tram à Schepdaal, à savoir les types 7, 12, 18 et 19.

UNE BELLE RÉALISATION POUR L'INFORMATION DES ALLOCATAIRES C.R.A. – C.R.I. – C.A.S.

Chaque bénéficiaire d'une allocation C.R.A., C.R.I. ou C.A.S. reçoit, à la fin du mois, l'assignation représentant le montant qui lui revient. Ce montant, qui constitue normalement un complément à une allocation légale, est fixé en fonction de plusieurs éléments parmi lesquels le salaire ou le traitement, ainsi que certaines allocations sociales, la pension légale, l'index etc.

Lorsqu'un ou plusieurs de ces éléments sont modifiés, l'allocation complémentaire est recalculée et le montant de la mensualité est adapté. Comme ces éléments subissent de fréquentes modifications, le montant de la mensualité change assez souvent.

Jusqu'à présent, beaucoup de nos pensionnés et veuves ne pouvaient s'expliquer ces différences continues parce qu'ils ignoraient la raison qui était à l'origine de l'augmentation ou de la réduction du montant de leur assignation.

Une heureuse innovation est entrée en application depuis le mois de septembre dernier pour remédier à cette situation. Un décompte, sous forme de pli mécanographique, est désormais envoyé à ceux pour lesquels une modification est intervenue dans le calcul de leur allocation complémentaire.

Ce décompte, du modèle ci-après, mentionne tous les éléments du calcul, les différentes opérations exécutées et le montant final de la mensualité.

Il est ainsi possible au bénéficiaire de connaître les modifications intervenues, en comparant le dernier décompte reçu avec le précédent.

Ces décomptes, établis mécanographiquement par l'ordinateur de l'Administration centrale, sont prêts à l'envoi par la poste, sans autres manipulations que le pliage et ne laissent à découvert que l'adresse du destinataire; les autres renseignements qui y figurent, ne peuvent ainsi être dévoilés et le secret des lettres est donc sauvegardé.

C'est assurément une réalisation que nos pensionnés apprécieront — nous n'en doutons pas — et nous pouvons féliciter les services qui ont mené à bien les études et les travaux nécessaires.

Le décompte mécanographique

Ce document doit être lu dans l'ordre des numéros figurant dans les différentes cases.

La nature et la signification des chiffres et des renseignements qui s'y trouvent, et qui sont différents pour chaque cas, sont expliquées sommairement ci-dessous.

Bien qu'il ait fallu prévoir toutes les possibilités pouvant se présenter, il va de soi que chaque bénéficiaire ne trouvera sur son décompte que les renseignements comptant pour lui.

A. Allocataires C.R.A., anciens salariés et veuves de salariés

Case 1 = • salaire horaire barémique,
• + le cas échéant, bonification « anciens combattants et assimilés »,
• moins éventuellement, rente d'accident déductible.

Case 2 = nombre forfaitaire annuel d'heures rémunérées à prendre en considération.

Case 3 = montant résultant des cases 1 et 2.

Case 4 = montant éventuel des heures « one man car » (O.M.C.).

Case 5 = montant de la prime dite « de programmation sociale ».

Case 6 = rémunération totale annuelle résultant des cases 1 à 5.

Case 7 = report de la case 6.

Case 8 = quotité statutaire de la rémunération annuelle revenant au bénéficiaire.

Case 9 = produit de l'opération entre les éléments des cases 7 et 8.

Case 10 = —

Case 11 = le nombre d'années de service, s'il est inférieur à 35.

Case 12 = résultat des cases 9 et 11.

Case 13 = • montant annuel de la rente légale,
• montant annuel de la pension légale,
• le cas échéant, montant annuel de l'excédent de rente légale.

Case 14 = éventuellement, le total des éléments de la case 13.

Case 15 = le nombre d'années de service, s'il est inférieur à 35.

Case 16 = sommes à prendre en considération; pour les veuves: opération(s) à effectuer (voir case 18).

Case 17 = • report du montant de la case 12,
• le cas échéant, résultat des opérations indiquées dans la case 16.

Case 18 = • éventuellement, la mention: « Allocation complémentaire aux isolés »,
• pour les veuves: libellé des déductions ou des coefficients affectant éventuellement le montant de l'allocation.

Allocation annuelle = la somme annuelle revenant au bénéficiaire.

Allocation mensuelle = le douzième de la somme annuelle.

Case 20 = • le mois et l'année,
• éventuellement, la mention « REGUL », si une régularisation a été effectuée.

Case 21 = • montant brut de l'allocation,
• éventuellement, le montant de la régularisation.

Case 22 = précompte fiscal à déduire.

Case 23 = montant de la prime d'assurance G.A.P., à déduire.

Case 24 = uniquement pour les allocataires du Littoral: le montant de la cotisation retenue pour la mutualité d'Ostende.

Case 25 = —

Case 26 = les sommes nettes revenant au bénéficiaire.

Case 27 = le total des sommes de la case 26, soit le montant de la mensualité.

B. Allocataires C.R.I. et C.A.S., anciens salariés

Le décompte de ces bénéficiaires mentionne, à la case 11, le nombre d'années servant au calcul de l'allocation.

En ce qui concerne les allocataires C.R.I. pour lesquels il y a plafonnement, les cases 13, 14 et 15 reprennent le calcul du plafond statutaire et la case 18 indique les différentes déductions affectant le plafond.

C. Allocataires C.R.A., anciens appointés et veuves d'appointés

Pour ceux-ci, les cases 1 à 10 du décompte mécanographique comportent les renseignements ci-après :

- Case 1 = traitement annuel.
- Case 2 = allocation de foyer ou de résidence éventuelle.
- Case 3 = montant résultant des cases 1 et 2.
- Case 4 = taux de l'index.
- Case 5 = —
- Case 6 = produit de l'opération entre les éléments des cases 3 et 4.
- Case 7 = report de la case 6.
- Case 8 = montant déductible éventuel.

Case 9 = solde après la déduction éventuelle prévue dans la case 8.

Case 10 = quotité statutaire de la rémunération annuelle revenant au bénéficiaire.

A partir de la case 11, les indications sont semblables à celles prévues pour les anciens salariés et veuves de salariés (voir A).

D. Allocataires C.R.I., anciens appointés

Le décompte est établi comme pour les allocataires C.R.A. anciens appointés et veuves, sauf pour la case 11 où est indiqué le nombre d'années de service servant au calcul de l'allocation.

En cas de plafonnement, les cases 13, 14 et 15 mentionnent le calcul du plafond statutaire et la case 18 indique les différentes déductions affectant le plafond.

Remarque importante.

Il est à remarquer que les montants intermédiaires figurant au document mécanographique peuvent présenter parfois une différence de 1 F, due aux arrondissements. La somme finale est cependant conforme au montant auquel le pensionné a droit et qui figure sur son assignation.

Modèle de décompte mécanographique

A RAPPELER DANS
TOUTE CORRESPONDANCE

CRA 4192-0285060

Bruxelles,

Nous vous indiquons ci-après le montant de
votre allocation CRA , à partir du 01-09-73

¹ SALAIRE HORAIRE	² HEURES ANNUELLES	³	⁴ O-M-C (989 H)	⁵ PROGRAM. SOCIALE	⁶ RÉMUNER. ANNUELLE	
94,36	X 2.304	= 217.405	+ 9.332	+ 3.300	= 230.037	
⁷ RÉMUNER. ANNUELLE	⁸ QUOTITÉ STATUTAIRE	⁹	¹⁰	¹¹ ANNEES SERV. / 35	¹²	
230.037	X 0,69	= 158.726		X 33 / 35	= 149.656	
¹³ RENTE LEGALE PENSION LEGALE	1.713 108.490	¹⁴ TOTAL 110.203	¹⁵ ANNEES DE SERVICE X 33 / 35	¹⁶ = -103.906	¹⁷ 149.656	
¹⁸						
¹⁹	ALLOCATION ANNUELLE : 45.750					
	ALLOCATION MENSUELLE : x 1/12 3.813					
²⁰ MOIS	²¹ ALLOCATION BRUTE	²² PRECOMPTE FISCAL	²³ GAP RC - RP	²⁴ MUTUELLE	²⁵ COTIS. SOLIDARITE	²⁶ ALLOCATION NETTE
09/73	3.813	-381				= 3.432
						²⁷ MONTANT 3.432

Procédé Breveté S.G.D.G. fabriqué sous licence

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

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Coignon J. a épousé Mlle Rigaux Cl.
De Groof M. a épousé M. Sintubin G.

ANVERS

Thijs G. a épousé Mlle Carrez S.

FLANDRE ORIENTALE

Hoogewijs R. a épousé Mlle Plisnier M.-Chr.
Gowy R. a épousé Mlle De Meester M.

NAMUR - LUXEMBOURG

Raths Ph. a épousé Mlle Gillet M.

LIEGE

Nyssen S. a épousé Mlle Bong M.
Nicolaers J.-M. a épousé Mlle Jamar A.-M.

BRABANT

Dernie A. a épousé Mlle Hoedaert Chr.
Van Vaerenberg A. a épousé Mlle Lousiaux
De Vriendt a épousé Mlle Van der Gruyssen

LIMBOURG

Wilderjans Y. a épousé Mlle Motmans Gh.
Brouwers A. a épousé Mlle Maggen Chr.

FLANDRE OCCIDENTALE

Lambrecht E. a épousé Mlle Swingedouw M.

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Tom chez Vandenberg R. (Hasselt)

ANVERS

Annick chez De Witte C. (Arendonk)
Peter chez Bruggeman J. (Brasschaat)
Ann chez Aerts G. (Deurne)
Jan chez Op de Beek J. (Heist o/d Berg)

FLANDRE ORIENTALE

Marc chez Van de Velde R. (Zelzate)
Joeri chez Van Buyten B. (Hamme)
Daniël chez De Brackeleir C.
(St.-Amandsberg)

HAINAUT

Jacques chez Mahieu J.-M. (Quaregnon)
Isabelle chez Gallez G. (Mons)
Pascale chez Burny M. (Viesville)
Dorothee chez Brosse A. (Mellat)
Frédéric chez Castiau G. (Eugies)
Stéphanie chez Flavegece Chr. (Lamain)
Bénédicte chez Rousselet J. (Genly)
Christian chez Mouffe Cl. (Bouffloux)

NAMUR - LUXEMBOURG

Pascal chez Goblet Chr. (Namur)
Jean-François chez Rossi P. (Namur)
Fanny chez Lays A. (Namur)
Dimitri chez Rognard A. (Jemelle)
Cindy chez Ringlet J.-P. (Seilles)
Fabrice chez Renard R. (Ligny)
Valérie chez Pieltain Chr. (Vezin)

LIEGE

Nancy chez Dubois R. (Warzée)
Renaud chez Peeters Cl. (Liège)
Rudy chez Peeters F. (Saint-Nicolas)

BRABANT

Frederik chez D'Handschoetter J.-P. (Uccle)
Gunter chez Trostmann H. (Steenokkerzeel)
Nadia chez Raemdonck J. (Uccle)
Mireille chez Vranckx G. (Louvain)
Kristof chez Jacob G. (Alost)
Chris chez De Loecker F. (Gooik)
Johnny chez Vande Sande G. (Tildonk)

LIMBOURG

Koen chez Conings T. (Maasmechelen)
Vital chez Weetjens H. (Dilsen)
Ellen et Karen chez Verdonck W. (Ellikom)

FLANDRE OCCIDENTALE

Annick chez Robaays F. (Middelkerke)
Jacky chez Moeyaert R. (Ostende)
Miguel chez Candaele A. (Westende)

Agents des groupes mis à la pension

Mois de septembre et octobre 1973

	Années de service
ANVERS	
Claus R., ouvrier d'élite	39
De Nef E., ouvrier d'élite	47
Joris J., receveur	47
Quiryne J., ouvrier qualifié	31
Serneels J., receveur	38
Vermeiren A., conducteur élect.	44
Wijnants F., chef receveur	45
Gyles J., brigadier	44
Vervecken J., ouvrier qualifié	46

FLANDRE ORIENTALE

Matthys J., brigadier	49
Steen L., chef de dépôt 1e cl.	42
Librecht E., conducteur-receveur AB	44
Moerman A., cond.-receveur AB	45

HAINAUT

Demant R., instruct. cond. auto	36
Dubois M., surv. voies et travaux	41
Horlant M., ouvrier qualifié 1e cl.	45
Laurignies L., contrôleur	44
Cooman E., conducteur él.	26
Delcambe G., ouvrier qualifié	42

NAMUR-LUXEMBOURG

Delcourt Ch., ouvrier d'élite	44
Paul J., ouvrier qualifié 1e cl.	45

LIEGE

Bleurheid H., ouvrier d'élite	44
Brandt J., ouvrier qualifié	28
Roemers J., receveur	27
Wijnen J., ouvrier qualifié	45

BRABANT

Duchateau J., ouvrier d'élite	31
Segers J., conducteur élect.	19
Ceuppens A., cond.-rec. élect.	43
Perrault K., piocheur	31
Taymans R., receveur	35
Vanherck P., cond.-rec. AB	43
Van Meerbeek D., cond.-rec. AB	31

LIMBOURG

Ramakers J., ouvrier semi-qualifié	35
------------------------------------	----

FLANDRE OCCIDENTALE

Debrouwer G., cond.-rec. AB	32
Gevaert O., ouvrier d'élite	44
Pauwaert C., ouvrier qualifié 1e cl.	39
Schuvesmans R., contrem. 1e cl.	46

Nécrologie

« Nos Vicinaux » présente ses condoléances et l'assurance de toute sa sympathie aux familles en deuil.

AGENTS EN SERVICE

	Age
FLANDRE ORIENTALE	
De Craecker R., conducteur-receveur AB	36
NAMUR-LUXEMBOURG	
Solbreux L., ouvrier d'élite	63
BRABANT	
Borguignon P., ouvrier semi-qualifié	51
Robijns L., conducteur-receveur AB	60
LIMBOURG	
Gilissen W., conducteur-receveur AB	38
ALLOCATAIRES	
C.R.A. - C.R.I. - C.A.S.	

ANVERS	
Gommers J., receveur	60
FLANDRE ORIENTALE	
De Langhe A., chef piocheur	78
Van der Smissen V., piocheur	87
De Vijlder H., manœuvre	89
HAINAUT	
Drugmand T., brigadier	73
Delhove L., piocheur	75
Bouchez A., ouvrier qualifié	73
De Bie P., contrôleur	71
Corvez E., ouvrier qualifié 1e cl.	71
Kinche E., piocheur	80
NAMUR-LUXEMBOURG	
Magerot M., machiniste	77
LIEGE	
Poncelet H., chef de mouvement 1e cl.	73
Pire L., manœuvre	74
Vennekens G., conducteur élect.	76
Haid A., ouvrier qualifié 1e cl.	76
Destrée A., ouvrier semi-qualifié	78
Tibo P., ouvrier qualifié 1e cl.	82
BRABANT	
Laurent R., contrôleur	76
Van Elsen J., piocheur	72
Dockx L., conducteur élect.	78
De Witte P., chef piocheur	88
Jacquemijns E., piocheur	67
Delain J., ouvrier semi-qualifié	59
Tree X., contrôleur	77
Dekeyser H., ouvrier qualifié 1e cl.	75
Vandenplas P., conducteur élect.	66
Vancanwenbergh P., freineur	82
Smedts F., chef receveur	85
De Mey E., receveur	78
Wuyts J., brigadier	88
LIMBOURG	
Stegen J., conducteur-receveur AB	65
FLANDRE OCCIDENTALE	
Delanghe R., receveur	89
Depypere V., ouvrier qualifié	91
Aspesslagh J., conducteur élect.	82
Hombecq H., piocheur	86

Administration Centrale

Deux rédacteurs, MM. J. Demol et J.P. Rodberg, nous sont revenus après avoir accompli leur service militaire.

Mme M.P. Darville-Castro et M. E. Van Oostende sont entrés respectivement aux services S/Dact et T/MR. Qu'ils soient les bienvenus.

M. P. Segers, sous-chef de bureau, a été mis à la retraite pour cause de santé.

Melle M.P. Fontaine, dactylographe, nous a quittés pour prendre du service, comme commis, à Mons.

Mme M.C. Dache-Vanbegin, dactylographe et M. L. Uytgeerts, rédacteur-mécanographe, ont donné leur démission.

Anvers

M. R. Bogaerts, contrôleur, a quitté la Société le 1-9-1973.

Mise à la pension de M. Joseph Keutgens, contremaître de 1ère classe

M. J. Keutgens appartient à une famille anversoise dont, depuis le début de ce siècle, bon nombre des fils ont été occupés à la S.N.C.V.

A un certain moment, ils étaient quatre au service de la Société; le plus souvent ils furent trois et, maintenant, ils sont encore deux.



Le père de l'actuel pensionné était chef de l'atelier de Turnhout; le jeune Joseph Keutgens se présenta donc au « tram » et fut engagé le 23-10-1930, à Merksem, à la section « trams électriques et sous-stations »; en 1941, il fut transféré à Oostmalle pour y diriger l'atelier local.

En 1947, M. J. Keutgens devint le responsable de l'entretien de la ligne aérienne et des sous-stations du réseau de Turnhout et en 1955, il fut chargé des sous-stations du secteur de Merksem, pour être, enfin, affecté, en 1969,

aux services administratifs de l'Italiëlei, où il fut pensionné après 43 années de bons et loyaux services.

Flandre Orientale

M. W.J. Leunis est entré en service comme rédacteur le 1-10-1973.

Mlle R. Vercouter, commis, a démissionné en octobre dernier.

Après 49 ans de service mise à la retraite de M. J. Matthys brigadier

Ce n'est certainement pas sans émotion que M. J. Matthys aura nettoyé ses pinceaux, pour la dernière fois, le 31 août dernier, après 49 années de service.

C'est, en effet, le 3 novembre 1924 qu'il appliqua son premier coup de brosse à « Calcken - Atelier », installation dont on ne fait plus mention depuis longtemps.



Sept ans plus tard, il fut transféré à Destelbergen où il débuta comme aide-peintre et où il devint brigadier-peintre le 1er janvier 1954.

Nous souhaitons à M. Matthys de jouir longtemps de sa retraite bien méritée.

Hainaut

La belle carrière de Mme Marthe Hugé.

Marthe Hugé commença sa carrière, en 1929, au service de la Comptabilité, à Mons, dont elle devint la responsable dès le 1-1-1939.

Ses grandes qualités professionnelles furent récompensées en 1958 par l'octroi du grade de chef de service de 2ème classe.

Le 24 octobre dernier, au cours d'une cérémonie d'adieu où les marques de sympathie ne furent pas exemptes d'émotion, Mme Hugé a quit-

té le service de la Comptabilité après y avoir travaillé pendant 44 ans.



Elle fut une employée exemplaire dont la conscience professionnelle et l'esprit d'exactitude étaient fort appréciés de ses chefs, collègues et adjoints.

Nous lui souhaitons une longue et heureuse retraite.

Brabant

Bienvenue à la nouvelle dactylographe, Mlle L. Cobbaut, qui a été engagée le 5-9-1973.

Limbourg

Prix de la courtoisie à un chauffeur d'autobus à Genk.

Du 22 au 29 septembre dernier s'est tenue, à Genk, une « Semaine de la Sécurité », à l'initiative des services locaux de la police.

A cette occasion, une exposition et divers concours furent organisés, dont un se rapporta à la sécurité dans la circulation.



D'autre part, la gendarmerie et la police de Genk attribuèrent deux prix aux conducteurs de voiture les plus courtois. Le premier prix fut remporté par M. Valère Comans, conducteur d'autobus à la S.N.C.V., qui reçut une somme de 2.000 F.

Nous félicitons M. Comans pour son comportement exemplaire au volant et pour la récompense bien méritée qui lui a été décernée.

Les propos du chef TRAMBUS

TRAMBUS : Ha, ha ! Un nouveau dans le bureau ?

Je me présente !

Trambus...

REDACTEUR : Dupont. Enchanté.

T. : Egalement, Monsieur Dupont. Il y a longtemps que vous êtes ici ?

R. : Environ un mois, Monsieur.

T. : Alors vous vous êtes déjà adapté un peu ?

Cela vous plaît-il ?

R. : Eh bien, oui. Je commence à m'intéresser vivement à mon travail et j'ai déjà pu me faire une idée des tâches qui m'attendent.

D'autre part, je m'entends très bien avec mes collègues.

T. : Tant mieux ! La S.N.C.V. semble avoir recruté un bon élément.

R. : Merci ! Je ne suis pas présomptueux ; je me rends bien compte que j'ai encore beaucoup à apprendre. Et au fond, ne faut-il pas, de nos jours, s'instruire sans cesse, du berceau jusqu'au tombeau.

T. : En effet, une éducation permanente ou une formation continue s'imposent actuellement si on veut éviter de rétrograder dans son métier, voire dans la vie de tous les jours.

L'éducation favorise d'ailleurs le développement de l'être humain, lui donne l'occasion de s'épanouir dans la communauté qui l'entoure et peut concourir à son propre bonheur.

R. : Il me semble que les Vicinaux y attachent également de l'importance. N'ai-je pas vu, dans le dernier numéro de « Nos Vicinaux », un article concernant les études des enfants ? Personnellement, il m'intéresserait de savoir si notre Société dispense l'un ou l'autre enseignement pouvant contribuer à ma formation professionnelle.

T. : On ne vous l'a peut-être pas encore signalé, mais la Société organise effectivement des cours, qui peuvent être suivis par correspondance.

R. : Intéressant ! Et de quels cours s'agit-il ?

T. : Cinq cours connaissent un grand succès auprès du personnel : « Les chemins de fer Vicinaux », à savoir un historique de notre Société et de certains problèmes de transport, « Lignes aériennes et équipements électriques pour voies ferrées à traction électrique », « Le véhicule automobile », « La comptabilité commerciale » et « La législation fiscale ». Il suffit d'écrire au service P, à Bruxelles, pour obtenir les cours à domicile.

R. : Tout bien réfléchi, je m'inscrirai d'abord au cours « Les chemins de fer Vicinaux ». Je veux connaître l'entreprise qui m'occupe, son passé, ses objectifs et son fonctionnement.

T. : C'est une bonne décision, jeune homme.

R. : Plus tard, je suivrai les autres cours, principalement celui qui a trait à l'automobile.

T. : Très bien ! Vous serez à bonne école.

Groupe du Hainaut

Remise de distinctions honorifiques

Le samedi 22 septembre dernier, a eu lieu, dans la salle des Fêtes du Waux-Hall, à Mons, la remise de distinctions honorifiques à 61 agents appartenant aux différents réseaux du Groupe.

M. Royen, Directeur, qui présidait la cérémonie, était entouré de M. Pourveur, ingénieur en chef, de M. Foulon, inspecteur principal adjoint, des chefs de service du Groupe, ainsi que des deux assistantes sociales.

Dans son discours d'accueil, M. Royen mit spécialement l'accent sur la signification de la cérémonie qui est, à la fois, une fête de travail, une célébration d'un anniversaire important dans la vie de chaque décoré et un témoignage de reconnaissance de la collectivité pour les services que les décorés ont rendus au sein de la Société Nationale.

Il fit l'historique du travail, qui est le moteur de toute société, et décrit brièvement son évolution à la S.N.C.V.

Il rappela le rôle indispensable des Vicinaux dans la vie économique du pays et souhaita que les 53 millions de voyageurs transportés annuellement dans la province de Hainaut prennent davantage conscience des efforts déployés continuellement, et surtout l'hiver, par le personnel du Mouvement, des services des Voies, des Ateliers et Centres d'entretien.

Il incita chacun à continuer à donner l'exemple aux jeunes afin qu'ils témoignent plus de courtoisie envers la clientèle, et ajouta que l'aide financière apportée par l'Etat doit nous rappeler sans cesse que nous sommes plus que jamais au service du public.

Il conclut en félicitant chaleureusement les décorés et en remerciant les épouses pour l'aide qu'elles apportent à leur mari dans l'accomplissement de

leur tâche, ce qui, bien souvent, les oblige à être debout à 3 heures du matin.

C'est dans une ambiance chaleureuse et amicale que la remise des médailles s'est effectuée pendant que l'assemblée dégustait vins et biscuits et que le photographe s'occupait des photos-souvenir.

ORDRES NATIONAUX

Ordre de la Couronne.

Chevalier

Dehon R., chef de service de 1ère cl.

Queriat G., chef de mouvement de 1ère classe.

Janssens G., chef des Voies et Travaux.

Palmes d'Argent

Hanquet O., ouvrier qualifié de 1ère classe.

Cotils E., ouvrier qualifié de 1ère cl.

Médaille d'Or

Labby A., aubettier.

Haulotte A., cond.-rec. d'autobus.

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service.

Croix civique de 1ère cl.

Estiévenart J., sous-chef de bureau.
Marchand R., chef d'atelier de 1ère cl.

Queriat G., chef de mouvement de 1ère cl.

Gilbart R., chef d'atelier de 1ère cl.

Croix civique de 2e cl.

Demagnet R., instructeur conducteur auto.

Wantier E., contrôleur.



Barbiot P., rédacteur.
Berger A., 1er contrôleur.
Lebrun L., instructeur conducteur électrique.
Portier J., 1er contrôleur.

Médaille civique de 1ère cl.

Aerts H., ouvrier qualifié de 1ère cl.
Potier G., brigadier.
Verstraeten L., receveur.
Siriez V., ouvrier d'élite.
Troch L., receveur.
Delsart F., receveur.
Closset J., brigadier.
Lechien F., ouvrier qualifié 1ère cl.
Hautman F., ouvrier qualifié 1ère cl.

Baril V., receveur.
Gilson G., conducteur électrique.
Walraeve G., conducteur AB.
Guyot G., brigadier.
Chapelle R., aubettier.
Luc M., ouvrier d'élite.
Parent M., aubettier.
Vanderhelfen I., receveur.

25 années de service.

Médaille civique de 1ère cl.

Debilde R., Miche G., Harpigny R.,
Deloor A., Dersin W., Dernoncourt A.,
Bauduin C.

Médaille civique de 2e cl.

Flutte A., Durieux J., Willame E.,
Stocq R., Carpentier J.-B., Jeanmenne
E., Bastin F., Deleuze H., Dubois G.,
Mercier C., Ruelle A., Tison M., Hubin
M., Blondiau R., Garain R., Gilson M.,
Marcourt W., Sauvage M., Gourdin
J.-B., Spingard R., Nicaise R., Sadin
R., Patoux M., Ars A., Gille H., Mer-
cier J., Delepinois G., Fontaine G.,
Godart L., Moreau E., Stiévenart G.,
Boisdenghien M., Detandt E., Raye-
mackers J., Saye R., Delgambe S.,
Gondry C., Lefèvre G., Hanot L., Las-
sois G., Gerin G., Danneaux E., Bour-
geois F., Beatrix R.

LES LONGUES CARRIERES



O. Gevaert

est entré en service le 31-5-1929; il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Ostende.



C. Pauwaert

est entré en service le 12-6-1927; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Knokke.



M. Bleurheid

est entré en service le 3-9-1929; il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Liège.



J. Ramakers

est entré en service le 20-10-1931; il a été mis à la pension comme ouvrier semi-qual. à Hasselt.



F. Wijnants

est entré en service le 20-6-1928; il a été mis à la pension comme chef receveur à Turnhout.



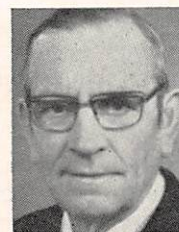
R. Taymans

est entré en service le 25-12-1938; il a été mis à la pension comme receveur à Anderlecht.



L. Laurignies

a débuté le 11-11-1929 et a été mis à la pension comme contrôleur à Mons.



J. Serneels

a débuté le 18-5-1935 et a été mis à la pension comme receveur à Malines.



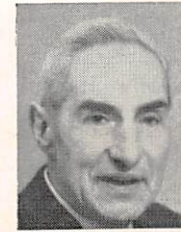
M. Dubois

a débuté le 27-7-1932 et a été mis à la pension comme surveill. Voies et Trav. à Charleroi.



R. Demanet

a débuté le 31-5-1937 et a été mis à la pension comme instructeur conducteur auto à Charleroi.



R. Claus

a débuté le 16-1-1935 et a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Merksem.



L. Steen

a débuté le 16-9-1931 et a été mis à la pension comme chef de dépôt de 1ère cl. à Hamme.



Chr. Merken

est entré en service le 1-1-1929; il a été mis à la pension comme conducteur AB à Basenge.



F. Daniëls

est entré en service le 12-10-1929; il a été mis à la pension comme chef receveur à Evere.



A. Janquin

est entré en service le 26-6-1929; il a été mis à la pension comme conducteur - receveur AB à Namur.



R. Schuyesmans

est entré en service le 7-10-1926; il a été mis à la pension comme contremaître de 1ère cl. à Ostende.



B. Raymaekers

est entré en service le 2-3-1927; il a été mis à la pension comme brigadier à Hasselt.



N. Ameys

est entré en service le 1-12-1929; il a été mis à la pension comme conducteur électr. à Leerbeek.

Une nouvelle relation ferroviaire à la S.N.C.B.

LA LIGNE HAL - ETTERBEEK - BRUXELLES

Le dimanche 30 septembre dernier, une nouvelle ligne S.N.C.B. a été mise en service entre Hal et Bruxelles.

Deux jours plus tôt, le vendredi 28 septembre, M. Cudell, Ministre des Affaires bruxelloises, avait procédé à l'inauguration de la ligne en présence de nombreuses personnalités du monde des transports en commun et de l'Administration, parmi lesquelles nous avons remarqué notre Directeur général, M. Van Autgaerden, et M. Peerts, chef de groupe du Brabant.

M. le Chevalier J. de Spot, Président du Comité permanent de la S.N.C.B., prononça l'allocution d'usage. Il souligna que, seuls, des moyens modernes de transports en commun permettront de répondre demain aux besoins du trafic urbain et suburbain; le succès remporté par le pré-métro bruxellois est symptomatique à cet égard.

Dans la desserte de la conurbation bruxelloise, poursuit M. de Spot, la S.N.C.B. joue déjà un rôle de premier plan pour le trafic de grande banlieue, à l'intérieur du périmètre Malines, Louvain, Ottignies, Nivelles, Braine-le-Comte, Enghien, Alost et Termonde. Un accroissement annuel du nombre des navetteurs, de l'ordre de 2 à 3 %, y est actuellement constaté.

C'est la raison pour laquelle la S.N.C.B. a décidé de mettre progressivement en place un dispositif à vocation régionale, complétant le réseau national

dans la zone de Bruxelles. Les liaisons actuelles Malines-Nivelles et Alost-Louvain, via la Jonction Nord-Midi, en constituent une première amorce.

Mais la Jonction est, malheureusement, dans un état très proche de la saturation aux heures de pointe. C'est pourquoi il a été décidé, en accord avec le service « Promotion des Transports Urbains » du Ministère des Communications, d'utiliser la ligne de ceinture Est de l'agglomération bruxelloise pour le nouveau service Hal-Etterbeek-Bruxelles, précisa M. de Spot.

Itinéraire du nouveau service.

La ligne de ceinture Est était jusqu'à présent réservée presque exclusivement au trafic marchandises. Il a fallu revoir complètement la circulation des trains de marchandises sur la ligne et prévoir des embarcadères pour voyageurs aux cinq nouveaux points d'arrêt créés entre les stations existantes de Hal et d'Etterbeek (Casernes) : Huizingen (qui sera mis en service au cours de l'année 1974), Beersel, Uccle Moensberg, Uccle St-Job et Boondael. Des quais surélevés, de près de 150 m de longueur, et des accès commodes à la voirie publique, ont été aménagés. Il s'agit de points d'arrêt non gardés où il n'y a pas de personnel de la S.N.C.B.

Au-delà d'Etterbeek, le nouveau service dessert la gare du Quartier Léopold, la station Schuman (point de correspondance avec le pré-métro), la gare du Nord et, à certaines heures, la gare Centrale et la gare du Midi.

Il passe par des faubourgs de Bruxelles jadis peu peuplés, qui ont pris de plus en plus d'importance et qui ne verront pas de sitôt arriver chez eux le métro en cours de construction. A noter que la ligne de ceinture Est circule en tunnel sous le Bois de la Cambre, sur une distance d'environ 1,8 km.

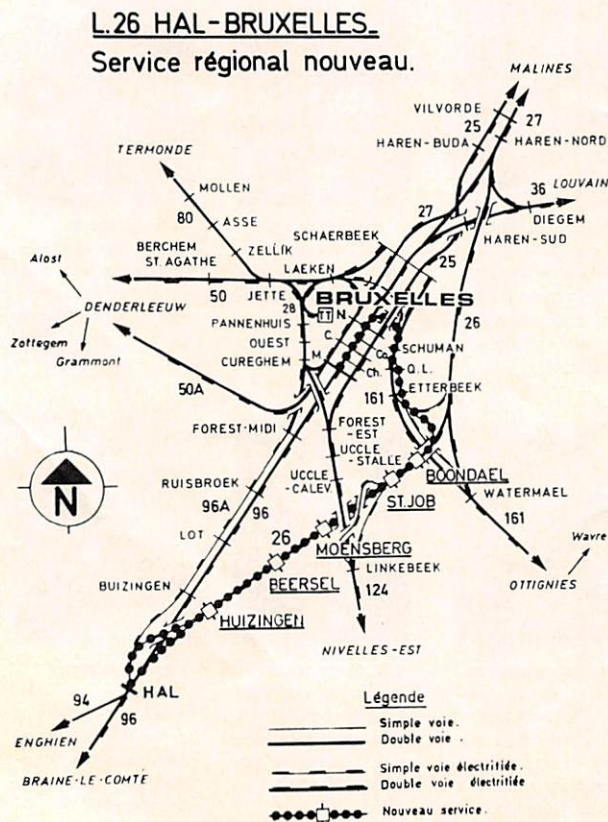
Conditions d'exploitation.

La ligne, d'une longueur de 19,9 km, est exploitée avec des automotrices électriques, à une vitesse maximum de 90 km à l'heure.

Le service des voyageurs est assuré sur la base d'une circulation cadencée horaire dans les deux sens, entre la 6e et la 21e heure de la journée, au départ de Hal à l'heure 28 et de Bruxelles (Q.L.) à l'heure 10.

Des trains supplémentaires, au nombre de quatre par sens de marche, circulent entre 6 h 30 et 8 h 30 et entre 16 h 30 et 18 h 30; on arrive ainsi à 20 convois par jour dans chaque sens.

Aux heures creuses, les services sont prolongés, selon les possibilités, soit jusqu'à Bruxelles (Nord), soit même jusqu'à Bruxelles (Midi).



L'abonnement M.T.B. (métro, train, tram, bus) valable sur les lignes des zones urbaines de la S.T.I.B., de la S.N.C.V. et de la S.N.C.B., dans l'agglomération bruxelloise, peut être utilisé sur la section Bruxelles (Midi) - Uccle Moensberg de la nouvelle ligne.

Un métro régional.

Certains parlent de métro régional lorsqu'ils font allusion à la nouvelle ligne. On peut, certes, se rallier à cette appellation puisque la ligne présente beaucoup de caractéristiques d'un métro : siège spécial, voitures confortables, absence d'encombrements routiers, longueur de ligne restreinte. D'ailleurs la S.N.C.B. n'édite-t-elle pas, depuis quelques années, un indicateur de ses relations urbaines bruxelloises sous le titre « Un métro à votre porte ». De là au « métro régional », il n'y a qu'un pas.

Afin de faciliter les déplacements des voyageurs empruntant les moyens de transport en commun, la S.T.I.B. a déjà communiqué à la presse la liste de ses services donnant correspondance aux différents points d'arrêt de la nouvelle ligne.

Les services de la S.N.C.V. n'ont pas de points d'arrêt communs avec la ligne, sauf aux terminus à Hal et à Bruxelles; l'itinéraire de ce nouveau service se rapproche cependant de nos arrêts à St.-Job (ligne O), à Beersel (ligne U.B.) et à Huizingen (ligne U.H.).

Dans le but d'inciter les automobilistes à se rendre en ville par le nouveau service, il faudrait maintenant encore créer des parkings de dissuasion autour des nouveaux points d'arrêt où les voyageurs pourraient garer facilement leurs voitures.



La ligne S.N.C.B. passe au pied du château féodal de Beersel.
(Photo C.G.T.)

Quoi qu'il en soit, nous ne doutons pas que le nouveau service sera apprécié par les habitants des zones desservies, qui disposent à présent de relations rapides entre leur résidence et le centre commercial et administratif de l'agglomération.

CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

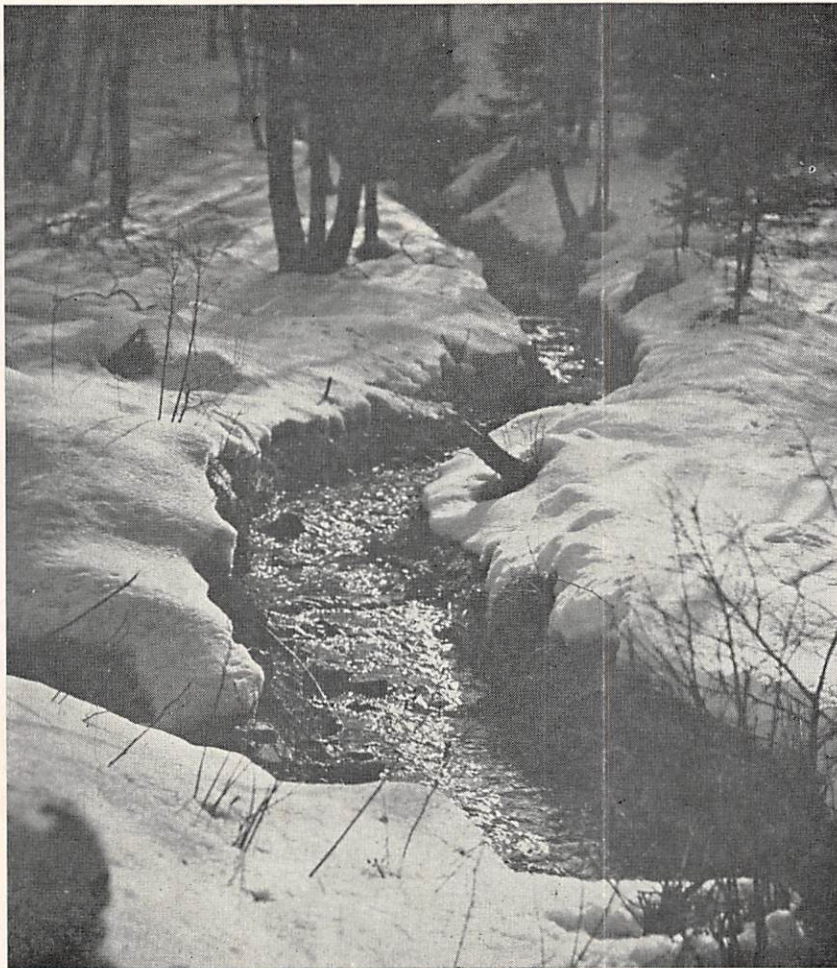
Situation des équipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident, au 31 octobre 1973

	jours sans accident
LIEGE 10 (Personnel Eupen-Warzée)	4.292
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	3.989
NAMUR-LUXEMBOURG 4 (Atelier Andenne)	3.535
NAMUR-LUXEMBOURG 3 (Centres d'entretien et bâtiments) ...	2.841
BRABANT 17 (Mouvement Haacht)	1.854
ANVERS 3 (Mouv. Anvers - Hoogstraten - Mol - Turnhout (rés.))	1.762
LIMBOURG 1 (Atelier Hasselt)	1.471
BRABANT 10 (Mouvement et entretien Uccle - Overijse)	1.391
ANVERS 7 (Mouvement Tjalkstraat)	1.261
LIEGE 1 (Mouvement Liège St-Gilles)	1.110
NAMUR-LUXEMBOURG 6 (Mouvement Entre-Sambre-et-Meuse)	1.033

PROMENADES HIVERNALES À LA ROCHE-EN-ARDENNE

La santé est d'un prix inestimable, chacun en convient. N'oublions pas aussi qu'elle nous permet de garder notre liberté et notre personnalité. La promenade constitue certainement un excellent moyen pour rester en bonne santé et elle peut être pratiquée en toutes saisons, ce qui ne gâte rien. En hiver, sous la neige et les jeux de lumière hivernaux, la forêt présente une séduction particulière qui touche profondément. Pour s'en rendre compte, il suffit d'aller en Ardenne et d'y marcher par monts et par vaux, à travers bois, champs et ruisseaux.

La Roche-en-Ardenne est un point de départ idéal pour des randonnées hivernales et on y dispose de nombreux services d'autobus de la S.N.C.V., qui peuvent être empruntés en cours de route, si la fatigue se fait sentir. La Roche elle-même (2.000 habitants) est un bijou de l'Ardenne; elle est très pittoresquement située dans un des méandres de l'Ourthe, au pied d'un rocher escarpé, surmonté des ruines d'un château féodal, d'où on jouit d'une vue superbe.



Un poème hivernal.



L'église Saint-Nicolas, (construite au début du siècle), abrite quelques sculptures baroques de la Vierge à l'Enfant et de St-Nicolas, en bois de tilleul, attribuées à Rendeux, un sculpteur de La Roche (± 1738).

Passé l'Ourthe, un grand bloc de pierre a été érigé en monument à la mémoire du pasteur et homme de lettres néerlandais, M.A. Perk, dont les écrits et principalement l'ouvrage « De Belgische Ardennen », attirent bon nombre de ses compatriotes en Ardenne, et spécialement à La Roche. Un extrait de cet ouvrage a été gravé dans le roc, sur une des faces du mémorial. Il était le père du grand poète Jacques Perk qui rencontra ici

sa Mathilde. Pour atteindre le mémorial Perk, il faut prendre la route de Marche, qui monte doucement. C'est une promenade peu fatigante qui permet de jouir d'un beau panorama sur la ville et les ruines du château. Le mémorial est situé à l'endroit où la route s'incurve brusquement vers la gauche, mais d'où il faut redescendre vers la droite pour regagner La Roche. De là, on aperçoit très bien les deux rochers qui dominent La Roche, à savoir le Chamont et le Deister.

On peut encore visiter, à La Roche, la chapelle Sainte-Marguerite, datant du 16^e siècle. Une promenade vers cette chapelle et le parc à gibier, sur une distance de 4 km, est un exercice bienfaisant dans l'air vivifiant de l'hiver, et permet de nombreuses découvertes. On part de Gohette, le chemin qui monte le long de l'église, on emprunte la rue Trou-Bourbon et, par l'escalier à droite, on arrive à la chapelle. En poursuivant la route, on atteint le parc à gibier (sangliers, cerfs, biches etc.). Suivant toujours le même chemin, on prend celui de droite, à la première bifurcation, et on domine alors la gorge du ruisseau des Pierreux, dans laquelle le chemin descend en pente douce et qui révèle de magnifiques sous-bois. Plus loin, se trouvent, à gauche, le petit barrage qui fournit l'eau potable à la ville de La Roche, et des carrières sur l'emplacement de l'ancien « Diable-château ». On continue tout droit et, au-delà des « Merlettes », on rejoint la grand-route Houffalize - La Roche.

La plus belle randonnée de la région est vraisemblablement celle du rocher du « Hérou », qui nous conduit le long de l'Ourthe pittoresque. Elle est aussi la plus longue, car il faut 5 à 6 h pour effectuer l'aller et le retour. On passe par le hameau de Villez. Sur la rive gauche, on remarque un rocher en saillie, la « Cresse du Corbeau », que la rivière contourne : un poème hivernal ! Ensuite, le chemin traverse un rocher caractéristique, la « Cresse à l'Até », et le « ruisseau de Maboge » pour atteindre le hameau de Lahon, en longeant une remarquable carrière de couches de pierres superposées.

Nous suivons alors le chemin de gauche. Au « carrefour du Roisy » (1 km de Maboge), des chemins conduisent à Borzée et à Nadrin. Nous bifurquons cependant vers la droite pour suivre à nouveau l'Ourthe. Nous continuons le long de l'Ourthe, par

les boucles de Cheslé et de Hatilles, jusqu'au gué des « Ondes ». Nous longeons toujours l'Ourthe, jusqu'à la saillie du Hérou, où le sentier à gauche monte vers la crête du Hérou. Le Hérou est une formation rocheuse de 1.400 m, baignant dans l'Ourthe. Le magnifique panorama sur les méandres de l'Ourthe, depuis le Hérou, est inoubliable.

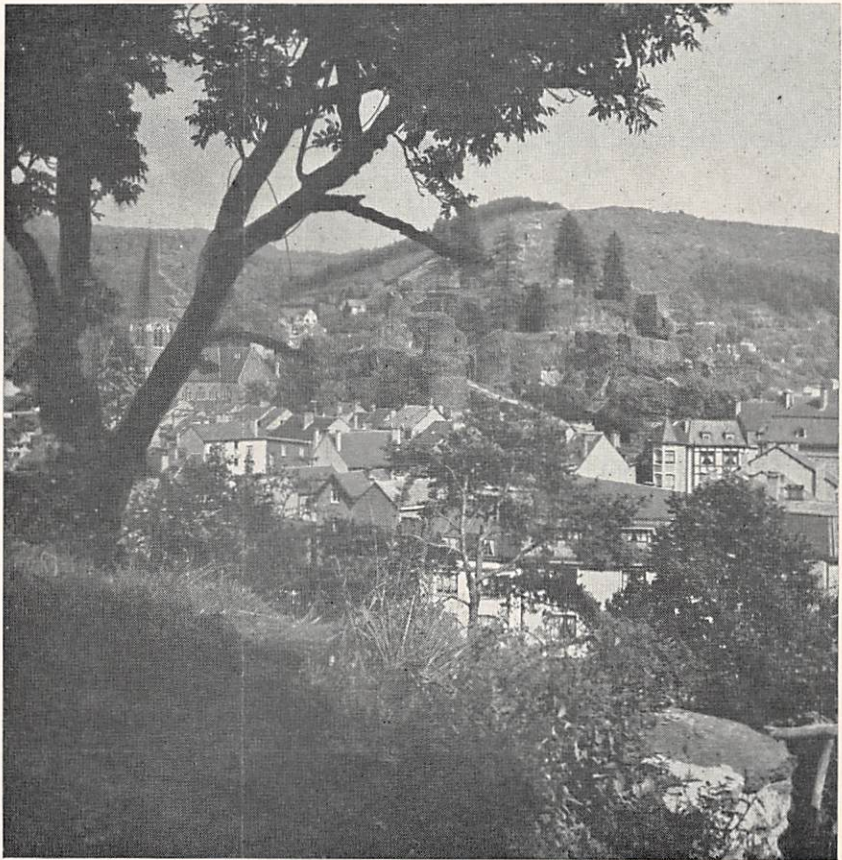
Par le chemin d'Ollomont et, plus loin à gauche, le sentier de la « Cresse Sainte-Marguerite », nous rejoignons l'Ourthe. Après avoir suivi la rivière jusqu'au pont, nous prenons, au-delà de la rivière, le chemin de droite vers Nisramont et ses merveilleux paysages. Au croisement situé après le village (± 1 km), nous prenons le chemin de droite pour retourner à La Roche par une belle route.

De nombreuses autres promenades ont été « fléchées » à La Roche, notamment :

- a) l'excursion vers Cielle et ses beaux panoramas,
- b) la randonnée vers Beausaint et l'ermitage de St-Thibaut, lieu de pèlerinage réputé; on suit le sentier allant vers le Nord jusqu'à la route Jupille-Ronson, on traverse l'Ourthe en direction de Marcour, où on peut prendre éventuellement un des nos autobus (n° 995 de l'indicateur général) pour retourner à La Roche.

De La Roche, les services d'autobus vicinaux peuvent, d'autre part, vous promener dans toute la région. On peut se rendre à Houffalize, un centre touristique situé dans une boucle de l'Ourthe, détruite lors de l'offensive des Ardennes de von Rundstedt en 1944-1945, mais entièrement reconstruite depuis lors. Houffalize est connue pour sa tannerie, son église gothique Ste-Catherine, ses pierres tombales remarquables et ses moulins à eau sur l'Ourthe, sans parler des nombreuses promenades possibles.

Un autre service d'autobus peut vous conduire de La Roche à Marchen-Famenne, une ville charmante bien située, offrant de belles perspectives. Sur la place du Marché de ce chef-lieu de la Famenne, région de transition entre le Condroz et l'Ardenne,



La Roche et les ruines du château.

on découvre l'hôtel de ville et la remarquable église St-Remacle du 15ème siècle, richement aménagée et abritant des fonts baptismaux du 13ème siècle. A la place aux Foires, débute la « Promenade du Monument », dont on faisait déjà état au 17ème siècle. Il s'agit d'une belle drève de 1 km, plantée de vieux tilleuls, qui monte légèrement vers la chapelle de la Ste-Trinité (1610) sur la hauteur de Cornimont.

Dix promenades signalées, prouvant l'importance touristique de Marche, vous mènent, notamment, vers le « Fonds des Vaulx » et le point de vue de Hedrée.

D'autres services d'autobus encore

vous amènent à Hotton (Melreux) et à Erezée. Erezée, village pittoresque dans une région accidentée et entouré de forêts, est un lieu de séjour apprécié; on peut y marcher tant et plus. Ce village mérite plus qu'une visite superficielle.

Hotton, à cheval sur l'Ourthe, est un bon point de départ pour de nombreuses promenades. En partant du pont de Hotton, par exemple, on atteint rapidement le parc boisé. On y jouit de vues superbes, spécialement au belvédère. Les photographes-amateurs y sont comblés. En sortant du parc, on prend, à gauche, la route de Menil qui conduit, à 200 m, au cimetière britannique.

Les grottes de Hotton qui constituent une des plus belles féeries souterraines d'Europe, ne sont, malheureusement, pas accessibles au public en hiver. La grotte de la « Porte Aïve » est très connue; elle sert de cimetière à l'époque néolithique. On y accède par la rue Haute, bordée de nombreuses vieilles demeures, dont certaines datent de 1791.

La Roche-en-Ardenne et ses environs, c'est le cœur du Luxembourg, la province aux forêts séculaires et aux ruisseaux cristallins, où il fait bon vivre au rythme des saisons et où chaque saison possède ses charmes.

Des futaies, des pineraies et la bruyère, créant sans cesse des sites inédits, les ruines du château féodal de La Roche, ainsi que les vestiges de l'époque romaine dispersés çà et là, à proximité de l'ancienne chaussée Bavay-Trèves, ajoutent encore au charme de cette Ardenne fascinante. L'Ardenne en hiver: un conte de fées !



Services d'autobus de la S.N.C.V.

Groupe de Liège

1000 JOURS SANS ACCIDENT POUR L'ÉQUIPE N° 11

Le samedi 6 octobre 1973, l'équipe n° 11, groupant une partie du personnel de l'atelier de Liège Saint-Gilles et le personnel du centre d'entretien d'Omal, a fêté ses 1000 jours sans accident.

M. Cresson, chef de sécurité du groupe de Liège, ouvrit la séance à 15 heures.

M. Follon, inspecteur principal adjoint, représentant l'Administration centrale, congratula l'équipe n° 11 pour son magnifique exploit et l'invita à maintenir plus que jamais l'esprit de sécurité, malgré l'accident survenu le 21 juin et qui a interrompu la performance.

L'allocution de M. Follon, fut suivie d'une collation et d'une agréable partie récréative, animée par la troupe du Théâtre des Variétés.

Après ce délassément apprécié, M. Barbier, ingénieur en chef, félicita à son tour l'équipe n° 11 pour sa belle performance et demanda à chacun de persévérer et en particulier de surveiller les nouveaux agents, en vue de prévenir les imprudences. Il invita le personnel à relever le flambeau de la sécurité et à repartir avec courage vers de nouveaux succès.

Des applaudissements nourris saluèrent l'allocution de M. Barbier.

M. Strobants, adjoint au chef de sécurité, exprima ensuite les remerciements du personnel à l'honneur.

M. Barbier remit alors à chacun un cadeau-souvenir et quelques douceurs pour la famille.



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 Tjalkstraat : Aerts H. (1.930 F).
Dépôt de Broechem : Dierckx L. (montre de dame), Van Dyck L. (2.428 F).
Dépôt de Turnhout : Proost A. (750 F).

FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Gand St.-Pierre : Van Praet J. (6.250 F).
Dépôt de Hamme : Houdeghem G. (2.193 F), Praet W. (3.627 F).
Dépôt d'Audenarde : Dhaene G. (1.667 F).
Dépôt de Herzèle : Van Caester H. (1.175 F).

HAINAUT

Dépôt de Tournai : Cardon J.-P. (sac à main + 1.360 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Beelen W. (10.734 F), Waxson R. (1.000 F), Vandemergel (1.555 F).
Dépôt de Florennes : Paquet M. (13.070 F).
Dépôt d'Andenne : Collin M. (1.312 F).
Dépôt de Forville : Lefevre V. (783 F).
Dépôt de Florenville : Dechambre R. (1.770 F).
Dépôt de Mehaigne : Danssogne A. (500 F).
Dépôt d'Onoz : Hairion J. (737 F).
Dépôt d'Ohey : Famerée J. (528 F), Henrot G. (1.375 F).

LIEGE

Dépôt de Bassenge : Claes (1.000 F + 20 D.M.).
Dépôt d'Eupen : Offermann (750 F), Servais (1.000 F).
Dépôt d'Omal : Bollinne (1.040 F).

BRABANT

Dépôt d'Evere : Engels A. (12.000 F).
Dépôt de Louvain : Dauw W. (1.022 F), Fierens J. (700 F), Peeters F. (2.796 F).
Dépôt de Tirlemont : Sevenants (800 F).

LIMBOURG

Dépôt de Lanaken : Louwagie J. (1.000 F + 90 forins).
Dépôt de Genk : Vlemmings J. (montre de dame), Winters A. (500 F), Thewis P. (586 F).
Dépôt de Koersel : Theunis L. (3.361 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt d'Ostende : Nierynck R. (porte-monnaie + 994 F), Van Renterghem F. (portefeuille + 2.100 F), Vandaele J. (portefeuille + 810 F), Pottelancie E. (sac à main + 1.140 F), Bouve P. (porte-monnaie + 14.521 F), Schaep W. (portefeuille + 895 F), Yserbyt M. (sac à main + 1.032 F).
Dépôt de Knokke : De Baets J. (sac à main + 2.040 F), Declercq J.P. (portefeuille + 2.700 F).
Dépôt de La Panne : Vercamer G. (sac à main + papiers + 1.044 F + carnet de chèques).