

# NOS VICINAUX

---

---



De l'ancien et du moderne, à Gand « Rabot ». (Dia H. Windels)

Périodique bimestriel pour le personnel de la S.N.C.V.

JANVIER-FEVRIER 1975

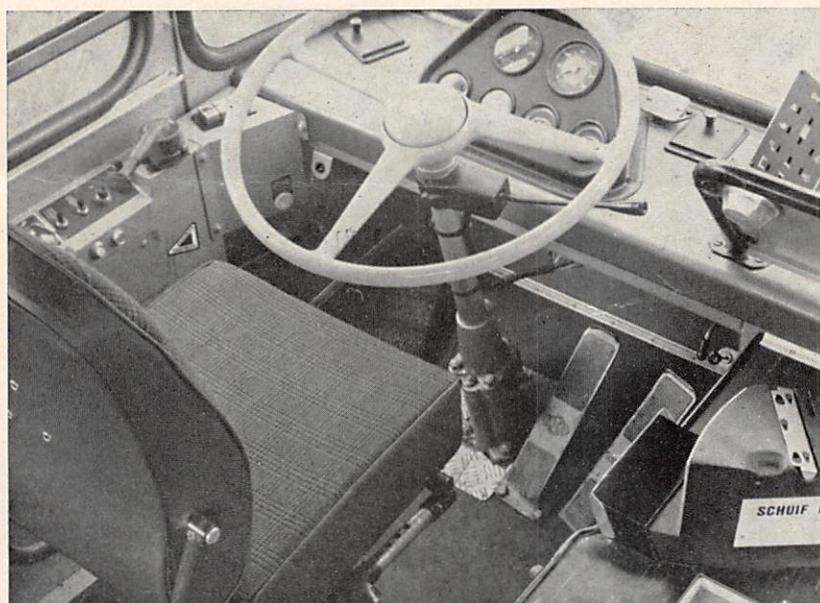
30<sup>e</sup> ANNEE - N° 174

# LE PARC D'AUTOBUS DE LA S.N.C.V.

## LES TYPES DE VEHICULES MIS EN SERVICE EN 1974



Un autobus « Van Hool-Daf », à Anvers « Tjalckstraat ».



Le poste de conduite de l'autobus « Van Hool-Fiat ».



L'autobus « Bus and Car ».

Depuis de nombreuses années, le parc d'autobus de la S.N.C.V. est en constante augmentation; cette progression est normale puisque la plupart de nos lignes ferrées ont été successivement remplacées par des services d'autobus.

Au cours des dernières années, le nombre d'autobus a évolué comme suit :

1970 : 2.057 autobus  
1971 : 2.095 autobus  
1972 : 2.131 autobus  
1973 : 2.173 autobus

A ce jour le nombre d'autobus de la Société atteint 2.262 unités.

Au cours de l'exercice 1974, trois nouveaux types d'autobus interurbains ont été mis en service, à savoir des autobus « Bus and Car », des autobus « Van Hool-Fiat » et des autobus « Van Hool-Daf ». Sauf pour les autobus Van Hool-Daf, les lots commandés ont été entièrement fournis en 1974.

A première vue, les nouveaux véhicules ne se différencient guère de ceux qui ont été mis en service au cours des dernières années.

L'aspect général extérieur est pratiquement le même.

Pourtant, des innovations et des perfectionnements utiles et appréciés ont été apportés aux trois types d'autobus en question.

Notre service d'étude cherche d'ailleurs constamment à améliorer le matériel et procède d'une manière continue à des essais d'appareils, de dispositifs, de matériaux etc., susceptibles d'augmenter le confort des voyageurs et de faciliter le travail du personnel. Ce n'est que lorsque ces essais ont fait leur preuve, chez nous ou ailleurs, que la généralisation des solutions trouvées est envisagée.

De nombreux essais sont en cours pour le moment, mais le fruit de ceux-ci n'apparaîtra sur les autobus que d'ici quelques années. Nous aurons vraisemblablement l'occasion, un jour, d'y consacrer un article.

### Innovations et perfectionnements

Les véhicules Bus and Car et Van Hool-Daf se distinguent spécialement par leur suspension pneumatique intégrale. C'est la première fois qu'une telle suspension est adoptée sur des autobus vicinaux.

Les derniers véhicules S.N.C.V. étaient pourvus d'une suspension semi-pneumatique, tout comme le sont encore les autobus Van Hool-Fiat dont il a été question plus haut.

Pour la suspension pneumatique intégrale, il n'est plus fait usage de lames de ressort, comme ce fut toujours le cas jusqu'à présent; des coussins en caoutchouc à air comprimé intercalés entre les essieux et la carrosserie, ainsi que des amortisseurs assurent la suspension du véhicule. Un jeu de valves compense la pression de l'air dans ces coussins, pour garder l'accès à la même hauteur, quelle que soit la charge du véhicule.

En ce qui concerne les boîtes de vitesses, qui sont toutes du type automatisé, il est à signaler spécialement que les autobus Van Hool-Daf sont équipés de boîtes de vitesses récupérées et revisées par notre atelier d'Eugies. De plus, ces boîtes sont pourvues d'une automatisation Leyland ou C.A.V.

A l'intérieur des trois nouveaux véhicules, on remarquera que les sièges simples prévus jusqu'ici du côté droit sont disposés du côté gauche. Cette modification a été retenue afin d'améliorer la vue par le conducteur des

voyageurs descendant du véhicule à l'arrêt.

Le tableau de bord est dorénavant facilement démontable. Il est de ce fait, très accessible pour les travaux d'entretien et les réparations éventuelles. Le siège du conducteur n'est plus basculant.

Pour la première fois aussi sur des autobus interurbains, un éclairage fluorescent est placé à la porte de sortie, tout comme sur les derniers autobus urbains dont il a été question dans le n° 169 (mars-avril 1974) de « Nos Vicinaux ».

A l'extérieur, les pare-chocs sont munis d'une protection en caoutchouc, pour absorber un tant soit peu les chocs et limiter l'ampleur des dégâts éventuels. Les feux « stop » sont garnis de deux ampoules, afin de garantir un éclairage constant, même si l'une d'elles venait à s'éteindre brusquement; c'est assurément une bonne précaution.

En plus des innovations dont nous venons de faire état, les autobus Bus and Car, facilement reconnaissables à leur signe distinctif (un aigle) apposé sur la grille avant de la voiture, sont dotés de réservoirs de freins, munis de purgeurs automatiques. Ce dispositif, tout en garantissant un freinage

efficace en toutes circonstances, facilitera les travaux d'entretien.

Sur ces autobus, les poignées montoirs et les mains courantes sont recouvertes d'une matière plastique (epoxy) au lieu de l'alliage léger anodisé traditionnel, ce qui rend le toucher plus agréable.

Enfin, un éclairage spécial est prévu pour la plaque complémentaire de destination, placée occasionnellement derrière la vitre avant. C'est un détail, certes, mais il a son importance, car maintenant les voyageurs apercevront à distance, dans l'obscurité, la destination finale des autobus qui arrivent à l'arrêt. Cela évitera certainement des bousculades, favorisera la montée des voyageurs et évitera des erreurs de parcours à certains de ceux-ci.

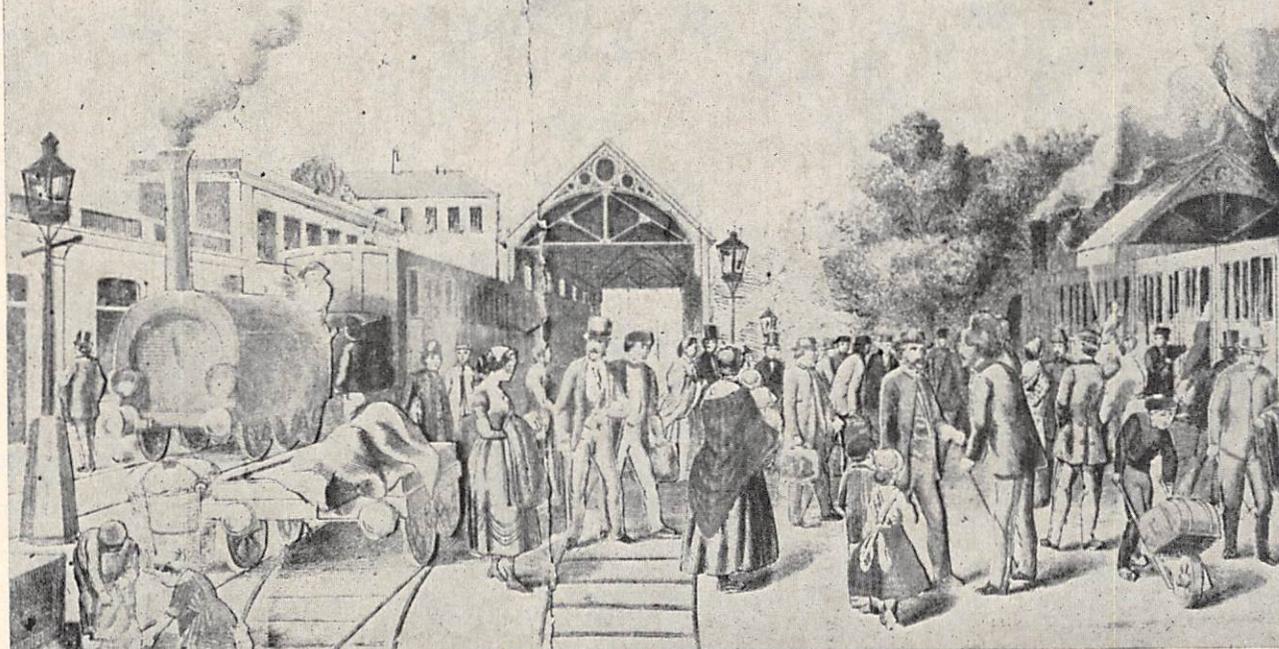
Les innovations que nous avons énumérées sont de nature à augmenter le confort des voyageurs et à rendre plus efficace et plus attrayant l'outil de travail d'une partie de notre personnel.

Mais on n'arrête pas le progrès; ainsi, nous pouvons dès à présent signaler que les prochains autobus interurbains seront équipés, à l'avant, d'une porte à double entrée similaire à celle dont sont pourvus à l'arrière nos derniers types d'autobus.

## CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES NOUVEAUX AUTOBUS

	AB Van Hool-Fiat	AB Van Hool-Daf	AB Bus and Car
Type	409 AI 6/3	AI 114 X	Eagle 14
N° d'identification	4125 à 4199	4200 à 4284	4285 à 4324
Longueur totale	11 m 845	11 m 845	11 m 865
Largeur extérieure	2 m 480	2 m 480	2 m 480
Hauteur intérieure	minimum : 1 m 900	minimum : 1 m 900	minimum : 1 m 900
Capacité :			
— places assis	44	44	44
— places debout	48	48	51
— personnel	1	1	1
— total	93	93	96
Poids à vide	9.200 kg	9.400 kg	9.400 kg
Moteur :			
— type	Fiat 8200-12/447	Daf DKDL 1160 V	Mercedes OM 407 H
— cylindres	6	6	6
— cylindrée	9,819 l	11,630 l	11,045 l
— puissance DIN	170 ch à 2.200 tr/m.	170 ch à 2.000 tr/m.	180 ch à 2.200 tr/m.
Suspension	semi-pneumatique	pneumatique intégrale	pneumatique intégrale
Boîte de vitesses	automatique Voith	Leyland et C.A.V. automatisées	automatique Mercedes
Direction	assistée Calzoni	assistée Calzoni	assistée Z.F.

## 150 ANS DE TRANSPORTS EN COMMUN PAR CHEMIN DE FER



Voici 150 ans qu'a commencé la grande aventure du transport de voyageurs par chemin de fer.

Bien sûr, il avait déjà été question de chemins de fer plus tôt et l'idée de faire circuler des wagons, tirés par des chevaux, sur des rails en fer, n'était pas neuve. (Les chemins dans la Grèce ancienne n'étaient, en fait, qu'une paire d'ornières bordées de pierres pour le passage des charrettes).

Le pionnier anglais William Trevithick fut le premier qui envisagea de combiner le principe du rail et celui de la machine à vapeur. En 1804, il construisit la première locomotive avec l'aide de mineurs des Cornouailles, où il habitait. Pour faire connaître son invention, il exposa la locomotive dans une enceinte circulaire en bois, sur une place à Londres. Pour cinq shillings, les Londoniens pouvaient faire avancer la locomotive sur les rails.

Un autre anglais, Georges Stephenson, estimait qu'on pouvait faire rouler un train aussi bien sur une grande que sur une petite distance. Il construisit une locomotive (1814) qu'il appella « Blücher », en souvenir du général qui battit Napoléon. Pendant les neuf années suivantes, un chemin de fer pour le transport de marchandises, d'environ 14 km, de Killingworth

vers la côte, fit la fierté et la gloire de l'Angleterre.

A cette époque, Joseph Ritter von Baader incitait ses compatriotes allemands à établir des « chemins artificiels en fer », au royaume de Bavière.

Un an après Stephenson, la « Fonderie royale » de Berlin construisit les deux premières locomotives allemandes (1815). Leur fonctionnement laissait cependant à désirer. Mais, dans le monde entier, on commença à s'intéresser aux prouesses du cheval de fer.

Après avoir écrit, en 1812, une brochure intitulée « Documents afin de prouver que les chemins de fer et les locomotives sont à préférer de loin aux canaux navigables », le grand pionnier des chemins de fer aux Etats-Unis, John Stevens, obtint une première concession pour une ligne ferrée, en 1815 déjà; toutefois, les travaux ne furent entamés que des années plus tard.

Mais l'avènement du chemin de fer n'enchantait pas tout le monde. Des savants démontrèrent qu'il ne s'agissait que d'une « fumisterie technique éphémère », émanant de « quelques esprits brouillons », dont aucune utilité économique ne pourrait être retirée. Des célébrités médicales annonçaient

que les locomotives pollueraient totalement l'air, qu'une partie du patrimoine public périrait par suite d'incendie et qu'une « vitesse mécanique de plus de 28 km à l'heure provoquerait de sérieux troubles de l'organisme, de l'esprit et de l'équilibre ».

D'après des chercheurs, il ne fallait pas s'étonner de voir naître une génération de « mal formés et de dégénérés ».

D'autres, par contre, prétendaient que « l'ère de la maîtrise des lois naturelles et de la matière » était arrivée. Et ces derniers eurent raison; après la mise en service, en 1825, de la première ligne ferrée du monde pour le transport de voyageurs, en Angleterre, entre Stockton et Darlington, le succès du chemin de fer était assuré.

Le compte rendu de l'inauguration de la ligne « Stockton-Darlington Railway » dans le « Newcastle Courant » du 1er octobre 1825 vaut la peine d'être lu. « Le mardi 27 septembre 1825, ce grand ouvrage, le Stockton-Darlington Railway, fut ouvert solennellement au public par les propriétaires ». Un comité d'honneur se tenait au-delà de la côte du « Brusselton Tower », parce qu'on considérait cette partie du parcours comme une « épreuve de force » pour la locomotive.

Ce premier voyage fut un événement coloré. Le long de la ligne se pressaient un grand nombre de curieux. Le train lui-même faisait partie d'un cortège solennel, ouvert par des cavaliers.

Le train était composé comme suit : une locomotive, conduite par l'inventeur Stephenson, un tender, 6 wagons à marchandises, une voiture magnifiquement décorée pour le comité et les autorités, ensuite 21 voitures pour voyageurs et encore 6 wagons à marchandises. On délivra près de 300 tickets aux passagers, mais un certain nombre de personnes non munies de billets parvinrent à se hisser également dans les wagons, grâce à la grande affluence de curieux et à la confusion qui en résultait.

A un moment donné, on dénombra 450 voyageurs dans le train, et quelques arrêts plus loin, il y en avait déjà 550.

Le poids du train, marchandises comprises, atteignit ainsi près de 90 tonnes. Parfois, une vitesse de 12 miles à l'heure était réalisée (1 mile = 1.609 m), et même, à un endroit, 15 miles. La distance Darlington-Stockton (environ 12 miles) fut couverte en 3,07 h, ce qui correspond à une vitesse moyenne de 4 miles par heure, arrêts et stations y compris.

En Angleterre, la grande étape suivante en matière de transport par chemin de fer fut la mise en service, en 1830, du train pour voyageurs entre Liverpool et Manchester. La même année, aux Etats-Unis, le chemin de fer Baltimore-Ohio fut inauguré et, en 1834, le « Dublin and Kingstown Railway » en Irlande, en mai 1835, la ligne Bruxelles-Malines en Belgique (première ligne sur le continent européen), en décembre 1835, la ligne Nuremberg-Fürth en Allemagne, en 1837, Paris-St.-Germain en France, en 1838, St.-Petersbourg-Tsjarkoje Zelo en Russie, en 1839, Amsterdam-Haarlem aux



Pays-Bas. Aux Etats-Unis, on entama les grandes lignes de pénétration transcontinentales. Ensuite vinrent, dans l'ancien continent, le chemin de fer transcaspien, le transsibérien, le chemin de fer de Bagdad etc. Plus tard, on construisit le chemin de fer transaustralien (Perth-Sydney), le transcontinental Buenos-Aires-Valparaiso en Amérique du Sud et le transafricain Lobito-Dar Essalam.

Pour fêter l'important anniversaire de la ligne Stockton-Darlington, les « Chemins de Fer Britanniques » mettront de nouveau d'anciens trains à vapeur en service.

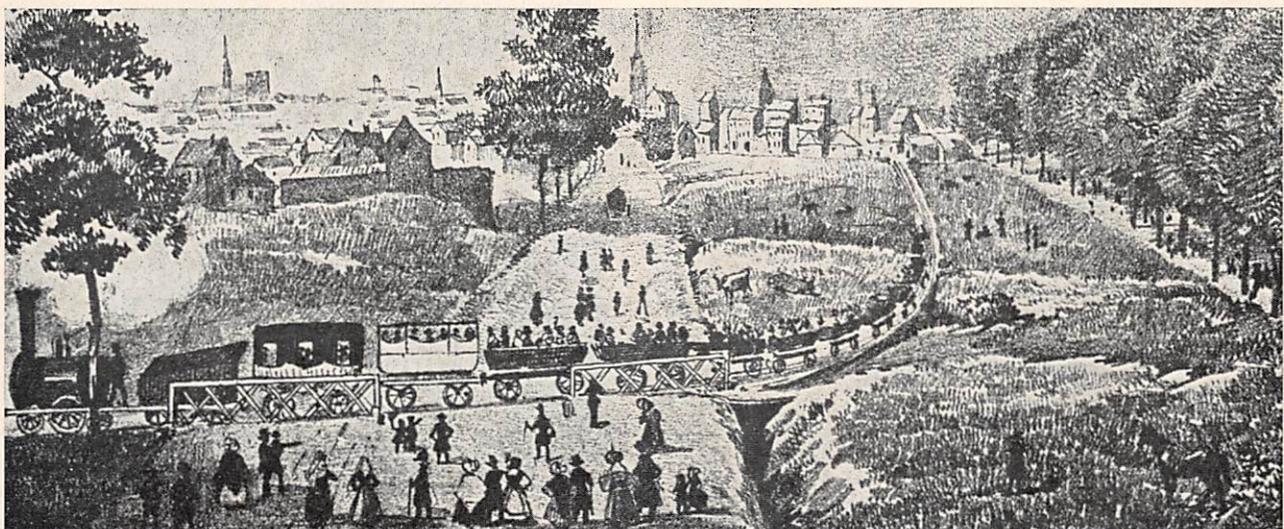
Une « STEAM CAVALCADE », conçue par « The Stockton and Darlington 150th Anniversary Joint Committee », sera organisée le 31 août sur la ligne Darlington-Bishop Auckland, entre Shildon et Heighington. En septembre, quatre voyages « RAIL 150 » auront lieu entre York et Newcastle, une section de la ligne principale de la côte de l'Est.

Des trains à vapeur « charter » seront mis en service sur la ligne Battersby-Whitby, les samedis des mois de juin, juillet, août et septembre, ainsi que le dimanche 28 septembre. Ces « tours » sont organisés par la North York Moors Railways Co. Ltd.

En avril, mai, juin, et pendant la première semaine d'octobre, dix voyages spéciaux seront organisés sur des lignes encore exploitées à la vapeur.

En Angleterre, la traction avec locomotives à vapeur reste utilisée sur 1.600 km; une nouvelle section, de Shrewsbury à Chester, sera ouverte en 1975. Parmi les 22 locomotives, qui appartiennent maintenant à des particuliers, mais qui firent service sur le réseau ferré anglais, il y en a qui portent des noms célèbres, tels que « Flying Scotsman », « King George V », « Sir Nigel Gresley », « Evening Star » et « Pendennis Castle ».

En tout cas, on ne peut pas encore dire que la « vapeur » appartient définitivement au passé.



Le train Bruxelles-Malines (Photos S.N.C.B.).

# Administration centrale

## REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES

A l'Administration centrale, la remise de distinctions honorifiques au personnel a eu lieu, selon l'usage, le deuxième jour de l'an.

Cette cérémonie, toujours marquée par l'ambiance cordiale des fêtes de fin d'année, réunissait quelque deux cents agents.

M. le Directeur général, entouré de MM. les Directeurs, commença son allocution en adressant ses vœux de paix, de bonheur, de prospérité et de santé à tout le personnel et aux familles.

Il félicita et remercia spécialement les décorés, les assurant qu'ils pouvaient porter avec fierté leur décoration bien méritée.

« La distinction honorifique qui vous est conférée, dit-il, est un témoignage de votre fidélité au travail et une marque de reconnaissance pour les services que vous avez rendus à la population et à l'économie du pays par vos activités au sein de la Société nationale. »

A l'heure actuelle, la Société nationale est confrontée avec les séquelles de la crise de l'énergie née en 1973 et avec les conséquences d'une inflation sans précédent, de l'ordre de 16 %, pour l'année 1974.

Pour la S.N.C.V., l'augmentation des prix des produits pétroliers, des diverses matières premières etc., ainsi que les hausses successives des rémunérations se traduisent par des dépenses supplémentaires pour 1974 dépassant les 400 millions. Actuellement, le transport de chaque voyageur coûte en moyenne 15 F, alors que la recette correspondante ne s'élève qu'à 8 F, soit seulement 53 % du prix de revient.

Pour obtenir l'équilibre des dépenses et des recettes, il faudrait au moins doubler les tarifs, ce qui est impensable. Il appartient donc au Gouvernement de décider quelle part la communauté peut consacrer au transport en commun, compte tenu de raisons sociales et du souhait de freiner l'utilisation de la voiture individuelle.

Pour conclure, M. le Directeur général exprima ses remerciements pour le travail accompli en 1974 et invita les jeunes à suivre les traces des anciens qui ont prouvé leur attachement et dévouement à la Société nationale, afin qu'ils soient en mesure de prendre plus tard la relève de façon exemplaire.

Un vin d'honneur fut ensuite servi.

### Ordres Nationaux

Sont promus ou nommés :

#### ORDRE DE LEOPOLD

##### Chevalier

Meulenbergs J., chef de bureau.

#### ORDRE DE LA COURONNE

##### Officier

Van Aenroyde I., inspecteur ppl.  
Froidmont J., inspecteur.

##### Chevalier

De Wilde R., sous-chef de bureau.  
Van den Oudenhoven R., sous-chef de bureau.  
De Prins H., chef de bureau.

##### Palmes d'argent

Rys R., chauffeur.

#### ORDRE DE LEOPOLD II

##### Commandeur

Henrard C., directeur.

##### Officier

Meerten J., inspecteur technique.  
Floers R., chef de service de 1ère classe.

### Décorations Civiques

#### 35 ANNEES DE SERVICE

##### Croix civique de 1ère classe

Mme Van Belleghem-Verheye Y., chef de bureau.  
Froidmont J., inspecteur.  
Legein E., directeur.

Van den Oudenhoven R., sous-chef de bureau.

##### Croix civique de 2e classe

Schoy L., rédacteur.

#### 25 ANNEES DE SERVICE

##### Médaille civique de 1ère classe

De Coster F., ingénieur en chef.  
Cludts A., rédacteur.



Les décorés de l'Administration centrale.

## Les longues carrières



**J. De Wilde**  
a débuté le 1-5-1937 et a été mis à la pension comme conducteur AB à Malines.



**J. Pardon**  
a débuté le 6-4-1927 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Charleroi.



**H. Roelens**  
est entré en service le 11-6-1928; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Charleroi.



**F. De Muyer**  
est entré en service le 9-8-1934; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Malines.



**G. De Schoemaeker**  
a débuté le 17-2-1931 et a été mis à la pension comme 1er commis à Destelbergen.



**Ph. Vanderpooten**  
a débuté le 10-4-1931 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à La Roue.



**F. Sacré**  
est entré en service le 1-4-1928; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Bressoux.



**O. Steyaert**  
est entré en service le 1-6-1938; il a été mis à la pension comme veilleur de nuit à Destelbergen.

## Les propos du Chef Trambus

**Trambus :** Bonjour, Monsieur Dupont. Puis-je m'asseoir auprès de vous ? C'est un plaisir pour moi de pouvoir vous saluer de temps en temps comme voyageur dans nos autobus. Il y a déjà quelques années que vous êtes à la retraite, n'est-ce pas ?

**Pensionné :** En effet, j'aurai bientôt 72 ans. Moi aussi, j'ai conduit des autobus. Maintenant, je me laisse conduire, quoique j'évite les heures de pointe.

**T. :** C'est une bonne précaution. Quand on dépasse les trois fois vingt ans, on ferait bien de se déplacer de préférence entre 9 h. et 16 h.

**P. :** Je le fais en général; je supporte difficilement toutes ces cohues.

**T. :** Et surtout, on peut mieux assurer sa propre sécurité. Il est normal que l'énergie et les réactions motrices, ainsi que l'acuité visuelle et l'ouïe diminuent avec l'âge. Mais ce fléchissement est souvent progressif et beaucoup ne s'en rendent pas compte et pensent toujours, lorsqu'ils traversent la chaussée, pouvoir éviter facilement les voitures automobiles et évaluer correctement leur vitesse.

**P. :** Oui, j'ai déjà constaté qu'une auto roule plus vite qu'on ne le croit.

**T. :** Il vaut parfois mieux faire quelques pas de plus, pour traverser là où il y a moins de danger; par exemple, aux passages zébrés et aux endroits où la visibilité est meilleure. Il faut avouer que celle-ci laisse parfois à désirer à certains coins de rue et près du sommet de rues en pente.

Et ceux qui ne marchent plus d'un pas allègre feraient bien de ne pas traverser lorsque le signal est vert depuis un certain temps. Il est préférable d'attendre la nouvelle phase verte et de traverser alors immédiatement, parce qu'on dispose ainsi du maximum de temps pour franchir la chaussée.

**P. :** Il y en a aussi qui commettent l'erreur de traverser en oblique ou d'échanger quelques mots avec les connaissances qu'ils rencontrent au milieu de la rue.

**T. :** C'est très dangereux. Le moindre accident peut avoir des suites très graves.

**P. :** Pendant la journée, je me sens encore en sécurité, mais ce n'est plus toujours le cas le soir.

**T. :** Il est certain que le danger est plus grand, le soir. Les personnes âgées portent généralement des vêtements foncés, ce qui peut empêcher les automobilistes de les apercevoir à temps. La vie vaut bien une note claire et, comme piéton, on devrait porter une matière qui réfléchit la lumière des phares d'auto. Des articles réfléchissants se trouvent actuellement sur le marché; ils permettent au conducteur d'apercevoir les piétons de très loin.

A nos conducteurs d'autobus, je donne toujours le conseil de faire attention à « l'homme invisible », celui qui voit le conducteur mais n'est que difficilement aperçu par lui.

**P. :** Vos propos sont pleins de bon sens. Je ne manquerai pas d'en faire part à d'autres retraités, à l'occasion.

**T. :** Au revoir, Monsieur Dupont, et bonne continuation.

## Actes de probité

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

### ANVERS

**Brochem :** Bartholomeusen A. (portefeuille + 1.742 F), Mertens J. (portefeuille + 2.044 F), Van den Bempt J. (portefeuille + 538 F).  
**Turnhout :** Luyckx J. (sac de dame + 500 F).

### FLANDRE ORIENTALE

**Gand St-Pierre :** Van Hamme Chr. (677 F), Lauwers A. (730 F), Mervielde N. (500 F), Den Dooven R. (2.388 F).  
**Hamme :** Heirwegh R. (910 F).  
**Hofstade :** Van Caelenberg A. (770 F).

### HAINAUT

**Anderlues :** Conreur G. (sacoche + 1.720 F), Piraux C. (porte-monnaie + 610 F + bague), Duhaut J. (sacoche + 1.455 F), Baudson N. (sacoche + 3.535 F), Reconnu G. (sacoche + 1.037 F + devises étrangères).  
**Quaregnon :** Capelle M. (portefeuille + documents + 1.955 F).

### NAMUR-LUXEMBOURG

**Ermeton :** Lobet M. (2.000 F).  
**Florennes :** Rouly M. (681 F).  
**Florenville :** Sainthuille (bracelet en or).  
**Forville :** Decamp E. (853 F).  
**Havelange :** Matagne L. (1.840 F), Belaire V. (1.520 F).  
**Houffalize :** François J. (720 F).  
**Morville :** Alexandre J. (605 F).  
**Namur :** Beelen W. (enregistreur à cassettes), Croon A. (21.850 F), Dumont D. (1.435 F), François A. (780 F), Mathijs J. (1.120 F), Noblet J. (2.230 F).

### LIEGE

**Bassenge :** Jans P. (940 F).  
**Liège St-Gilles :** Gillard (785 F + 563 F).  
**Oreye :** Dumont (bracelet en or), Winsels (813 F).  
**Rocourt :** Closset (1.000 F), Ory (1.015 F), Werck (1.532 F).  
**Warzée :** Hubar J. (1.012 F).

### BRABANT

**La Roue :** De Win G. (portefeuille + 777 F).  
**Leerbeek :** Van Slambroeck M. (portefeuille + 1.694 F).  
**Louvain :** Clinckx C. (portefeuille + 15.400 F), Van Gooidsenhoven G. (portefeuille + 1.000 F + documents), De Raeve A. (portefeuille + 450 F), Bortels A. (porte-monnaie + 350 F).

### LIMBOURG

**Genk :** Gijbels B. (779 F).  
**Hasselt :** Vanoppen L. (1.580 F), Brauns H. (840 F), Plessers F. (840 F).  
**Lanaken :** Vranken H. (231 F + 37 florins).  
**Maaseik :** Daelmans N. (3.325 F).  
**St-Trond :** Dupae G. (montre de dame), Prijs R. (montre de dame).  
**Tongres :** Poelmans H. (4.131 F).

### FLANDRE OCCIDENTALE

**Assebroek :** Van Loo M. (portefeuille + 1.020 F), Vroman A. (sac à main + 413 F), Seye M. (portefeuille + 382 F), Grootaert W. (papiers de valeur + 2.250 F), De Baene G. (porte-monnaie + 870 F).  
**Courtrai :** Defour L. (porte-monnaie + 420 F), Louage G. (sac à main + 2.096 F), Gryson G. (portefeuille + 698 F), Gryson G. (portefeuille + 627 F), Meerman C. (portefeuille + 800 F), Vandamme N. (sac à main + 851 F), Overbergh J. (montre de dame).  
**Ostende :** Deprez G. (porte-monnaie + 988 F), Coolsaet F. (sac à main + 2.000 F + 32.000 pesetas).

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

## Naissances

### ADMINISTRATION CENTRALE

Katia chez Seys N. (Oudenburg)

### ANVERS

Kris chez Vandendungen A. (Dessel)  
Annick chez Verlinden G. (Muizen)  
Dominik chez Lombarts H. (Malines)  
Suzy chez Van Meensel V. (Heist-o-d-Berg)

### FLANDRE ORIENTALE

Dan chez Droesbeke A. (Zaffelare)  
Hugo chez Botteldoorn J. (Audenarde)  
Sandra chez De Loose J. (Hamme)  
Cindy chez Coryn L. (Bachte-Maria-Leerne)

### HAINAUT

Sabine chez Janssens S. (Châtelaineau)  
Grégory chez Carlier A. (St-Ghislain)

### NAMUR - LUXEMBOURG

Christian chez Paquet M. (Florennes)  
Stéphane chez Grandjean L. (Namur)  
Sylvie chez Hennart A. (Gesves)

### LIEGE

Stéphanie chez Peeters Cl. (Liège)  
Michael chez Goffart J.-Cl. (Ans)  
Christel chez Bormans A. (Neuville-en-Condroz)  
Marie-Ange chez Renard J.-Cl. (Liège)  
Manuel chez Joachims R. (Hognoul)  
Angélique chez Dubois L. (Wanze)  
Christine chez Detilloux E. (Crisnée)  
Valérie chez Deprez A.-M. (Forêt-Trooz)

### BRABANT

David chez Deleux M. (Plancenoit)  
Nathalie chez Segers E. (Dilbeek)  
Bart chez Berteloot A. (Grimbergen)  
Régine chez Van Roy R. (Humbeek)

### LIMBOURG

Véronique chez Delhougne (Bilzen)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Gunther chez Vanmassenhove A. (Bredene)  
Jurgen chez Vanmassenhove A. (Bredene)  
Karolien chez Hoornse J. (Ostende)  
Aljosja chez Coopman D. (Nieupoort)  
Cynthia chez Decoo R. (Bredene)  
Kristol chez Pintelon R. (Bruges)

## Mariages

### ANVERS

Schroven C. a épousé Mlle Daemen Th.  
Verrydt L. a épousé Mlle Lauwers Chr.

### HAINAUT

Grandry R. a épousé Mlle Geerts R.  
Saye Fr. a épousé Mlle Kalitsi E.  
Divers M. a épousé Mlle Huaux Cl.  
Dufraigne Fr. a épousé Mlle Grégorcie M.-Cl.  
Masson J. a épousé Mlle Van Dystadt M.

### NAMUR - LUXEMBOURG

Kaiser R. a épousé Mlle Wathelet G.

### LIEGE

Wathelet L. a épousé Mlle Cornet R.  
Depireux J.-P. a épousé Mlle Dossin Chr.

### BRABANT

De Smedt D. a épousé Mlle Tielemans V.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Portier D. a épousé Mlle Dedecker M.

## Agents des groupes mis à la pension

### Mois de novembre et décembre 1974

	Années de service
<b>ANVERS</b>	
Bogaerts L., ouvrier qual. 1e cl.	46
De Wachter C., chef receveur	44
<b>FLANDRE ORIENTALE</b>	
De Bruycker O., conduct.-recev.-AB	43
De Schoemaeker G., 1er commis	44
Steyaert O., veilleur de nuit	36
Hoogewijs A., receveur	34
Lesafre R., conducteur AB	44
Moerman J., ouvrier d'élite	30
Verplaetse O., conducteur AB	44
<b>HAINAUT</b>	
Debaille L., ouvrier d'élite	30
Berlemont Z., conducteur AB	47
Bodson L., commis de 1e cl.	49
Herman F., ouvrier spécialisé	43
<b>NAMUR-LUXEMBOURG</b>	
Catoul C., 1er ouvrier qualifié	33
<b>LIEGE</b>	
Jadot A.-J., chef de mouv. 2e cl.	47
Pirson A., receveur	22
<b>BRABANT</b>	
Melin A., conducteur électr.	46
Mertens J., ouvrier qual. 1e cl.	32
Van Belle L., cond.-recev. électr.	45
Berghman J., brigadier	40
Chrispeels J., 1er contrôleur	43
De Gieter P., receveur	47
<b>FLANDRE OCCIDENTALE</b>	
Desiere R., chef de mouv. 2e cl.	38
Duchatelez G., ouvrier qual. 1e cl.	47
Moeyaert H., ouvrier qualifié	24
De Puydt V., ouvrier qualifié	36

## Nécrologie

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

### AGENTS EN SERVICE

	Age
<b>ANVERS</b>	
Serneels J., chef recev.-conduct.-AB	62
<b>HAINAUT</b>	
Corbisier E., conduct.-recev.-AB	57
<b>NAMUR-LUXEMBOURG</b>	
Simon E., rédacteur	51
Chantraine H., chef de mouv. 1e cl.	61
<b>LIEGE</b>	
Besseling M., conduct.-recev.-AB	56

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

### ANVERS

Wouters J., receveur	91
Michielsens J., chef receveur	89
Claes P., piocheur	71
Jacobs P., piocheur	81

### FLANDRE ORIENTALE

Vyverman C., conducteur électrique	78
Haegeman D., conducteur AR	91
Van Hoorebeke G., conducteur él.	76
Van Vlaenderen J., chef service imp.	88
Van Gils M., conducteur AB	65

### HAINAUT

Cordier R., receveur	49
Rondelaere V., ouvrier qual.	79
Brohez N., ouvrier qual.	84
Gérardy F., piocheur	70
Ménager H., receveur	70
Barmarin A., ouvrier qual.	71
Hens J., receveur	70
Tubiermont L., receveur	80
Bachy R., conducteur électrique	78

### NAMUR-LUXEMBOURG

Badoux J., conduct.-recev.-AB	73
D'Hondt J.-B., ouvrier qual.	62
Pairoux A., ouvrier qual.	59
Pirson A., ouvrier d'élite	80
Dumont L., ouvrier qual.	74

### LIEGE

Berger L., chef de station de 1e cl.	85
Deloge M., ouvrier qual. 1e cl.	69
Fagard P., brigadier	79
Dewallef F., receveur	73
Fagnoul J., conducteur él.	74
Dol L., receveur	66
Harzé G., ouvrier d'élite	65
Bodson H., contrôleur	79

### BRABANT

De Vadder E., freineur	84
Lecocq J., conducteur AR	77
Jauniau Ch., ouvrier semi-qual.	76
Van den Broek O., ouvrier qual.	77
Henderyckx Ch., commis	63
Herbosch L., conducteur él.	70
Bellemans R., conduct.-recev. él.	52
Darche A., ouvrier qual. 1e cl.	66
François D., contremaître 1e cl.	75
Ceuppens K., nettoyeur	68

### LIMBOURG

Knaepen H., conduct.-recev.-AB	62
--------------------------------	----

### FLANDRE OCCIDENTALE

Pattijn H., conduct.-recev.-AB	68
Vansteenberge C., brigadier	83
Versyp H., receveur	71
Catryse E., ouvrier qual. 1e cl.	78
Gehesquière R., conducteur électr.	85
Gilliaert F., ouvrier qualifié	73
Van Outryve J., chef de mouv. 1e cl.	95



## HOMMAGE A NOTRE PRESIDENT MONSIEUR JOZEF STORME

Le 17 décembre 1974, le Conseil d'administration, au cours d'une cérémonie intime, a tenu à rendre hommage à son Président, à l'occasion de ses 25 années de présence au sein de ce Collège.

En effet, après avoir siégé au Comité de surveillance de 1946 à 1949, M. STORME fut nommé administrateur par arrêté du Régent du 12 septembre 1949. Désigné à la vice-présidence en 1958, il succéda le 16 juin 1967, à M. le Président André et assume depuis lors les hautes fonctions de Président de la Société Nationale.

M. le Directeur général, tant en son nom qu'en celui du personnel, lui exprima ses vives félicitations et l'assura de l'entière collaboration de tous.

### ADMINISTRATION CENTRALE

En vue de pourvoir au remplacement de plusieurs agents démissionnaires ou transférés, et compte tenu d'un décès et d'un appel sous les armes, ont été engagés en novembre et décembre 1974 :

MM. L. Gille, ingénieur technicien (T/Service d'études), J. De Clercq, rédacteur (S/Ass.), M. Herten, rédacteur (T/AC), D. Ghijs, rédacteur (T/Secr.), M. Batsleer, rédacteur (S/Ass.), A. Wijns, rédacteur (T/Secr.), J. Dubrunfaut, rédacteur temporaire (S/Ass.) et O. Libion, commis (IG/PS).

D'autre part, M. S. Esmanne, agent salarié de Charleroi, a été transféré, avec promotion au grade de commis, à l'Administration centrale (P/Soc.).

Nous leur souhaitons la bienvenue.

### FLANDRE ORIENTALE

M. G. De Schoemaker est parti à la retraite après une carrière de près de 44 ans, qui l'a mené de receveur à premier commis. Cette carrière, au cours de laquelle il a fait preuve d'une grande ponctualité et d'une haute conscience professionnelle, se termina au Service des Abonnements à Destelbergen.

Nous lui souhaitons une longue et heureuse retraite, tout comme ses collègues qui l'ont félicité et lui ont offert des cadeaux à l'occasion de la fête d'adieu organisée en son honneur.

### NAMUR LUXEMBOURG

Le 2 décembre 1974, M. M. Everaerts, a pris du service en qualité de

rédacteur et le 15 décembre, M. J. Botz, rédacteur, est arrivé de l'Administration centrale.

### LIEGE

#### M. A. JADOT, chef de mouvement de 2e cl., est à la retraite

Le 1er novembre 1974, M. A. Jadot atteignait l'âge de la mise à la retraite.

Engagé comme percepteur le 10-9-1927, il fut nommé contrôleur le 1-1-1940. Affecté au dépôt de Rocourt le 1-1-1962, il obtint le grade de chef de mouvement de 2e cl. et reçut la « sélection » le 1-1-1963.



Comme il était dans l'impossibilité de se déplacer pour cause de maladie, une délégation des appointés du Groupe de Liège lui a rendu visite pour le féliciter et lui offrir un cadeau.

On gardera de lui le souvenir d'un collègue affable et dévoué, à qui nous souhaitons un prompt rétablissement et une heureuse retraite.

M. Ch. Perreaux, ingénieur civil, a débuté le 1-11-1974, en remplacement de M. Coignon, démissionnaire.

### BRABANT

#### Mise à la retraite de M. J. CHRISPEELS, premier contrôleur

M. Chrispeels entra au service de la S.N.C.V. le 1er mai 1932. Receveur pendant plusieurs années sur les lignes de Leerbeek, il s'acquitta de sa tâche d'une façon exemplaire et fut nommé contrôleur le 1er janvier 1944.

En cette qualité, il fit principalement office de chef de départ à la Place Rouppe, à Bruxelles, au cours des heures de pointe du matin et du soir. Durant la journée, il effectuait des contrôles sur les lignes de Leerbeek.

M. Chrispeels, qui a toujours été excellentement noté, fut promu premier contrôleur en 1969, avec effet rétroactif au 1er juillet 1967.

Nous lui souhaitons encore de nombreuses années de bonheur.

Le 4-11-1974, M. E. Blancquaert, rédacteur, est entré en service; le 16-12-1974, M. Peeters F., ingénieur civil, est venu remplacer M. Surmont, démissionnaire.

### NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information pour  
le personnel de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 -  
1040 Bruxelles

Téléphone : 511.59.90 — Ext. : 335 —  
C.C.P. 000-0003227-26

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

## FÊTE DE ST-NICOLAS EN FLANDRE ORIENTALE

Le 1er décembre dernier, une fête de St-Nicolas très réussie eut lieu à Destelbergen.

C'est déjà la vingt-septième fois que cette fête est organisée pour les enfants des membres du personnel de la Flandre Orientale.

MM. Hoens, Directeur général honoraire, Debergh et Lybaert, ont été les fondateurs du comité des fêtes. Feu M. Cosyns, directeur, et M. Vervet, chef de groupe, l'animent ensuite. Actuellement, le comité est composé de MM. Knockaert, inspecteur principal adjoint, Lybaert, moniteur, Cocquyt, contrôleur, Mestiaen et Vincent, ouvriers d'élite, Van Kemmel, 1er ouvrier qualifié, De Veirman et Walley, conducteurs-receveurs AB.

Il va de soi qu'il faut, en premier lieu, rassembler les fonds nécessaires à l'acquisition des cadeaux qui seront distribués par St-Nicolas. A cette fin, le comité organise, chaque année, des tirs à l'arc, auxquels participent égale-



*Saint-Nicolas au milieu de l'assistance.*

ment les dames. Mais les ressources ainsi obtenues ne suffisent pas pour couvrir les frais de la fête, car il faut contenter près de deux cents enfants. C'est la raison pour laquelle un grand bal est donné annuellement, accompagné d'une tombola dont le premier prix est un téléviseur en couleurs. Ce bal, au cours duquel la bière coule à flots, connaît beaucoup de succès et alimente suffisamment la caisse du comité.

Quand le grand jour est arrivé, St-Nicolas suivi du Père Fouettard, se fraie difficilement un chemin à travers une foule de cinq cents personnes pour atteindre l'estrade, d'où il s'adresse à l'assistance et distribue les cadeaux aux enfants. Le contentement se lit sur tous les visages et réchauffe le cœur de tous.

Le succès de la fête fut encore rehaussé, cette année, par une représentation d'un jeu de marionnettes, dont le légendaire héros fit merveille.

Chaleureuses félicitations aux organisateurs.

## Groupe de Liège FÊTE DES 1.000 JOURS SANS ACCIDENT DE L'ÉQUIPE N° 4

Les dimanches 24 novembre et 8 décembre 1974, l'équipe n° 4, groupant les agents des dépôts d'Omal, de Verlaine et de Wanze ont fêté, à Hanefte, leurs 1000 jours sans accident avec chômage.

M. Cresson, chef de la sécurité, ouvrit la séance à 15 heures et félicita l'équipe lauréate pour l'excellent résultat acquis.



*L'ambiance de fête à Liège.*

M. Follon, inspecteur principal adjoint, représentant le Service général de la Sécurité, congratula les agents de la Hesbaye pour leur exploit. A cette occasion, il rappela que l'accident n'est pas un événement fortuit mais que, moyennant quelques précautions élémentaires à inculquer aux plus jeunes agents notamment, des progrès certains pourront encore être réalisés dans l'important domaine de la sécurité.

Une troupe d'artistes donna ensuite un spectacle de variétés, animé et gai, qui recueillit les applaudissements chaleureux de l'assemblée. Ce spectacle fut suivi d'une excellente collation.

En fin de séance, M. Botton, chef de Groupe, fit à son tour, l'éloge des lauréats du jour.

On constate, dit-il, qu'un problème technique, source d'accidents, reçoit, un jour ou l'autre, une solution appropriée. Mais, la cause des accidents relève, en général, du comportement humain et la sécurité dans l'entreprise ne pourra donc progresser que moyennant une prise de conscience personnelle plus nette.

Il mit chaque conducteur d'autobus en garde contre un excès de sentiment de sécurité pouvant résulter de l'in-

stallation, à bord des véhicules, de systèmes techniques perfectionnés. Il souligna la part éventuelle de responsabilité du conducteur, en cas de défaillance de ces améliorations techniques indiscutables.

M. Botton souhaita, en guise de conclusion, que chacun mette tous les atouts de son côté pour arriver à l'étape suivante : les 2000 jours.

L'allocution de M. Botton fut accueillie par de vifs applaudissements.

M. Paul Barbier, secrétaire syndical, s'associa aux félicitations adressées aux agents à l'honneur et se fit leur interprète pour exprimer leurs remerciements.

M. Botton procéda ensuite à la remise des cadeaux-souvenir.

## Anvers

# 2.000 JOURS SANS ACCIDENT

Le 16 novembre dernier, l'équipe n° 3 était de nouveau à la fête. Les 85 agents, appartenant à cette équipe et affectés aux dépôts de Hoogstraten, Mol, Turnhout (réserves), Herentals et Anvers, ainsi que les épouses et les enfants, avaient répondu avec enthousiasme à l'invitation à fêter, cette fois, les 2.000 jours sans accident.

La vaste salle de réunion du dépôt de la « Tjalkstraat » était archi-comble : il y avait 220 présents, dont 82 enfants.

Un ensemble de guitaristes et M. Wyns, contrôleur, qui fit une fois de plus office d'animateur, donnèrent, à 16 h, le signal du début des festivités. Immédiatement, on servit les boissons chaudes ou rafraîchissantes et la bière, ce qui assura d'emblée une excellente ambiance.

Après les mots de bienvenue d'usage et les félicitations de M. Benoy, chef de la sécurité du Groupe, la parole fut donnée à M. Follon, inspecteur principal adjoint, représentant le Service général de la Sécurité. Celui-ci congratula également l'équipe n° 3 et se déclara heureux de constater que la « sécurité » n'est pas un vain mot dans le Groupe d'Anvers, car on y fête régulièrement l'un ou l'autre exploit. Malgré les remarquables résultats obtenus, dit-il, il faut persévérer dans l'effort. En effet, le danger est présent en permanence et ne laisse pas de répit. Après une longue période sans accident, on ne peut certainement pas penser qu'on est devenu invulnérable, ce qui est tôt ou tard démenti par les faits, comme ce fut déjà plusieurs fois le cas dans le passé.

Tout le monde doit être persuadé que l'accident n'est pas le fait du hasard. On ne peut alléguer qu'il y aura des accidents tant qu'on travaillera. Il faut plutôt être convaincu qu'il est toujours possible de réduire la fréquence et la gravité des accidents, tant chez soi que sur le chemin du travail et au travail.

M. Follon exprima l'espoir que l'équipe n° 3 poursuivra son effort et atteindra les 3.000 jours.

M. Vanbrussel, ingénieur, excusa M. Goovaerts, chef de Groupe, qui n'avait pu assister à la réunion. Il remercia les membres de l'équipe n° 3, au nom de M. Goovaerts et de la direction régionale.

Il exprima la gratitude de tous envers M. Follon, pour les bons conseils qu'il venait de prodiguer, comme toujours, et pour ses encouragements à persévérer dans la lutte contre les accidents.

La fête se poursuivit très chaleureusement et le café, ainsi que les sandwiches, trouvèrent rapidement des amateurs.

Les enfants apprécièrent beaucoup la tombola organisée à leur intention et les tours de passe-passe du prestidigitateur.

Tous les assistants témoignèrent de leur satisfaction pour cette fête vraiment familiale qui se termina vers 19 h.

A l'horizon se profilaient déjà... les 3.000 jours.



## Groupe de Liège Remise de distinctions honorifiques

A l'invitation de M. Botton, chef de Groupe, 36 agents accompagnés de membres de leur famille ont assisté, le dimanche 22 décembre 1974, au dépôt de Liège Saint-Gilles, à la cérémonie de remise des distinctions honorifiques.

Après quelques mots de bienvenue, M. Botton souligna que les agents à l'honneur ressentaient particulièrement l'hommage sincère qui leur était rendu par leurs chefs et leurs collègues.

Au nom des autorités de la S.N.C.V. et, à travers elles, de Sa Majesté le Roi, M. Botton félicita et remercia chacun de tout cœur pour son attachement et son esprit de collaboration à la « cause vicinale ».

Il poursuivit en évoquant l'alternative devant laquelle les pouvoirs publics sont placés de nos jours : d'une part, le coût des investissements à réserver pour les besoins de la circulation en voiture privée et, d'autre part, les capitaux à consacrer à la promotion des transports en commun.

Comme le choix des autorités compétentes semble se porter progressivement mais sûrement vers la promotion des transports en commun dans les grandes agglomérations, ce dont nous pouvons nous réjouir, une plus grande responsabilité incombera aux organismes de transport en cause.

Dotée de nouveaux moyens d'action et aidée par les capacités professionnelles et la bonne volonté de chaque membre du personnel, la S.N.C.V. sera en état d'améliorer les services qu'elle rend à la collectivité.

Après cette allocution, M. Botton remit les décorations aux agents de l'exploitation et M. Lebrun, inspecteur principal adjoint, décora les agents des ateliers.

Après que M. Paul Barbier, secrétaire syndical, eut félicité à son tour les héros du jour, la cérémonie se termina par un goûter auquel chacun fit honneur.

### Ordres Nationaux

#### ORDRE DE LA COURONNE Chevalier

Fagnoule A., chef de mouvement de 1ère classe.

#### Palmes d'argent

Gueury Ph., ouvrier qualifié de 1ère classe.

Wynen J., ouvrier qualifié.

#### Médaille d'or

Frankenne E., ouvrier qualifié de 1ère classe.

Cornet S., conducteur-receveur AB.

Ringlet J., ouvrier semi-qualifié.

Braine F., conducteur-receveur AB.

Tavier M., ouvrier semi-qualifié.

#### ORDRE DE LEOPOLD II

##### Officier

Devos P., inspecteur technique.

##### Médaille d'or

Vanderlinden J., conducteur-receveur AB.

#### Décorations civiles

##### 35 ANNEES DE SERVICE

##### Croix Civique de 1ère classe

Dengis J.N.J., chef de mouvement de 1ère classe.

Hannay N., chef de mouvement de 1ère classe.

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

Lebrun J., inspecteur principal adj.

##### Médaille Civique de 1ère classe

Lonay R.L.L., ouvrier qualifié de 1ère classe.

Bolzée L., chef-receveur.

Jollings P., conducteur-receveur AB.

Ledent A., ouvrier d'élite.

Lecomte A., ouvrier qualifié de 1ère classe.

Manard J., conducteur-receveur AB.

Simons R., brigadier.

Billen A., conducteur-receveur AB.

Dykman F., ouvrier d'élite.

Persoon A., ouvrier qualifié.

Sauvage D., conducteur-receveur AB.

##### 25 ANNEES DE SERVICE

##### Médaille Civique de 2e classe

Demonty L.J., Dresse J.N., Peeters A.L., Simon A., Vanaubel M.S.H., Vanderlinden J.M.N., Brepoels R., Gerard H., Grisay P., Pirard L., Parent A., Vandeweyer A.

## UN PRIX DE 75.000 F

Le premier concours organisé sous les auspices du Conseil supérieur de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail (cf. « Nos Vicinaux », n° 166 de septembre-octobre 1973) était doté d'un prix de 50.000 F.

Ce prix a été décerné, en 1973, à M. Léonard Lesafre, un travailleur de Sidmar, à Gand; celui-ci a découvert un dispositif remplaçant la busette de la poche de coulée d'acier, et qui, grâce à un système de guidage, évite qu'un ouvrier doive pénétrer dans la poche de coulée.

En raison de l'intérêt suscité par l'initiative de 1973 et à la suite des heureux résultats obtenus, M. le Ministre de l'Emploi et du Travail a décidé d'offrir de nouveau un prix et d'en porter le montant à 75.000 F.

Ce prix récompensera l'inventeur de méthodes de travail, de procédés de fabrication ou de dispositifs propres à supprimer ou à réduire les dangers et les nuisances sur les lieux de travail, résultant directement de l'activité de l'entreprise.

Toute personne de nationalité belge et toute personne occupée ou résidant en Belgique peut concourir pour l'obtention du prix. Les intéressés doivent décrire leur méthode de travail, procédé de fabrication ou dispositif, dans une note explicative à transmettre au Président du Conseil supérieur, au plus tard le 31 mars 1975.

Le règlement du concours peut être obtenu au Commissariat Général à la Promotion du Travail, rue Belliard 53, 1040 Bruxelles (tél. : 02/513.40.90 - extension 22.39).

## 50% DE REDUCTION POUR LES V.I.P.O.

Dans le n° 171 (juillet-août 1974) de « Nos Vicinaux », nous avons exposé les formalités à remplir par les « V.I.P.O. » pour bénéficier d'une réduction de 50 % sur le prix de transport, sur les réseaux de la S.N.C.V. et de la S.N.C.B. (en 2e classe).

Depuis le 1er février 1975, cette réduction est octroyée exclusivement sur présentation d'une « carte de réduction nationale ». Pour demander cette carte de réduction, il y a lieu de remplir un formulaire, dénommé C 51, qui peut être obtenu dans la plupart des gares « voyageurs » de la S.N.C.B. et aux sièges des mutualités.

Le formulaire, dûment complété, est à remettre dans une des gares « voyageurs » de la S.N.C.B. et, en même temps, la carte ou le carnet de membre d'une mutualité doit être présenté, pour contrôle. Il est à noter que cette carte ou ce carnet doit être pourvu d'une vignette collée « P.V.O. » ou « I. » (ou d'un cachet pour les marins), apposé par l'organisme auquel ressortit le bénéficiaire.

La carte de réduction pourra être retirée dans la gare où le formulaire C 51 a été remis, dans un délai qui sera communiqué à l'ayant droit.

