

Nos Vicinaux

Bulletin d'information

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

N° 168

JANVIER-
FEVRIER 1974

29^e ANNEE

SOMMAIRE

- 2 Administration centrale : remise de distinctions honorifiques.
- 4 Les trams à chevaux.
- 6 Location d'appartements meublés.
- 8 Les dimanches sans autos.
- 9 Le coin du G.A.P.
- 12 Vacances à « Annette et Lubin ».
- 15 Remise de distinctions honorifiques dans le groupe Namur-Luxembourg.
- 16 Vacances à « Zonnebloem ».

Un autobus vicinal devant la gare des Palais, à Liège.

(Photo E. Roels)



REMISE DE DÉCORATIONS

La cérémonie de la remise de décorations s'est déroulée le deuxième jour de l'an, en présence de quelque 200 agents de l'Administration centrale.

M. le Directeur Général, entouré de MM. les Directeurs, formula d'abord des vœux pour la santé, le bonheur et la prospérité de tous les membres du personnel et de leur famille. Il exprima l'espoir de voir régner la paix et la justice dans le monde, au plus grand bonheur de l'humanité.

Il remercia le personnel pour le travail accompli et précisa que chacun doit considérer celui-ci comme une contribution personnelle au bien-être de son foyer, de ses camarades de travail et de la communauté.

Il mit ensuite l'accent sur l'importance accrue que prennent les transports en commun à la suite des difficultés résultant de la crise de l'énergie que nous connaissons actuellement.

Il constata que les services publics ont l'avantage, par rapport aux transports individuels, de consommer moins d'énergie par personne transportée, de réduire l'encombrement de la voirie publique et d'être moins polluants.

Il souligna l'utilité, l'importance et l'intérêt que revêtent dans ces circonstances, pour la communauté, les tâches qui sont dévolues aux agents des services publics.

Il remercia les décorés pour les bons et loyaux services qu'ils ont rendus, et les félicita pour les distinctions honorifiques qui leur sont décernées et qu'ils peuvent porter avec fierté.

Après son exposé qui fut chaleureusement applaudi, M. le Directeur Général remit personnellement aux intéressés, les bijoux et les diplômes témoignant de leur nomination ou de leur promotion dans les Ordres nationaux, ou attestant leur long passé professionnel au service de la Société nationale.

Un vin d'honneur clôtura la cérémonie, qui se prolongea dans la meilleure ambiance.

Van Belleghem B., inspecteur technique.

Delire J., inspecteur technique.

Follon H., inspecteur principal adjoint.

Goovaerts J., ingénieur principal - chef de groupe.

ORDRES NATIONAUX

Ordre de la Couronne

Officier

Félix J.B., chef de bureau.

Huens J., inspecteur ppl.

Hecq G., inspecteur principal adjoint.

Ordre de Léopold II

Commandeur

Barbier Ph., ingénieur en chef.

Officier

Mathy G., inspecteur technique.

Mme Van Belleghem-Verheye Y., chef de bureau.

Simoens R., chef de bureau.

Dons A., trésorier.

De Vuyst J.B., chef de bureau.

Loeckx A., chef de bureau.

Bosmans J., inspecteur.

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Croix civique de 1ère classe

Royen H., directeur.

Thomas P., ingénieur en chef.

Humblé F., inspecteur en chef honoraire.

Lindenlauf J., inspecteur en chef.

Mathy G., inspecteur technique.

Konings J., inspecteur en chef.

Donners M., dessinateur technique.

Pierre A., moniteur social.

Croix civique de 2^e classe

Van Cutsem P., rédacteur.

Maes A., dessinateur-rédacteur.

Van der Hulst A., rédacteur.



Un groupe de décorés.

Médaille civique de 1ère classe

Roupcinsky A., conducteur électrique.

25 années de service

Médaille civique de 1ère classe

Melle Barbaix G., rédacteur.
Melle Chermanne L., auxiliaire sociale.
Mme Collier-Roch J., sténodactylographe.
De Prins H., moniteur d'organisation.
Mornard R., ingénieur en chef.
Mme Busiau-Laurent R., auxiliaire sociale.
Dumortier C., commis.
Peerts G., ingénieur en chef - chef de groupe.



Un autre groupe de décorés.

Les propos du chef TRAMBUS

TRAMBUS : Quand je pénètre dans un de nos ateliers, où tant de machines et d'appareils fonctionnent, je m'étonne toujours, malgré moi, de voir de nombreux jeunes porter, tout comme vous, des cheveux assez longs.

OUVRIER D'ATELIER : Et pourquoi, chef ? C'est la mode ! Il n'y a pas que les dames qui s'y soumettent.

T. : Je l'admets volontiers. Mes fils aussi ont des cheveux longs ! Mais ne trouvez-vous pas que c'est dangereux quand on travaille régulièrement aux moteurs d'autobus et aux machines dont certaines pièces ou courroies trapézoïdales sont constamment en mouvement.

O. : Oh ! je vous vois venir.

T. : Ces cheveux pourraient être agrippés par l'une ou l'autre pièce de ces machines ou moteurs. J'ai toujours peur des conséquences d'un tel incident. Il y en a déjà suffisamment qui ont eu leur scalp arraché et d'autres lésions graves à déplorer. Cela m'attriste chaque fois que je l'apprends.

O. : Eh bien ! cette fois, je peux vous rassurer. Ici, nous portons toujours la casquette spéciale de protection lorsque nous travaillons à ces machines et aux moteurs d'autobus, car nous sommes conscients du danger.

T. : Tant mieux.

O. : Mais au fait, chef ! Savez-vous que nous pourrions aussi perdre nos cheveux au cours de nos vacances ?

T. : Quoi ?

O. : J'ai lu, en effet, que les douaniers albanais protestent contre l'entrée dans leur pays de jeunes ayant des cheveux trop longs... Que ne ferait-on pour poursuivre son voyage ?

T. : Elle est bonne ! Mais, que vois-je ? Vous

n'êtes pas rasé ! Vous allez laisser pousser votre barbe maintenant ? Elle sera touffue ! Je vous vois bientôt courir avec une casquette pour les cheveux et une muselière pour la barbe. Vous auriez belle mine.

O. : Là, chef, vous vous trompez. L'explication est simple. Je n'ai pu me raser ce matin parce qu'il y avait une panne générale de courant électrique dans notre secteur. Vous auriez dû voir ces hommes non rasés dans l'autobus, aujourd'hui. Oui, oui, il y a beaucoup de choses qui ne tiennent qu'à un fil...



Romantisme d'antan...

LES TRAMS A CHEVAUX

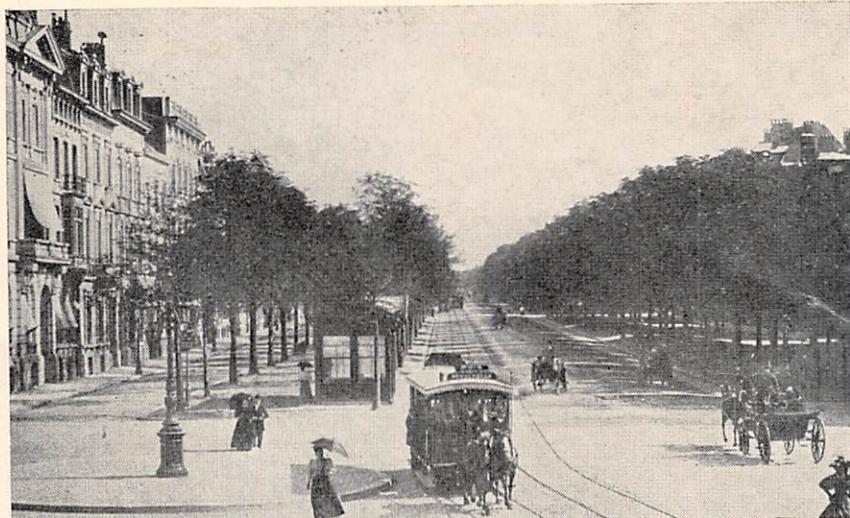
Innombrables sont les récits fantastiques et les films épiques qui mettent en évidence les voyages en diligence, ce précurseur de l'omnibus et du tram à cheval, au point qu'on pourrait croire que ces déplacements baignaient dans le romantisme. La réalité était toutefois d'une nature toute différente.

Certains écrivains de cette époque avaient la diligence en horreur. L'un d'eux écrivit : « Cette magnifique nouvelle invention n'est qu'un véhicule de malheur. On y saute, on y danse, on y est ballotté, on y cogne son voisin ».

Par contre, d'autres personnes voyageaient en carrosses particulièrement confortables. Le compositeur et musicien F. Liszt, qui préparait ses concerts pendant ses longs voyages à travers l'Europe, se fit construire une voiture à deux coupés : dans le premier, il avait son piano et, dans le deuxième, il faisait sa toilette.

Au 17^e siècle, on s'était déjà efforcé d'organiser des transports publics dans les villes, mais sans succès. C'est au milieu du 19^e siècle seulement que les omnibus virent le jour et qu'ils remplirent dans les villes le rôle de la diligence. Mais on eut de sérieux problèmes à résoudre. Par exemple, comme le pavage des rues était très rudimentaire, il fallut équiper les roues de bandages de fer pour éviter qu'elles ne s'usent trop rapidement. Les voyageurs étaient, évidemment, assez rudement secoués et le bruit était infernal. Heureusement, le train avait fait son apparition dans les années trente et un Américain eut l'idée d'utiliser un tram à chevaux, grâce à l'invention des rails. Ces moyens de transport sur rails circulèrent d'abord à New York. Mais bientôt on les vit aussi dans les grandes villes européennes.

Un dictionnaire du siècle dernier décrit le tram à cheval comme suit : « Un train sur des rails plats qui ne dépassent pas. Il est tiré par des chevaux ». A noter que le mot anglais « tram » signifiait à l'origine « barre plate ».



Bruxelles : avenue Louise.

(Collection P. De Backer)

Le tram à chevaux était en fait un véhicule très simple. Il s'agissait d'une caisse montée sur un châssis avec deux essieux. Ces essieux avec roues ne servaient pas à la conduite du véhicule : la direction était, en effet, fixée par les rails. La suspension était réalisée au moyen de ressorts à lames. Le conducteur freinait à l'aide d'un dispositif analogue à celui qui fut appliqué aux vélos.

Généralement, le tram était tiré par un attelage de deux chevaux, précédés d'un troisième cheval quand il y avait une sérieuse côte à gravir.

Le point terminus constituait un problème. Il fut résolu en posant les rails en forme de boucle, à la fin du parcours. Ou bien, on utilisait un « tram symétrique » qui avait un poste de conduite à l'avant et à l'arrière : au terminus, on détélaient les chevaux d'un côté du tram pour les atteler à nouveau de l'autre côté. Il y avait également des trams dont la carrosserie pouvait tourner sur le châssis, ce qui permettait de changer la direction du tram à n'importe quel point du parcours.

Parfois, la pose des rails soulevait des difficultés. A Paris, elle fut interdite sur un certain trajet. Mais on trouva la solution. Au début du parcours, on changeait les roues du véhicule pour le transformer en omnibus ; à la fin du trajet « interdit », les roues étaient à nouveau changées et l'omnibus redevenait tram !

Vers 1900, les trams à chevaux avaient vécu. Les trams à vapeur et électriques prirent le relais. En 1908, il n'y avait plus que 8 lignes à traction animale à Paris et déjà, environ, 80 lignes à traction à vapeur, à air comprimé et électrique.

En 1914, l'Amérique, qui était passée aux trams électriques, vendit ses vieux trams à chevaux à la ville de Tokio ; peu après, cette ville aussi modernisait et les vendit à la ville de Moukden en Mandchourie.

Pendant des siècles, le cheval a joué un très grand rôle dans la vie des peuples. Seul le symbole cheval-vapeur, utilisé pour mesurer la puissance des machines modernes, nous rappelle encore les temps glorieux du cheval.



Bonsecours : Grand-Rue. « Départ des tramways ».

(Collection R. Willems)



Un tram à cheval à Merksem.
(Collection P. De Backer)

La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux ne sera jamais considérée, dans l'histoire des moyens de transport, comme une société à traction chevaline. En effet, dès sa création, par la loi du 28 mai 1884, la S.N.C.V. misa sur la traction « vapeur » d'abord, sur la traction électrique ensuite.

Elle avait pour but de favoriser l'établissement et l'exploitation de lignes de chemins de fer vicinaux dont le capital était souscrit par l'Etat, les provinces, les communes et, le cas échéant, par des particuliers. Après la construction de la ligne, la S.N.C.V. en confiait l'exploitation à des sociétés privées. Elle n'avait pas été conçue pour établir des lignes à traction chevaline sur des petits trajets mais pour relier des communes entre elles, par un réseau de chemin de fer à voie étroite.

Quelques exceptions confirment la règle et nous pensons, en premier lieu, à la relation Anvers (Klapdorp) - Merksem (Oude Barreel) qui fut exploitée à l'origine, en 1878, par traction chevaline, par la « S.A. des Tramways du Nord d'Anvers ». Le 15 juillet 1887, cette ligne était reprise par la S.N.C.V., qui en confia l'exploitation à la « S.A. Tramway d'Anvers ».

En 1897, la S.N.C.V. proposa de remplacer la traction chevaline par la traction électrique. Mais la ville d'Anvers s'y opposa parce qu'elle craignait

d'avoir des ennuis avec le réseau aérien des lignes électriques. Le tram à chevaux fut remplacé par un tram électrique le 6 juin 1908 seulement.

Une autre ligne à traction chevaline, située à Tielt, intéresse la Société nationale. La S.N.C.V. avait obtenu la concession de la ligne Tielt-Aalter, le 30 avril 1886. Le 7 décembre 1887, cette ligne de 17,7 km fut mise en exploitation, avec traction à vapeur, par la « S.A. des Railways économiques de Liège - Seraing et Extensions » de Liège. La gare vicinale se trouvait cependant à plus d'un kilomètre du centre de la localité, ce qui incita la société fermière à proposer et à organiser une ligne de tram à chevaux entre la station vicinale et le marché de Tielt. Elle aurait été exploitée du 16 juillet 1899 au 13 septembre 1914.

« Nos Vicinaux » a publié des articles se rapportant entièrement ou partiellement aux trams à chevaux dans les nos 33 (Bruxelles), 35 (Louvain), 44 (Adinkerke - La Panne), 56 et 57 (Ostende - La Panne et Ostende - Knokke), 94 (Louvain), 135 (la côte), 141 (Knokke) et 142 (Tielt - Aalter).

Pour terminer, vous trouverez ci-dessous l'histoire typique du « chemin de fer à chevaux », de Louis Herreboudt, telle qu'elle est contée dans de vieux documents.

La « Naamloze Vennootschap van den Tramway van Knocke-aan-Zee » fut fondée en 1902. Le texte de la

constitution de la société faisait état d'un « chemin de fer à chevaux ».

La société avait pour but : l'organisation et l'exploitation d'un tramway sur rails, avec des chevaux, allant de Knocke-Village à Knocke-Digue de mer, concédé au premier comparant, M. Louis Herreboudt-Claeys. (...)

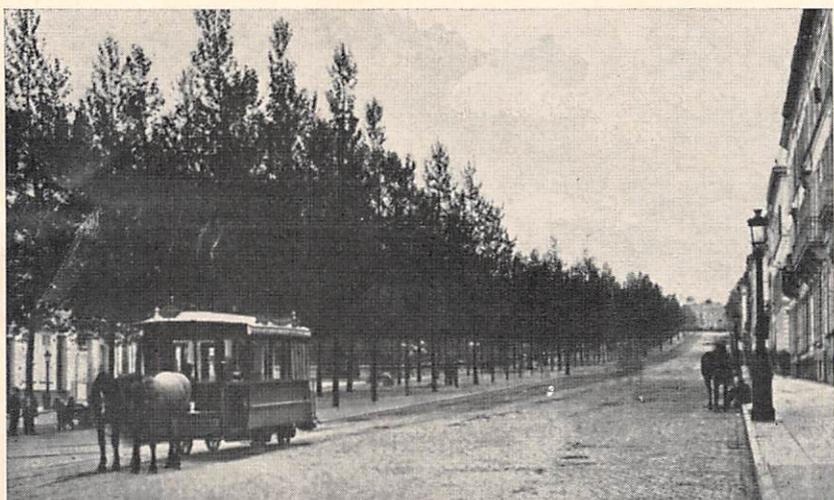
Les rails furent posés au milieu de l'avenue Lippens, bordée à l'ouest de quelques villas alors qu'il n'y avait pratiquement que des dunes à l'est, au nord de la place Verwee (où le marché du mercredi se tenait déjà). Et la saison suivante le tram à chevaux roulait. Ce fut un grand moment pour Louis Herreboudt quand il prit les rênes en mains pour effectuer le premier voyage.

Le tram à chevaux transportait principalement les villégiateurs séjournant dans le village. Mais le voyage en direction de la mer, à la montée des dunes, prenait souvent plus de temps que le trajet à pied.

Lorsque le tram déraillait, ce qui arrivait fréquemment, il fallait faire appel aux villégiateurs. Les cochers des fiacres se rengorgaient au moment de dépasser allégrement le tram.

Quand le prix du voyage en fiacre fut porté à 20 centimes, le tram à chevaux fut obligé de garder le prix de 10 centimes, pour ne pas perdre sa clientèle.

Louis Herreboudt dut être bien content de pouvoir céder sa ligne à la S.N.C.V., en 1912.



Bruxelles : boulevard Botanique. Remarquez, à droite, le troisième cheval, attelé en montée.

Vacances 1974

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

LES PRIX DE 1973 SONT MAINTENUS.

APPARTEMENTS MEUBLES

à

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

Conditions de location

PERIODE D'OUVERTURE

Les appartements sont à louer toute l'année.

Ils sont donc également disponibles pendant la période d'hiver; toutes les pièces de chaque appartement sont pourvues d'une installation de chauffage.

DUREE MINIMUM OBLIGATOIRE DE LOCATION

Les appartements doivent être loués, en principe, par demi-mois au minimum (du 1 au 15 ou du 16 à la fin du mois), à l'exception des vacances de Pâques (en 1974, du 6 avril au 21 avril).

A **Wenduine**, les appartements peuvent cependant être loués par week-end (du vendredi soir au dimanche soir) ou pour tous les week-ends d'un mois, **en dehors des vacances de Pâques et des mois de juin, juillet et août.**

PRIX DE LOCATION

Les prix diffèrent selon les périodes choisies :

- période A : juillet et août.
- période B : vacances de Pâques (en 1974, du 6 avril au 21 avril), juin et septembre.
- période C : autres périodes pendant lesquelles un plus long séjour peut éventuellement être accordé.
- le(s) week-end(s).

Les prix ci-dessous comprennent la consommation d'eau et la fourniture de la literie.

La taxe de séjour est à ajouter aux prix de location. Son montant varie suivant le lieu du séjour.

| | WENDUINE (1) | | | KOKSIJDE (2) | BLANKENBERGE (3) | |
|--|------------------------|---------------|---------|-------------------|--------------------------|---------|
| | 3-4 pers. | 6 pers. | 8 pers. | 6 pers. | 4-5 pers. | 8 pers. |
| Capacité des appartements | 3-4 pers. | 6 pers. | 8 pers. | 6 pers. | 4-5 pers. | 8 pers. |
| Nombre de chambres à coucher | 1 | 2 | 4 | 3 | 1 | 2 |
| PRIX par demi-mois : | | | | | | |
| Période A | 2.300 F | 3.000 F | 3.600 F | 2.800 F | 3.000 F | 3.300 F |
| Période B | 1.900 F | 2.500 F | 3.000 F | 2.300 F | 2.500 F | 2.800 F |
| Période C | 1.400 F | 1.800 F | 2.100 F | 1.600 F | 1.800 F | 2.000 F |
| PRIX par week-end (4) : | | | | | | |
| - un week-end | 250 F | 250 F | 250 F | - | - | - |
| - tous les week-ends du mois | 1.000 F | 1.000 F | 1.000 F | - | - | - |
| Chauffage | radiateurs électriques | | | radiateurs au gaz | Chauffage central au gaz | |
| Nombre d'appartements | 3 | 5 | 1 | 3 | 1 | 1 |
| Numéros des appartements | 4, 7, 8 | 1, 2, 3, 6, 9 | 5 | 11, 12, 13 | 14 | 15 |
| <small>(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. (4) Uniquement à Wenduine, en dehors des vacances de Pâques et des mois de juin, juillet et août.</small> | | | | | | |

REMARQUE

Pour les familles séjournant dans les appartements pendant un demi-mois de la période A (juillet et août), avec au moins 3 de leurs enfants âgés de moins de 16 ans au 1-7-1974 et à charge, l'A.S.B.L. « Home du Personnel de la S.N.C.V. » intervient pour chacun de ces enfants dans le prix du loyer à raison de 100 F. Cette intervention est limitée à un seul demi-mois par an. Elle n'est pas consentie en faveur des enfants des membres du personnel appartenant au cadre supérieur.

LA S.N.C.V. ET LES DIMANCHES SANS AUTOS

Au moment de la rédaction du présent article, la Belgique connaissait déjà cinq dimanches sans autos. Quand vous lirez ces lignes, nous serons peut-être habitués à ces dimanches insolites et nous aurons cessé de les compter.

C'est le 18 novembre 1973 que la circulation des véhicules automobiles, le dimanche, a été interdite pour la première fois chez nous alors que cette mesure avait été prise quinze jours plus tôt aux Pays-Bas.

Les deux premiers dimanches, la circulation était interdite de 3 h. jusqu'au lundi 3 h. Les trois dimanches suivants, elle fut interdite de 3 h jusqu'à 20 h seulement, dans l'intérêt du secteur Horeca (hôteliers et restaurateurs) qui avait eu particulièrement à souffrir de l'absence de circulation automobile.

Il appartenait aux trains, trams, autobus et taxis de s'adapter aux circonstances et d'assurer dans les meilleures conditions le transport du public.

PLAN D'ACTION

On ignorait complètement, bien entendu, quel effet la mesure incriminée aurait sur le trafic « voyageurs ».

L'expérience déjà vécue deux fois par la Hollande avait bien fourni quelques indications.

On pouvait aussi se baser sur le fait que nos véhicules circulant les dimanches normaux n'étaient généralement que peu occupés et que ces véhicules pouvaient, à eux seuls, absorber un trafic supplémentaire important. Il convient de signaler à cet égard que nous ne transportons le dimanche en moyenne qu'un quart du nombre de voyageurs d'un jour ouvrable.

C'est sur ces bases que les dispositions nécessaires pour faire face à

une nouvelle situation, furent arrêtées par la S.N.C.V.

Le dispositif mis en place comportait, dans ses grandes lignes :

- l'application de l'horaire des dimanches normaux,
- le remplacement de véhicules de petite capacité par des autobus de grande capacité, dans les agglomérations urbaines,
- le dédoublement de certains voyages,
- la mise en service de remorques supplémentaires,
- la desserte de certaines relations qui n'étaient plus assurées qu'en semaine,
- la tenue en réserve de matériel et de personnel dans tous les centres importants du pays, pour faire face aux besoins imprévus.

Le ministère des Affaires économiques et de l'Energie fut contacté d'urgence en vue d'obtenir les attestations qui devaient permettre aux membres de notre personnel de se rendre au travail avec leur voiture personnelle; ces attestations purent être remises au tout dernier moment aux agents désignés pour le service du dimanche. Si on ne s'y était pas pris à temps, beaucoup de services auraient sans doute dû être supprimés par manque de personnel.

PREMIERES CONSTATATIONS

Les mesures prises s'avèrent judicieuses et efficaces, et, dans l'ensemble, nos services ne furent nullement débordés comme on aurait pu le craindre.

La plus grande affluence de voyageurs fut constatée autour des villes, où, dans quelques cas, on dut faire appel au matériel et personnel de ré-

serve. Pour les services électriques, l'adjonction de remorques supplémentaires fut suffisante.

L'horaire put être respecté en général, quoique certains retards furent enregistrés parce qu'une partie de la nouvelle clientèle n'était pas familiarisée avec les usages des transports en commun et ne disposait pas, par exemple, de monnaie.

Les pointes de trafic se situèrent entre 13 h 30 et 15 h environ et, sur certaines lignes, à nouveau entre 17 et 19 h. Ces pointes résultèrent principalement des visites aux malades dans les hôpitaux et cliniques, et de l'affluence aux manifestations sportives.

Le premier dimanche, les recettes s'accrurent de 109% et le deuxième dimanche de 142%. Le troisième dimanche, les conditions atmosphériques étant déplorable, l'augmentation ne s'éleva qu'à 70%. Pour le quatrième dimanche, on nota 91% d'accroissement des recettes et le cinquième dimanche 75%.

Le nombre supplémentaire de voyageurs pour les 5 dimanches en question s'éleva respectivement à 221.000, 304.000, 181.000, 217.000 et 194.000.

En moyenne, une centaine de véhicules supplémentaires furent mis en ligne et un effectif du même ordre y fut affecté.

Il va de soi que les services compétents de la S.N.C.V. continueront à suivre attentivement l'évolution de la situation et ne manqueront pas de prendre toutes les initiatives voulues pour assurer en tout temps le transport des voyageurs.

La Société Nationale tient à rendre un hommage particulier aux membres du personnel qui ont dû sacrifier leurs jours de repos dominicaux et les remercie vivement pour les efforts consentis pour transporter les nombreux voyageurs supplémentaires.



La Place de la Gare à Namur, un dimanche avec autos et un dimanche sans autos. Quel contraste !

LE COIN DU G.A.P.

(Groupement d'Assurance du Personnel)

SI VOUS N'ETES PAS ENCORE AFFILIE AU G.A.P.,

faites-le immédiatement; n'attendez pas de vous trouver, éventuellement, dans une situation financière catastrophique.

Assurez-vous donc contre les risques auxquels vous êtes quotidiennement exposé lors de vos occupations à domicile, dans la rue, en promenade, en voyage, en pratiquant des sports etc.

En effet, vous courez autant de risques d'accidents, sinon davantage, en dehors du service qu'au travail ou sur le chemin de travail, et vous pouvez en occasionner à d'autres. Et qui paiera ?

Moyennant une contribution **extrêmement modique**, vous pouvez souscrire deux contrats par l'intermédiaire du G.A.P.

A. RISQUES PERSONNELS DE LA VIE PRIVEE

1) Grâce à cette assurance, vous serez indemnisé s'il vous arrive personnellement malheur, si vous êtes personnellement victime d'un accident. Vous êtes couvert contre les accidents survenant dans la **vie privée** (c.-à-d. en dehors du service ou du chemin du travail), quand ils entraînent soit la mort soit une invalidité permanente totale ou partielle.

Citons, comme exemples :

- les accidents auxquels on est exposé sur la voie publique;
- les accidents survenant en exécutant un travail quelconque en dehors du service à la Société nationale et pour autant qu'il ne s'agisse pas d'une occupation professionnelle manuelle rémunérée;
- les accidents survenant soit à la maison soit à un autre endroit, pendant les moments de repos ou de délassement;
- les accidents survenant à l'occasion de l'usage de moyens de locomotion, soit comme conducteur soit comme passager;
- les accidents pouvant survenir par suite de la pratique de sports;
- les autres accidents (foudre, décharges électriques, asphyxie, accidents résultant d'agressions, d'attentats etc.).

2) Moyennant une prime de **69 F par an seulement**, pour les agents en activité de service, une indemnité de 250.000 F est versée pour les cas mortels et 400.000 F sont attribués en cas d'invalidité permanente totale; s'il y a incapacité permanente partielle, l'indemnité s'élève à 4.000 F par degré d'incapacité. Pour 138 F par an ou 207 F, toutes ces indemnités sont doublées ou triplées, et ainsi de suite. Si vous augmentez les primes, les indemnités augmentent en conséquence. Dans un but social, la S.N.C.V. prend à sa charge une première tranche d'assurance pour tous les membres de son personnel en service actif.

3) Assurance complémentaire éventuelle pour frais médicaux, pharmaceutiques et hospitaliers.

Ceux qui le désirent, peuvent souscrire cette assurance qui permet de récupérer partiellement ou entièrement, à 1.000 F près, les sommes qui ne sont pas remboursées par la mutuelle.

4) Qui peut souscrire ?

Peuvent souscrire cette assurance :

- les agents en activité de service,
- leur épouse,
- les pensionnés,
- l'épouse des pensionnés,
- les veuves pensionnées.

Pour les quatre dernières catégories, les conditions sont légèrement différentes de celles prévues pour le personnel en service actif. L'assurance est limitée à une tranche et la prime s'élève à 150 F.

B. RESPONSABILITE CIVILE FAMILIALE

1) Cette assurance réglera, en vos lieu et place, les dommages tant matériels que corporels résultant d'un accident dont la faute vous incombe à vous, à un membre de votre ménage, à un animal domestique ou à des choses dont vous ou un membre de votre ménage avez la garde. Ces dommages peuvent atteindre des montants considérables et vous pourriez être définitivement ruiné si vous deviez les payer vous-même.

Des accidents engageant votre responsabilité civile peuvent être causés par l'immeuble ou la partie d'immeuble que vous occupez soit en qualité de propriétaire soit comme locataire, tels que chutes d'antennes, de tuiles ou de briques, trottoirs glissants ou en mauvais état etc.

Les animaux domestiques dont vous assumez la responsabilité en tant que propriétaire ou gardien, tels que chiens, chats, poules etc. peuvent aussi être la cause d'accidents.

2) La prime annuelle s'élève à **150 F** seulement pour toutes les catégories de souscripteurs.

3) Contre-assurance spéciale.

Outre la couverture de la responsabilité civile à l'égard de tiers, l'assurance comprend aussi, d'office et sans autres frais, une contre-assurance spéciale c.-à-d. que l'assureur garantit aux assurés l'assistance en justice pour obtenir la réparation des préjudices qui leur sont causés par la faute d'un tiers.

4) Qui peut souscrire ?

Peuvent souscrire cette assurance :

- les agents en activité de service,
- les pensionnés,
- les veuves pensionnées.

UNE ASSURANCE EST UN BON PLACEMENT

Les deux assurances dont il est question, vous mettront à l'abri des suites financières de nombreuses mésaventures qui peuvent vous arriver au cours de votre vie privée.

Pour quelques centaines de francs par an, vous n'aurez plus à redouter les conséquences des accidents dont vous pourriez être la victime ou dont vous seriez responsable.

Pour de plus amples informations et les formulaires d'inscription, consultez les instructions qui vous ont été remises ou adressez-vous au bureau local de la S.N.C.V.

Au cas où vous ne seriez plus en possession des instructions ou si vous êtes désireux d'obtenir des renseignements complémentaires sur certains points précis, il vous suffit d'en faire part à la S.N.C.V. « Service S/Ass.-G.A.P. », rue de la Science 14, 1040 Bruxelles; vous recevrez, dans le plus bref délai, la documentation nécessaire avec les explications souhaitées.

**N'ATTENDEZ PAS QU'IL SOIT TROP TARD
FAITES-LE AUJOURD'HUI ENCORE**

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

Naissances

ANVERS

Brenda chez Schoeter R. (Malines)
Jan chez Vertommen M. (Hombek)
Sabine chez Willems F. (Oostmalle)

FLANDRE ORIENTALE

Sophie chez Van Luchene R. (Hamme)
Kurt chez Van Herpe D. (Alost)
Pascale chez De Ridder J.P. (Gand)
Bart chez Bouque W. (Gand)

HAINAUT

Guy chez Vanderick G. (Roux)
Rudy chez Prévot F. (Piéton)
Sabine chez Rubens J.P. (Ecaussinnes)
Frédéric chez Delfotge F. (Gouy-lez-Piéton)
Sigrid chez Rossi M. (Hornu)
Marie-Cécile chez Bertiaux J. (Pâturages)
Véronique chez Crepez L. (Haine-St-Pierre)
Frédéric chez Jottard J. (Villers-la-Ville)
Patrick chez Kestens L. (Sars-la-Bruyère)
Olivier chez Demeulemeester D. (Trazegnies)
Mireille chez Surin M. (Erbisoeul)

NAMUR-LUXEMBOURG

Ingrid chez Stevens G. (Tamines)
Frédéric chez Arnould M. (Oizy)
Vincianne chez Pirotte R. (Lierneux)
Laurence chez Bouchat E. (Wépion)
Carine chez Feron A. (Namur)
Donasan chez Gillard M. (Arlon)
Christelle chez Jadot J. (Ohey)

LIEGE

Serge chez Chatin J. (Grâce-Hollogne)
Fabian chez Firquet L. (Jupille)
Frederico chez Mazzei G. (Fléron)
Frédéric chez Mokosinski S. (Grâce-Hollogne)

BRABANT

Dirk chez Van Opdenbosch F. (Roosdaal)
Marie-Lise chez Danyts R. (Tirlemont)
Kurt chez Plasschaert A. (Leerbeek)

LIMBOURG

Cindy chez Convents W. (Paal)
Wendy chez Scheelen T. (Peer)

FLANDRE OCCIDENTALE

Greta chez Sys A. (Koekelare)
Bianca chez Kempe R. (Moerkerke)
Frank chez Govaert R. (Knokke-Heist)
Miranda chez De Plancke R. (Ostende)
Sabine chez Deckmyn F. (Ostende)
Gwendoline chez Nierynck R. (Ostende)
Laurence chez Deman E. (Bruges)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

De Kegel M. a épousé Mlle Van Rysselberghe
Vlayen J. a épousé Mlle Dams C.

FLANDRE ORIENTALE

De Henau A. a épousé Mlle Cobbaut C.
Smet G. a épousé Mlle Rosez A.

HAINAUT

Lotiquet F. a épousé Mlle Maglilo C.
Lelubre E. a épousé Mlle Lebout L.
Carton Y. a épousé Mlle D'Aubonio E.

BRABANT

Dammans A. a épousé Mlle Brisaert A.
Cools A. a épousé Mlle De Bruyn M.T.

FLANDRE OCCIDENTALE

Verslype J. a épousé Mlle Neiryneck N.
Van Hercke E. a épousé Mlle Tyvaert M.
Rosselle L. a épousé Mlle Chaffart V.
Coolsaet F. a épousé Mlle Francken J.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de novembre et décembre 1973

Années
de service

ANVERS

De Beuker L., ouvrier d'élite 46
Verswijvelen A., ouvrier qualifié 43
De Ryck J., conducteur-recev. AB 45
Michielsen J., receveur 46
Vander Meirsele A., ouvrier qualifié 46

HAINAUT

Hugé M., chef de service 2^e cl. 44
Moreau R., ouvrier d'élite 48
Renoirde P., ouvrier d'élite 44

NAMUR-LUXEMBOURG

Dembion J., brigadier 42

LIEGE

Darimont C., rédacteur sélect. 43
Dupont J., chef de dépôt 1^e cl. 40
Louis R., ouvrier qualifié 42
Tibo L., ouvrier qualifié 1^e cl. 48
Cox H., chef piocheur 47

BRABANT

Laurent J., ouvrier d'élite 40
Leroy G., conducteur-receveur AB 30
Humblet J., conducteur-receveur AB 32
Cloots A., receveur 43
Van Buggenhout P., receveur 39

LIMBOURG

Stinckens J., receveur 31
Vanloffelt M., ouvrier qualifié 1^e cl. 28
Bamps G., ouvrier qualifié 42
Jegers K., ouvrier qualifié 29

FLANDRE OCCIDENTALE

Maes F., conducteur-receveur AB 29
De Cuyper H., aubettier 22
Ongenaë G., aide-peintre 43
Rosseel Ch., conducteur-recev. AB 44

Nécrologie

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

AGENTS EN SERVICE

Age

ANVERS

Peeters R., rédacteur 58

HAINAUT

Lefèvre G., conducteur AB 51
Spans P., receveur 60
Piery V., ouvrier qualifié 1^e cl. 49
Demant D., conducteur AB 23

FLANDRE OCCIDENTALE

Verhaeghe W., cond.-recev. AB 30
Voogd M., conducteur AB 60

ALLOCATAIRES

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

ADMINISTRATION CENTRALE

Caufriez I., inspecteur 76
Coosemans L., rédacteur principal 87

ANVERS

Vermeyen F., machiniste 1^e cl. 89
Valkiers J., chef receveur 83
Dirks F., receveur 71
Van Minnebruggen C., cond. élect. 73
Knaepkens J., chef piocheur 80
Verhoeven C., brigadier 81

FLANDRE ORIENTALE

Brugge L., brigadier 73
De Meyer R., piocheur 84
Van de Sande R., ouvrier d'élite 74

HAINAUT

Hubinon A., receveur 62
Martin A., receveur 87
Lamote C., piocheur 75
Menart F., ouvrier qualifié 68
Swinen O., ouvrier qualifié 1^e cl. 73

NAMUR-LUXEMBOURG

Lapierre V., chef piocheur 73
Renard G., manœuvre 75

LIEGE

Longdoz F., chef de mouv. 1^e cl. 74
Reusen G., chef de service 78
Wenin H., receveur 67
Lowet M., piocheur 75

BRABANT

Lejeune M., ouvrier d'élite 65
De Groen P., receveur 65
Vermaelen F., conducteur AB 74
Demol J., commis 65
Wellekens R., ouvrier qualifié 1^e cl. 76
Maque M., chef receveur 87
Antonius C., conducteur élect. 85
Peeters F., ouvrier qualifié 1^e cl. 75
De Ridder P., conducteur élect. 73
Bosschaert G., receveur 65

LIMBOURG

Ramaekers L., machiniste 86

FLANDRE OCCIDENTALE

Annothe C., conducteur élect. 73
De Vos A., conducteur élect. 79

Administration Centrale

M. Noël Pilet, dessinateur-rédacteur, est entré en service à la direction T le 1er décembre 1973.

M. R. Merle, sous-chef de bureau, du Groupe de Liège, a été muté à la direction T, le 1er janvier 1974.

Ils sont les bienvenus.

Mise à la retraite de M. Emile Cobut, inspecteur en chef

Le 15 décembre dernier, M. Emile Cobut atteignait l'âge de la retraite.

Il était entré en service le 16 février 1931, fut nommé conducteur des travaux le 16 décembre 1941 et promu successivement chef de section le 30 décembre 1944, inspecteur technique principal le 21 décembre 1948 et inspecteur en chef le 2 septembre 1952.



Il avait conquis le diplôme de conducteur civil à l'Université de Gand. A la Société, il fut affecté aux services des voies et y resta pendant toute sa carrière. Sa compétence dans sa spécialité était de tout premier plan, grâce aux connaissances qu'il accumula au cours des années.

Technicien consciencieux, il s'acquitta scrupuleusement et efficacement des tâches qui lui furent dévolues.

Nos Vicinaux lui souhaite de jouir longtemps d'une heureuse retraite.

Liège

Mise à la retraite de M. C. Darimont

Le mercredi 31 octobre 1973, en fin de journée, les employés du Groupe de Liège ont fêté leur collègue, M. C. Darimont, arrivé à l'âge de la pension.

Né le 23-10-1908, il débuta, le 29-11-1930, comme receveur au dépôt d'Eupen.

Il fut nommé chef-receveur le 1-1-1946 et contrôleur le 1-1-1951.

En 1956, il fut affecté aux services de la Direction de Liège. Promu rédacteur le 1-1-1957, il obtint la « sélection » le 1-1-1962. Il fut occupé successivement au bureau du magasin, à la comptabilité et au secrétariat.



M. Darimont fut un employé consciencieux qui donna entière satisfaction à ses chefs.

Nous lui souhaitons une longue et heureuse retraite.

Brabant

Un accident mortel sur le chemin du travail

Aux premières heures de la matinée du 28 octobre 1973, notre agent Auguste De Moyter se rendait à pied au dépôt de Dilbeek, par la chaussée de Ninove.

A hauteur de l'arrêt Itterbeek « Windmuts », où l'éclairage public laissait plutôt à désirer et où des travaux routiers étaient en cours, il fut renversé par une voiture automobile et gravement blessé.



Transporté à la salle de réanimation de l'hôpital d'Anderlecht, il y décéda, le 7 décembre 1973, malgré les meilleurs soins.

M. A. De Moyter, conducteur d'autobus consciencieux, avait 51 ans; il était entré en service comme receveur le 2 août 1947.

Nous présentons à sa veuve et à ses quatre enfants l'expression de nos sincères et profondes condoléances.

Flandre Occidentale

M. R. Schuyesmans, contremaître de 1ère classe, est à la retraite

Au mois d'août dernier, M. Schuyes-

mans a pris sa retraite après 46 ans de bons et loyaux services.

Il entra en service le 7 octobre 1926 comme menuisier et se révéla rapidement un excellent homme de métier.

Il ne rechigna jamais à la besogne et fut toujours à la hauteur des tâches qu'il avait à accomplir. De nombreuses réalisations dans les bâtiments et le matériel de la côte en témoignent.

Il fut apprécié par tous les chefs qu'il a connus au cours de sa longue carrière, qu'il termina comme contremaître de 1ère classe.



Il était estimé également par les agents sous ses ordres parce qu'il était toujours disposé à les aider, les conseiller et les former, avec beaucoup d'efficacité et d'amabilité.

Nous lui souhaitons de profiter longtemps de sa pension bien méritée.

Un accident mortel

Au carrefour de Dadizele, deux voitures automobiles se tamponnèrent le 26 septembre 1973. Une des voitures était pilotée par un membre de notre personnel, M. W. Verhaege, du dépôt de Courtrai, qui rentrait chez lui après avoir accompli sa tâche journalière.

M. Verhaege fut grièvement blessé et succomba à ses blessures le 14 octobre, malgré les soins qui lui furent prodigués.

Il était entré en service le 8-6-1967 comme conducteur-receveur d'AB et était un agent consciencieux et dévoué.



M. Verhaege, qui n'avait que 30 ans, laisse une veuve et un fils de deux ans.

Nous présentons à la famille si éprouvée nos sincères condoléances.

ANNETTE ET LUBIN

Maison de vacances S.N.C.V.

4880 - SPA

Tél. jusqu'au 19-7-1974 : (087) 710.86

Tél. à partir du 20-7-1974 : (087) 77.10.86

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 est majoré comme suit, par jour : — 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 et souper (y compris bière ou eau minérale + tasse de café au dîner) :

- 1) 215 F par jour pour les personnes de 14 ans et plus,
- 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.

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.

REMARQUE POUR A ET B : les pensionnés de la S.N.C.V. et leurs épouses bénéficient des conditions de faveur ci-après pour la pension complète pendant la période comprise entre le 4 juin et le 30 juin, ainsi qu'à partir du samedi 24 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.

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 |

* * *

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

Tous 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 %

* * *

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*.

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 1-7-1974. 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 1974

Du samedi 1 juin, veille de la Pentecôte (repas de midi), au dimanche 8 septembre (après-midi).

Blankenberge ~ Koksijde ~ Nieuport ~ Wenduine

SUR LES PLAGES IMMENSES DE LA MER DU NORD

La nature a bien fait les choses en créant ces merveilleuses plages ! Les villégiateurs s'y remettent de la vie trépidante de tous les jours, ils y trouvent le repos et aussi... nos voisins des pays de la C.E.E. Car la côte belge a toujours exercé un attrait particulier sur les étrangers.

La grandeur d'un pays n'est jamais liée à sa superficie. Sur une mappemonde vous aurez de la peine à trouver la Belgique dans ce petit coin d'Europe. Et pourtant, de partout dans le monde des touristes s'amènent ici, attirés par la splendeur de notre patrimoine artistique, la beauté de nos villes et notre merveilleuse côte.

La plage et la mer constituent une attraction que les enfants apprécient au plus haut point. Mais les adultes aussi s'y délassent entièrement et goûtent les joies de la vie de plage sur ces kilomètres de sable blanc. Tandis que les parents jouent à la pétanque, les enfants s'en donnent à cœur joie dans l'eau, le sable, les dunes. Et il ne fait pas de doute qu'ils

voudront rouler en « cuisse-tax » sur la digue de mer où les estivants, attablés à la terrasse des cafés et des restaurants, dégustent leurs consommations. Et pourquoi pas ? A la mer tout est possible !

La mer, le sable et le soleil sont les vedettes, bien entendu. Mais n'oublions pas l'arrière-pays de notre littoral.

En Flandre Occidentale, une douzaine d'itinéraires touristiques ont été aménagés et « signalés » depuis peu : la Polderroute, la Beverhoutsroute, la Molenlandsroute, la Stijn Streuvelsroute, la Heuvelandroute, la Route 1914-1918, la Hoppelandroute, la Bachten-de-Kuperoute, la Hoevenroute, la Permekeroute, la Houtlandroute etc.

La Polderroute traverse la région du Zwin au nord de Bruges. Au sud-est de Bruges, la Beverhoutsroute passe par les immenses champs de blé du plat pays. La Molenlandroute nous mène le long des derniers moulins des Flandres. La Heuvelandroute

sillonne les collines de la région au sud d'Ypres et de Poperinge. Dans cette région on se souvient encore des durs combats qui y furent livrés lors de la première guerre mondiale, autour d'Ypres principalement. Des dizaines de cimetières militaires en témoignent. On ne parvient pas à s'imaginer aujourd'hui que ces paisibles campagnes, caressées par les vents de la mer du nord, furent le théâtre de tant de luttes. Une route spéciale 1914-1918 nous confronte avec ce passé.

A quinze kilomètres seulement du littoral, Bruges « die scone » (la belle) vous attend. Celui qui y arrive pour la première fois, devrait d'abord faire le tour des canaux romantiques (reien) en petit bateau à moteur. Il aurait ainsi une vue générale des plus beaux coins de cette ville historique. Ne manquez pas de visiter le Groeningemuseum qui abrite des chefs-d'œuvre des primitifs flamands, ainsi que le merveilleux Béguinage et le Minnewater (lac d'amour) si poétique. Promenez-vous à Bruges : c'est le meilleur conseil que nous pouvons vous donner. Lorsque vous circulerez dans les ruelles et sur les quais, qui ont conservé jalousement leur sérénité d'antan, vous serez conquis progressivement et définitivement par cette ville médiévale.

Toutes ces excursions peuvent se faire soit en voiture soit en bicyclette ou vélomoteur loués éventuellement à la côte, ce qui permet tous les détours et tous les arrêts en cours de route. Mais si vous désirez avoir vos aises, empruntez l'un des nombreux services d'autobus vicinaux qui desservent l'arrière-pays.

Préparez vos vacances à la mer à temps, au moyen de l'Indicateur général de la S.N.C.V.

Et choisissez une bonne période. Ceux qui peuvent prendre leurs vacances quand ils le veulent, sans devoir tenir compte d'une situation familiale, par exemple, ont avantage à y aller à Pâques ou **au mois de juin**.

A cette époque de l'année, il y a de la place dans notre maison de vacances. Une suite favorable à toujours pu être réservée aux demandeurs. N'hésitez donc pas ! Cette suggestion s'adresse également aux groupes qui désireraient séjourner au « Zonnebloem ».

Pendant lesdites périodes, la côte belge vous offre des espaces plus dégagés et plus de service.



Nieuport : le port de pêche.

(Photo C.G.T.)

Groupe de Namur-Luxembourg

REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES

Le samedi 8 novembre dernier, a eu lieu une cérémonie de remise de distinctions honorifiques aux agents du Groupe Namur-Luxembourg.

M. Botton, Chef de Groupe, qui prononça l'allocution d'usage, était entouré de M. Barbier, Ingénieur en chef T/AT, de ses adjoints, des chefs de service et de leurs épouses, ainsi que de l'assistante sociale.

Il se déclara particulièrement heureux de pouvoir exprimer de vive voix sa profonde estime à tous ceux qui, jour après jour, collaborent avec lui au sein de la Société nationale. Il exprima le regret de voir diminuer les contacts d'homme à homme à la suite des contraintes professionnelles toujours grandissantes.

Il mit ensuite l'accent sur le rôle des « anciens » dans la formation professionnelle et sociale de leurs jeunes collègues.

Pour conclure, il exprima sa reconnaissance, et celle de la Société, envers tous les décorés et les félicita chaleureusement pour la distinction honorifique qu'ils ont obtenue et, dont ils peuvent être fiers.

Les héros de la fête reçurent leur médaille des mains de M. Botton, pour le personnel du Mouvement, et des mains de M. Barbier, pour le personnel T/AT.

La fête se poursuivit autour d'une table richement ornée et bien garnie; les bonnes histoires, ainsi que l'évocation de souvenirs communs créèrent rapidement l'ambiance de circonstance.

ORDRES NATIONAUX

Ordre de la Couronne

Chevalier

Maris A., moniteur.
Chantraine C., chef de mouvement de 1ère classe.

Palmes d'Argent

Solbreux L., ouvrier d'élite.
Smal F., brigadier.
Catoul C., ouvrier qualifié de 1ère cl.
Noël L., chef-receveur.
Ferron M., ouvrier d'élite.
Decamp C., ouvrier qualifié de 1ère cl.
Fabry C., ouvrier qualifié de 1ère cl.
Boutfeu O., ouvrier qualifié.

Médaille d'Or

Dubru L., conducteur AB - receveur.
Lambert G., piocheur.
Colin G., conducteur AB-receveur.
Mignon R., conducteur AB-receveur.

Ordre de Léopold II

Officier

Lefever G., inspecteur principal adjoint.

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Croix civique de 2^e classe

Badoux R., surveillant des voies et travaux.

Médaille civique de 1ère classe

Barbeaux R., brigadier.
Decloux J., ouvrier d'élite.
Chantraine A., brigadier.
Gilson F., receveur.
Godfroid T., ouvrier qualifié.
Smal E., brigadier.
Wiame A., conducteur AB-receveur.
Brasselet A., brigadier.
Dock H., conducteur AB-receveur.
Fabry C., ouvrier qualifié 1ère cl.
Franquinet G., ouvrier d'élite.
Genon M., ouvrier qualifié.
Moiny R., ouvrier d'élite.
Wilmet A., ouvrier qualifié.

25 années de service

Médaille civique de 1ère classe

Masuy V.,

Médaille civique de 2^e classe

Boigelot A., Chaidron J., Chauvier A., Collin E., Coulée G., Evrad E., Famecée J., Froidebise L., Henrot G., Hucorne F., Lambert A., Lambotte E., Mack G., Pierre C., Thiry F., Bigare H., Deboutte J., Despiegeleer L., Evrad J., Halloy F., Jacob A., Collard J., Back G.



Les décorés du Groupe Namur-Luxembourg.

ZONNEBLOEM

Maison de vacances S.N.C.V.

8450 - NIEUWPOORTTél. jusqu'au 19-7-1974 : (058) 234.75
Tél. à partir du 20-7-1974 : (058) 23.34.75**Conditions de séjour****A. CHAMBRES : prix par nuitée.**

| 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 |

(*) 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 et souper (y compris bière ou eau minérale + tasse de café au dîner) :

- 1) 215 F par jour pour les personnes de 14 ans et plus,
- 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.

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.

REMARQUE POUR A ET B : les pensionnés de la S.N.C.V. et leurs épouses bénéficient des conditions de faveur ci-après pour la pension complète pendant la période comprise entre le 4 juin et le 30 juin, ainsi qu'à partir du samedi 24 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.

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 |

* * *

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

Tous 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 %

* * *

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.

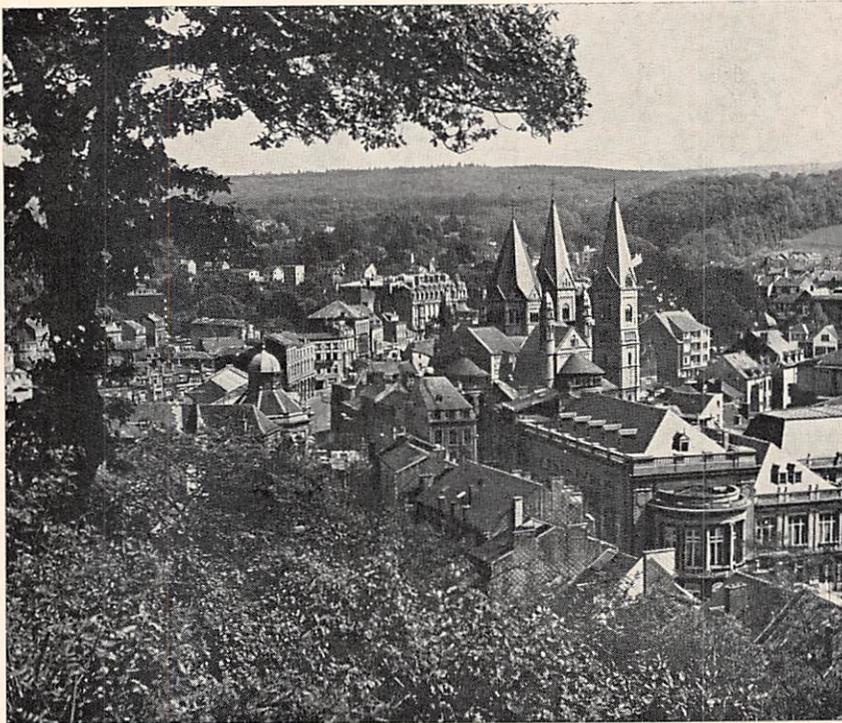
2°) L'a.s.b.l. « Home de repos du personnel de la S.N.C.V. » accorde une intervention dans les frais de séjour des enfants du personnel de la S.N.C.V. âgés de moins de 16 ans au 1-7-1974. Cette mesure n'est d'application que pour un séjour de 4 jours au minimum et de 14 jours au maximum; les enfants des membres du personnel appartenant au cadre supérieur ne bénéficient pas de cette faveur.

PERIODES D'OUVERTURE EN 1974

Du samedi 6 avril (repas de midi), au dimanche 21 avril (après-midi), période qui sera éventuellement prolongée si le nombre de demandes est suffisant.

Du samedi 1 juin, veille de la Pentecôte (repas de midi), au dimanche 1 septembre (après-midi).

SPA ET ENVIRONS



Spa : panorama.

(Photo C.G.T.)

L'eau des sources naturelles constitue pour beaucoup de personnes une véritable cure de jouvence. Déjà du temps des Romains, les bienfaits de l'eau jaillissant de terre étaient largement appréciés.

L'eau minérale a fait la renommée de Spa, à tel point que « Spa » est devenu en anglais, synonyme de ville d'eau. Les eaux cristallines de Spa sont carbogazeuses et ferrugineuses; elles sont fortifiantes et favorisent la digestion.



Une des charmantes ruelles du vieux Stavelot.

(Photo Vanden Eede)

A l'exception de la source Marie-Henriette, qui alimente l'Etablissement des Bains, l'eau des autres sources (Pouhon Pierre le Grand, Prince de Condé, Wellington, Tonnelet, Sauvenière, Groesbeck, Géronstère, Barisart etc.) est destinée à la consommation et remplit les millions de bouteilles d'eau minérale de Spa qui portent le renom de la localité à travers le monde. Les pensionnaires d'« Annette et Lubin » apprécient non seulement l'eau de Spa mais également le calme des lieux et les nombreuses possibilités de distraction qui leur sont offertes dans la région.

Les buts de promenade et les distractions ne manquent pas, en effet ! N'oubliez pas que Spa est un centre touristique important, une ville thermale et de sports d'hiver.

Spa, pour ainsi dire enerré par des collines boisées, est établi dans la vallée du Wayal, affluent de la Hoëgne, au pied de la colline schisteuse boisée de Spaloumont, en bordure de l'Ardenne, près du pays de Herve, de ses grands vergers et de ses verts pâturages, à quelques km des Hautes Fagnes.

On peut y marcher dans les traces de personnages célèbres, comme le maréchal Foch par exemple, qui y séjourna souvent pendant les tractations de paix après la guerre 1914-1918 et s'y promena beaucoup. De nombreux « grands de ce monde », tels que Marguerite de Valois, Christine de Suède, Pierre le Grand, Victor Hugo hantèrent Spa au cours des siècles.

Quant aux environs de Spa, il faut visiter au moins une fois cette belle contrée, la plus haute des plats pays.

Remouchamps, avec sa grotte célèbre et ses splendides galeries creusées par le travail d'érosion de l'eau du Rubicon sur la roche calcaire, est à quelques km.

On peut atteindre facilement Coe et sa cascade qui, avec une dénivellation de 15 m, est la plus haute de Belgique; elle fut créée artificiellement par des moines, dans une boucle de l'Amel, au cours du 18^e siècle. Tous les soirs d'été, la cascade est illuminée et un télésiège vous mène, sur une distance de 1.400 m, à une hauteur de 250 m.

Toute la vallée de l'Ambève est charmante et recèle de nombreuses curiosités. Ne manquez surtout pas de visiter Stavelot et ses jolies ruelles, ainsi que la vallée du Ninglinspo.

L'Ardenne, c'est la beauté à l'état pur. Elle se laisse saisir si bien en images. Un album de photos vaut peut-être le meilleur discours : photos de collines, rochers, châteaux imposants, rivières capricieuses, panoramas merveilleux et forêts mystérieuses.

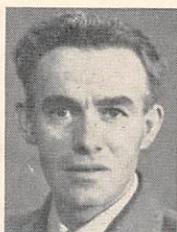
Ceux qui séjournent à « Annette et Lubin » peuvent, de plus, participer aux voyages en autocar organisés à leur intention vers l'Allemagne (Eifel) et le Grand-Duché de Luxembourg, sans oublier les promenades en groupe qui ont lieu régulièrement.

Et enfin, un autobus de la S.N.C.V. est à la disposition des vacanciers, à certaines heures, pour se rendre en ville ou à la gare de Spa.

De belles vacances vous attendent à « Annette et Lubin ».

**ALLEZ-Y EN JUIN :
IL Y A TOUJOURS DE LA PLACE !**

LES LONGUES CARRIERES



J. Paul
a débuté le 10-12-1928 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Andenne.



A. Ceuppens
a débuté le 1-8-1930 et a été mis à la pension comme conducteur électrique-receveur à Grimbergen.



J. Wijnen
a débuté le 1-10-1924 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Liège.



E. Librecht
a débuté le 1-11-1929 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Hofstade (Fl. Or.).



J. Joris
a débuté le 14-8-1926 et a été mis à la pension comme receveur à Anvers.



J. Vervecken
a débuté le 1-2-1928 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Mol.



A. Verswijvelen
est entré en service le 7-5-1930; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Merksem.



R. Moreau
est entré en service le 19-4-1926; il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Jumet.



J. Dupont
est entré en service le 12-5-1933; il a été mis à la pension comme chef de dépôt de 1ère cl. à Liège.



R. Louis
est entré en service le 20-4-1932; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Liège.



J. Demblon
est entré en service le 28-10-1931; il a été mis à la pension comme brigadier à Andenne.



P. Renoirde
est entré en service le 27-1-1930; il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Eugies.

L'AUTOBUS DU BONHEUR



On aura rarement vu un autobus vicinal aussi bien astiqué. Et quelle allure il avait avec le nœud et les rubans blancs, les cœurs de fleurs et le film proclamant hautement les prénoms des héros de la fête !

La joie et le bonheur se lisent sur les visages des mariés et de tous ceux qui les entourent.

Ce fut un mariage typiquement « vicinal ». Le père de la mariée est conducteur d'autobus au dépôt de Dixmude. Elle, Nicole Neirynek, entra en service comme rédacteur à l'Administration centrale et fut affectée ensuite à la direction de Bruges. Lui, Jimmy Verslijpe, débuta comme conducteur électrique à la côte et travaille maintenant comme conducteur d'autobus à Assebroek.

Ils se marièrent le 28 septembre dernier à Klerken. Ils sont heureux et nous leur souhaitons de le rester toute leur vie.

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'enfants peuvent être garées.

L'emploi de poste radio portatif n'est pas admis dans les parties communes 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 un bain 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 parties communes 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.

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 Turnhout : Mostmans J. (1.100 F).
Dépôt de Tjalkstraat : Vosselmans L. (500 F).
Dépôt de Van Looveren F. (1.500 F).
Dépôt de Broechem : Dierckx L. (886 F).
Dépôt de Crauwels L. (2.640 F).

FLANDRE ORIENTALE

Gand St-Pierre : Den Dooven R. (938 F).
Verstraete G. (1.052 F + montre).
Dépôt de Hofstade : Van de Sompel A. (1.020 F).
Dépôt de Hamme : Cassiman P. (1.094 F).

HAINAUT

Dépôt de La Louvière : Fauconnier Gh. (portefeuille + 520 F), Bottemane L. (portefeuille + 8.500 F), Lelube E. (porte-monnaie + 885 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Thiry R. (3.800 F), Ravignat G. (660 F), Remacle P. (3.320 F), Brasselet C. (507 F + documents), Hubaux R. (1.080 F), Massart E. (674 F).
Dépôt d'Ohey : Houben S. (1.506 F).
Dépôt de Havelange : Lizin J. (1.045 F).
Dépôt d'Andenne : Pirlot A. (605 F).
Dépôt d'Amberloup : Guebenne A. (1.670 F).
Dépôt de Florenville : Sainthuille M. (20 disques L.P.).

LIEGE

Dépôt de Bassenge : Evrard G. (1.330 F).
Dépôt d'Eupen : Mohr R. (1.050 F).
Dépôt d'Ormal : Delorge (7.770 F).
Dépôt d'Oreye : Bienkens (660 F).
Dépôt de Wanze : Bovy (4.800 F).

BRABANT

Dépôt de La Roue - Leerbeek : Van Craenenbroeck (montre en or).
Dépôt de Louvain : Smets J. (1.915 F).
Dépôt de Tielit : Brams F. (9.295 F).

LIMBOURG

Dépôt de St-Trond : Joris O. (8.500 F).
Dépôt de Tessenderlo : Siongers L. (773 F).
Dépôt de Maaseik : Greunlinx J. (9.170 F), Thielens Ch. (1.352 F), Ignoul L. (montre de dame).
Dépôt de Lanaken : Brouns A. (montre-bracelet).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt d'Assebroek : De Rycke F. (1.320 F + radio), Van Lersberghe G. (1.815 F), Geerolf F. (alliance en or).
Dépôt de Courtrai : Lernout W. (portefeuille + 460 F), Desmet J. (portefeuille + 360 F), Dennekin M. (portefeuille + 940 F), Carlier R. (sac + radio portative), Callens O. (portefeuille + 550 F).
Dépôt d'Ostende : Desmidt Ch. (bracelet en or), Debou F. (porte-monnaie + 1.240 F), Vandaele J. (porte-monnaie + 660 F), Brouns J. (portefeuille + 1.000 F), Versaveel W. (sac à main + 650 F).
Dépôt de Knokke : Govaert R. (portefeuille + 17.551 F).

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. Vanderfaillie, rue de la Science 14, 1040 Bruxelles