

NOS VICINAUX



Le « Pont de Liège », à Bouillon. (Photo M. Doffagne - Bouillon)

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

MODERNISATION DE L'ATELIER DE KESSEL-LO



Le parc d'autobus de la S.N.C.V. compte actuellement plus de 2.260 véhicules, dont il faut assurer régulièrement l'entretien; la responsabilité en incombe au service T/AT.

Ce service dirige dix ateliers et une cinquantaine de centres d'entretien. Ces derniers assument l'entretien normal des autobus après 2.500 km, ainsi que la réparation des petites avaries; la réparation des grandes avaries, la peinture des véhicules et leur révision, tous les 70.000 km, sont exécutées dans les dix ateliers.

Ces dix ateliers, dont les bâtiments datent souvent d'une autre époque, sont modernisés progressivement. Le nouvel agencement est terminé à Andenne, Cureghem, Kessel-Lo et Liège; il est réalisé en grande partie à Destelbergen et à Merksem et il commencera prochainement à Eugies, Jumet, Hasselt et Ostende.

L'atelier de Kessel-Lo, dont dépendent les centres d'entretien de Chastre, Haacht et Louvain, occupe un personnel de 9 appointés et de 67 salariés. Le personnel n'y est pas très jeune: l'âge moyen doit se situer aux environs de 50 ans. On y entretient, peint et répare un parc de 183 autobus de différents types, des plus anciens aux plus récents.

Quand on se trouve devant le bâtiment, sur une cour entièrement et nouvellement pavée, on a l'impression d'avoir à faire à du neuf. Rien ne permet de déceler que c'est un bâtiment modernisé: il a été doté d'une nouvelle façade comprenant neuf portes basculantes vitrées à l'avant, et une dixième en retrait à droite.

La surprise est plus grande encore lorsqu'on pénètre dans le bâtiment même. L'immense hall, où se déploient des activités de toutes sortes dans un cadre d'une propreté, d'une netteté et d'une clarté étonnantes, semble tout neuf. On n'entend que des bruits assourdis, on ne perçoit aucune de ces odeurs qui caractérisent souvent un atelier, et une chaleur bienfaisante vous accueille.

Pour obtenir un tel résultat, il a fallu pas mal de travaux d'aménagement et de construction, de nouvelles implantations des postes de travail, des équipements nouveaux etc. En fait, il a fallu tout réorganiser.

On a commencé les travaux par la réparation de la toiture, qui était en très mauvais état.

Pour obtenir le vaste hall de travail en question (96 m sur 62 m), il a fallu abattre des murs, des colonnes, des points d'appui et procéder à l'enlèvement de cloisons, de portes etc. L'emploi judicieux de poutrelles de longue portée a résolu les problèmes de soutien de la charpente et du toit.

Le sol a été nivelé, ce qui permet une circulation aisée sur toute la surface et l'utilisation efficace de bon nombre d'engins roulants. On a posé des dalles rouge clair anti-huile, qui sont du plus bel effet. Tout est fraîchement repeint: murs, portes, toitures, colonnes, machines-outils etc. Tous les postes de travail sont bien délimités par des bandes jaunes tracées sur le sol.

Le chauffage est assuré par cinq générateurs d'air chaud; un de ceux-

ci est alimenté à l'huile de vidange récupérée.

La première porte basculante donne accès à un large couloir qui traverse le bâtiment de bout en bout et permet entre autres aux camions d'accéder directement au magasin et aux emplacements d'expédition et d'arrivée du matériel.

A gauche de ce couloir, on trouve d'abord une nouvelle cabine haute tension rationnellement compartimentée, capable de faire face à tous les besoins actuels et futurs.

Suit alors le magasin de pièces de rechange et d'accessoires, où tout est classé dans des casiers, petits et grands, dûment étiquetés. Un « truck » élévateur de forte capacité facilite la manutention des pièces et marchandises.

Derrière ce magasin, se situent les bureaux du personnel appointé, de l'ingénieur technicien dirigeant l'atelier, du chef d'atelier et du contremaître. Ces locaux ont été aménagés au moyen de cloisons en aluminium anodisé, largement vitrées, ce qui permet un contact visuel permanent avec l'atelier proprement dit.

Vient ensuite un rayon avec un nombre impressionnant de roues montées, disposées verticalement et prêtes à l'emploi. La machine à démonter les pneus y est également installée. Ce rayon est suivi du poste de travail des garnisseurs.

Et tout au fond, nous trouvons le local de l'infirmerie. Ce dernier local est équipé entièrement pour permettre aux secouristes de donner dans les meilleures conditions les premiers soins aux agents victimes de l'un ou l'autre accident. Une température idéale y règne, grâce à un système de chauffage individuel.

Les cinq portes basculantes suivantes mènent à cinq fosses de visite, qui communiquent entre elles et sont pourvues d'un équipement ultra-moderne. Une table élévatrice fixe permet d'y descendre et d'en remonter des pièces lourdes. Chaque fosse est équipée d'un cric pneumatique roulant; l'éclairage en est assuré par des lampes fluorescentes hermétiques et des gaines y amènent de l'air chaud. Les gaz d'échappement des autobus sont évacués par des tuyaux flexibles. Entre chaque fosse, un « balancer » amenant l'air comprimé est à portée de la main.

A l'arrière de ces fosses, on trouve successivement le poste de travail des mécaniciens et des électriciens, les



La cour et l'atelier, en 1960.

(Photo P. De Backer)

machines-outils, le poste des tôliers-carrossiers et la menuiserie.

On remarque que toutes les machines sont fraîchement peintes, que l'emplacement pour la soudure à l'arc est entouré de rideaux protecteurs, et que les copeaux de la menuiserie sont évacués par aspiration vers la deuxième partie du bâtiment, dont il sera question plus loin.

Les septième et huitième portes basculantes ouvrent sur une aire où est effectuée la réparation des avaries.

Plus loin, à hauteur des machines-outils, de la carrosserie et de la menuiserie, on arrive à une aire où les « grandes avaries » sont réparées. Il y a de la place pour six autobus. Quatre élévateurs mobiles, un par roue, soulèvent l'autobus en entier et des supports spéciaux réglables en hauteur, appelés « chandelles », sont alors disposés sous le châssis du véhicule.

De cette façon, on peut atteindre aisément tous les organes du véhicule, ce qui facilite beaucoup l'exécution des travaux. A noter que les dites « chandelles », agréées par un organisme officiel habilité à cet effet, ont été fabriquées en série à Kessel-Lo pour les besoins de tous les ateliers.

Enfin, on atteint un emplacement où s'effectue la peinture des autobus. Cet emplacement, entouré de cloisons largement vitrées, est couvert d'un toit étanche et pourvu d'un système d'aération très efficace. Deux autobus peuvent y être peints en même temps.

Par la neuvième porte basculante, on accède à un local abritant l'installation de nettoyage des châssis d'autobus (ne pas confondre avec la carrosserie des autobus) et à l'emplacement de nettoyage des pièces à la vapeur. L'installation de nettoyage des châssis d'autobus fait l'objet d'un article spécial, que l'on trouvera plus loin dans ce journal.

Quant à la dixième et dernière porte basculante, en retrait, elle offre un passage vers l'aire des « grandes avaries », la « peinture », la deuxième partie du bâtiment (62 m x 22 m) et une grande cour située au fond de la propriété de la S.N.C.V.

Cette deuxième partie est destinée au magasin national pour les grandes pièces de récupération. Deux ponts roulants de 5 tonnes y permettent toutes les manœuvres. S'y trouvent également l'appareillage pour l'aspiration des copeaux de la menuiserie et la grande raboteuse pour la fabrication des lames d'aiguille de voie.

Accolés au bâtiment, on trouve de petits magasins pour les huiles et graisses, les produits inflammables, les nouveaux pneus, les pneus rechapés, les mitrilles non ferreuses, les archives, etc.

Dans la grande cour du fond (55 m x 20 m, on procédait anciennement à la démolition des autobus déclassés.

Tout autour de cette cour, un mur de soutènement de 0,80 m de hauteur et une clôture de piquets et de plaques de béton ont été établis. Des enclos bien distincts y ont été aménagés pour le stockage de différentes mitrilles. On y entrepose aussi les bonbonnes d'oxygène et d'acétylène,



Quatre élévateurs mobiles soulevant un autobus.

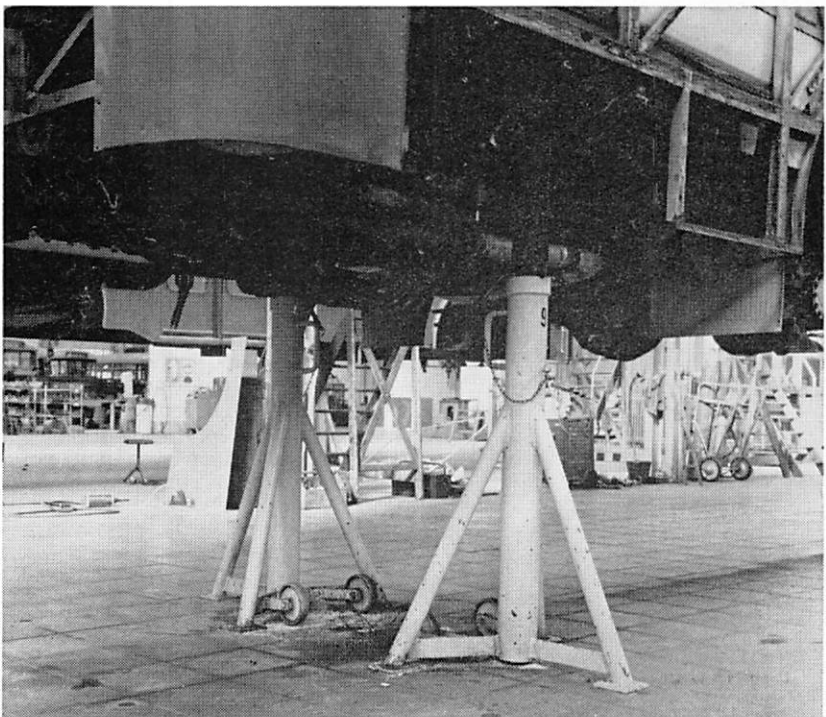
(Photo Vandermotte - Louvain)

sous toit mais à l'air libre, ce qui réduit le danger en cas d'accident.

A noter que des dispositions spéciales ont dû être prises pour l'écoulement de l'eau de pluie de la cour car le réseau d'égouts est distant de plus de 200 m. Le pavage a été effectué sans remplissage des interstices, afin de faciliter l'infiltration normale de l'eau dans le sol. L'eau qui ne s'écoule pas ainsi est dirigée vers un collecteur central installé au milieu de la cour pavée, légèrement en pente.

Sous le collecteur, un puits perdu d'un diamètre de 2,5 m et d'une profondeur de 5 m, absorbe toute l'eau qui ne pénètre pas directement dans le sol. La solution adoptée s'est révélée très efficace : les pluies exceptionnelles des derniers mois furent résorbées sans aucune difficulté.

Dans le même ordre d'idées, il est à signaler que les normes les plus strictes ont été respectées en ce qui concerne le déversement des eaux usées ; des séparateurs d'huile et des



Un autobus soutenu par des « chandelles » fabriquées à Kessel-Lo.

(Photo Vandermotte - Louvain)

collecteurs de graisse veillent entre autres à éviter la pollution des cours d'eau du voisinage.

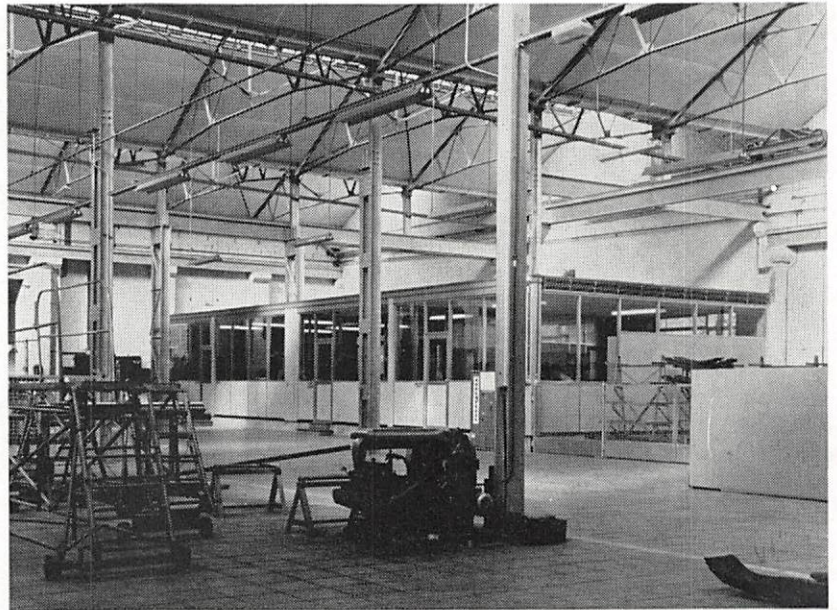
*
**

Dans le cadre de cet article, nous n'avons pu, bien entendu, entrer dans le détail; il a fallu nécessairement se limiter à l'essentiel.

L'atelier de Kessel-Lo est, à l'heure actuelle, à l'avant-garde du progrès et pourrait servir de modèle à beaucoup d'entreprises. S'il est vrai qu'on y disposait de toute la place voulue pour effectuer une réorganisation dans les meilleures conditions, ce qui n'est pas toujours le cas ailleurs, il convient de souligner qu'on a su tirer profit de toutes les possibilités offertes.

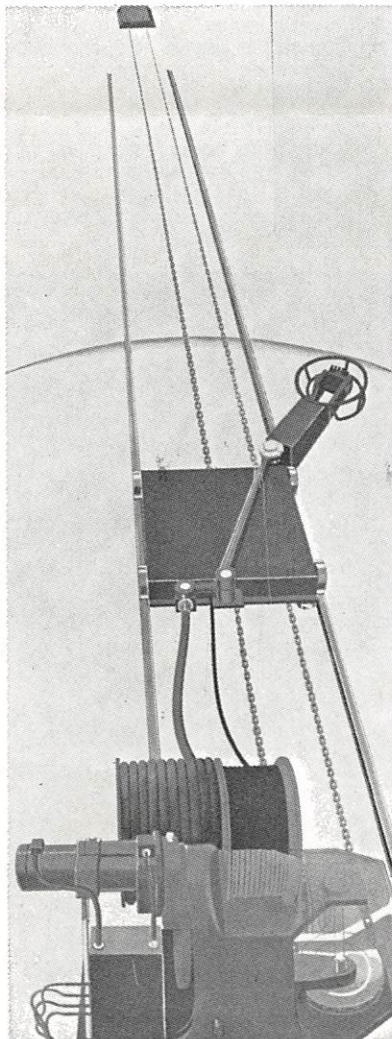
Notons enfin que tous les travaux de transformation et de modernisation ont été menés à bien sans que les activités normales de l'atelier aient dû être interrompues.

La modernisation de l'atelier de Kessel-Lo est assurément une belle réussite, à porter au crédit de la Direction des Services techniques.



Vue vers les bureaux, permettant de se faire une idée de la clarté et de la propreté régnant dans l'atelier.

(Photo Vandermotte - Louvain)



INSTALLATION DE NETTOYAGE AUTOMATIQUE DES CHÂSSIS D'AUTOBUS

Il y a quelques mois, un appareillage automatique pour le nettoyage des châssis d'autobus a été installé à l'atelier de Kessel-Lo. Cette installation n'est pas à confondre avec les stations de lavage qui, elles, effectuent, depuis tout un temps déjà, le nettoyage des carrosseries.

Le nouvel équipement nettoie la partie du véhicule sur laquelle repose la carrosserie, c'est-à-dire le châssis. Le châssis et tous les organes qui y sont fixés, se trouvent sous le véhicule et sont, de ce fait, les plus exposés aux projections d'eau, de boue, de sel etc. Ils sont donc généralement plus souillés que d'autres parties du véhicule.

Jusqu'à présent, le nettoyage des châssis s'effectuait avec des moyens manuels et s'avérait peu efficace malgré le long travail s'étalant parfois sur plusieurs journées.

La nouvelle machine installée à Kessel-Lo accomplit le même travail en moins de deux heures. Elle le fait

automatiquement suivant programme et avec une surveillance toute superficielle.

Un chariot avec un bras pivotant équipé à l'extrémité de sept gicleurs oscillants, projetant de l'eau sous pression, constitue la partie principale de la machine.

Ce chariot, d'une hauteur de 19 cm maximum, effectue un aller et retour sous le véhicule, sur des rails de guidage fixés au ras du sol. Au cours du trajet de retour, de l'eau sous haute pression (41 kg) est dirigée constamment sur le châssis. Du fait que le bras du chariot est pivotant, les gicleurs oscillants et l'eau débitée sous forte pression à raison de 40 litres à la minute, le châssis est nettoyé efficacement.

Un tuyau d'amenée d'eau et un tuyau à air comprimé sont raccordés au chariot, qui est mû par une chaîne sans fin. Les tuyaux s'enroulent sur un tambour rotatif situé près du tableau de commande.

La vitesse du chariot est réglée automatiquement par un disque de programmation. Ce disque est établi, en particulier, pour chaque type de véhicule en fonction des parties du véhicule qui doivent être aspergées plus ou moins longuement.

Schéma de l'appareillage.

Deux gros taquets d'arrêt, disposés de chaque côté des rails de guidage, empêchent les dépassements intempestifs du véhicule.

On utilise de l'eau ordinaire sans y ajouter des détergents. A Kessel-Lo, un réservoir de 4.500 litres est installé au fond du local. Le tableau de commande, la pompe à eau, les tambours pour les tuyaux etc. sont logés dans un petit local attenant.

Toutes les manœuvres sont dirigées à partir du tableau électrique de commande, qui comprend entre autres tous les appareils de contrôle du moteur et du variateur de vitesses.



Les gicleurs en fonctionnement.

LE LOCAL DES BATTERIES DE L'ATELIER D'ANDENNE

L'atelier d'Andenne assume l'entretien de 231 autobus. Les batteries de ces autobus sont à entretenir et à remplacer systématiquement; un local a été aménagé spécialement pour effectuer ces travaux.

On y procède à la mise en état de fonctionnement des nouvelles batteries se trouvant en stock au magasin. En vue de permettre le stockage, ces batteries nous sont livrées « sèches », c'est-à-dire sans qu'elles contiennent l'électrolyte; celle-ci est une solution composée d'environ 17 % d'acide sulfurique d'une part, et d'eau distillée d'autre part.

En outre, toutes les batteries y sont acheminées pour vérification : on examine si elles peuvent encore être rechargées ou s'il faut les mettre à la mitraille.

Il est dangereux de manipuler de l'acide sulfurique, sans prendre des précautions spéciales, et la charge d'une batterie provoque des dégagements gazeux qui présentent du danger.

L'installation d'Andenne a été conçue en vue d'éliminer ces dangers au maximum. Elle comprend deux postes distincts : celui du remplissage et du nettoyage des batteries et celui de la charge des batteries.

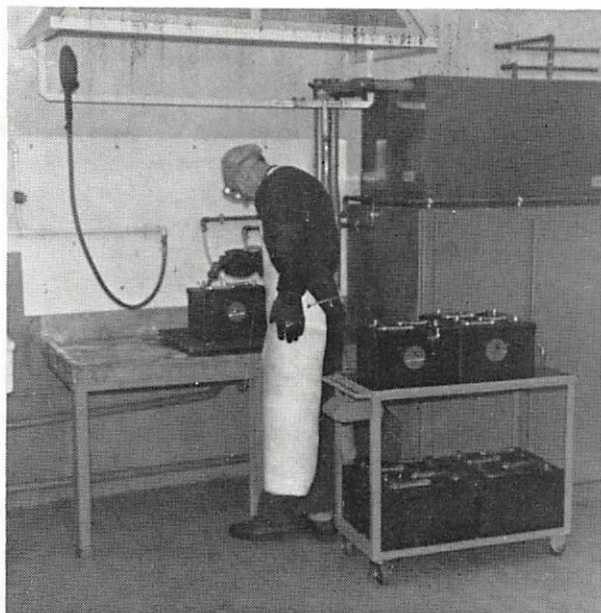
POSTE DE REMPLISSAGE ET DE NETTOYAGE

La tourie à acide sulfurique est déposée sur un plancher; on y plonge un

tuyau en plastique relié à une pompe à main anti-acide. Au moyen de celle-ci, on assure le transvasement dans un récipient en plastique fermé, situé à côté de la table de travail. On fait de même pour l'eau distillée.

Deux canalisations distinctes amènent l'eau et l'acide sulfurique jusqu'au milieu de la table de travail, revêtue de plomb, sur laquelle repose la batterie. Au bout du tuyau de remplissage souple, un bec verseur avec arrêt automatique permet au préposé de faire son travail sans devoir toucher à l'un ou l'autre liquide.

La batterie est nettoyée et lavée extérieurement avec une brosse reliée à la conduite d'eau de ville. Le séchage se fait avec du papier absorbant placé dans un distributeur.



Le poste de remplissage.



Le poste de charge.

La table de travail est surmontée d'une grande hotte en plastique; au sommet de celle-ci, un ventilateur en plastique, à grand débit, aspire et évacue les vapeurs d'acide qui se dégagent lors du remplissage des batteries.

Lorsqu'il est au travail, le préposé est muni d'un tablier, de lunettes et de gants de protection adéquats.

POSTE DE CHARGE

Ce poste se trouve en face du poste de remplissage. Huit chariots, spécialement construits dans ce but, permettent d'y charger huit batteries simultanément. Chaque chariot, avec revêtement de plomb, est prévu pour une batterie de 4 éléments de 6 volts.

Après leur remplissage et leur nettoyage, les batteries sont déposées

sur ces chariots et acheminées vers le poste de charge sous une hotte en plastique plus vaste encore que celle du poste de remplissage; cette hotte est pourvue également d'une aspiration forcée pour l'élimination de toutes les vapeurs d'acide et d'hydrogène qui se dégagent lors de la charge des batteries.

A noter que l'aspiration des vapeurs est commandée séparément pour chaque hotte.

Au front de la hotte sont disposés huit panneaux, un par chariot, comprenant chacun la prise pour la charge, un ampèremètre et un disjoncteur.

Les prises de charge sont alimentées par un chargeur automatique de grande capacité, de marque Westinghouse Spidwest 3, qui peut assurer une charge rapide ou une charge lente. Au cours de la charge, le chargeur automatique fournit de l'énergie

électrique à la batterie, qui la transforme en énergie chimique; le contraire se passe quand on prélève du courant de la batterie.

*
**

On peut encore constater que le local des batteries, d'environ 20 m², est pourvu d'un éclairage fluorescent hermétique à haut rendement, avec 8 lampes de 65 W, et que deux grandes fenêtres contribuent à éclairer le local au mieux. A signaler enfin qu'une porte de secours, donnant vers l'extérieur, permet de quitter le local en toutes circonstances.

Il ne fait pas de doute que toutes les précautions et dispositions ont été prises pour pouvoir y exécuter le travail dans les meilleures conditions et avec la plus grande sécurité.

Entrée en service de trois frères



Les frères Coopman.

Dans chaque Groupe, on trouve des agents appartenant à une même famille : père et fils, oncle et neveu, frères etc. Il y en a aussi qui, de père en fils, se sont mis au service de la Société nationale. Et parfois, on peut constater que toute la famille, pour ainsi dire, a trouvé un emploi à la S.N.C.V.

Mais que trois frères entrent en service en même temps, cela ne s'est vraisemblablement jamais vu; en tout cas, nous n'en avons pas connaissance. Et que ces trois frères soient occupés comme conducteurs d'autobus dans le même dépôt, c'est tout à fait exceptionnel, croyons-nous.

Cette situation existe actuellement dans le Groupe de la Flandre Occidentale.

Tout a commencé le samedi 21 septembre 1974, à l'occasion d'un mariage dans la famille de P. Millecam-Coopman, conducteur d'autobus au dépôt d'Assebroek.

A la soirée traditionnelle, assistèrent également beaucoup d'agents des « Vicinaux ». Il ne faut pas s'étonner qu'on y parla entre autres du « Vicinal » et il faut croire que cela intéressa certains jeunes gens présents à la fête.

En effet, la semaine suivante, le service du personnel de la direction du Groupe reçut, trois jours successivement, la visite d'un nommé Coopman, cherchant du travail.

Il apparut rapidement qu'il s'agissait de trois frères, neveux de la famille Millecam-Coopman, qui présentèrent leur candidature pour un emploi de conducteur d'autobus.

Ils participèrent, le même jour, aux épreuves d'usage et les réussirent tous les trois, ce qui vaut aussi la peine d'être souligné.

Ils entrèrent en service au dépôt de Courtrai, à la fin de 1974, se sont adaptés, chacun à sa manière, à leur milieu de travail et s'y plaisent.

Nous leur souhaitons chaleureusement la bienvenue et du succès dans leur nouvelle carrière.

Les propos du Chef Trambus

TRAMBUS : Bonjour, Charles. Vous avez été absent pendant un certain temps, n'est-ce pas ?

MAGASINIER : Oui, chef. Il y a quelques semaines, je me suis blessé à la main droite en soulevant une caisse.

T. : On ne peut être assez prudent lorsqu'on manie des charges et des marchandises. Régulièrement du matériel, des matériaux et des produits sont déplacés, emballés, entassés, rassemblés, soulevés et mis en stock. Mais savez-vous que ces opérations occasionnent plus d'accidents que les chutes, le travail aux machines ou la conduite de véhicules ?

M. : En tout cas, je me suis rendu compte qu'on ne doit pas soulever une charge sans prendre des précautions.

T. : En effet, charger et décharger sont des opérations qui supposent du savoir-faire en matière de sécurité. Par exemple, avant de soulever une charge, il faut d'abord vérifier son poids, rechercher s'il y a des clous qui dépassent, si les bords sont tranchants, si les fonds sont solides, se méfier des échardes. Il faut s'assurer qu'elle ne puisse glisser et qu'elle soit maniable. Et ne pas oublier de se protéger les mains.

M. : J'ai la mauvaise habitude de vouloir lever tout seul des charges lourdes.

T. : Quand la charge est trop lourde ou trop encombrante, il faut demander de l'aide. Pour la soulever, disposez les pieds de part et d'autre de la charge et assurez-vous que vous avez une bonne prise. Soulevez-la lentement, par un effort des jambes et non du dos. Quand on est à plusieurs, un seul homme doit donner les indications nécessaires et les gestes doivent être

synchronisés. Quand on roule un fût ou un tonneau, ne gardez pas les mains sur les côtés, car elles pourraient être coincées dans un passage. Si vous transportez sur l'épaule un objet d'une certaine longueur, relevez un peu le bout avant de cet objet.

M. : Ce que je trouve particulièrement dangereux, ce sont les caisses et les colis entourés de bandages métalliques.

T. : Dans ce cas, des gants et des lunettes de protection sont à conseiller. Au moment de cisailer, placez-vous sur le côté de l'objet. Il faut toujours penser, en premier lieu, à assurer sa propre sécurité. Aussi recommande-t-on, pour la plupart des travaux de maintenance, de protéger les mains et les pieds. Parfois, il est également nécessaire de protéger les yeux et la tête, et de porter un tablier de cuir.

M. : La cause de mon accident, je l'impute surtout au fait que j'ai été gêné par la présence d'un autre objet.

T. : On ne peut jamais relâcher son attention ! Les passages de circulation doivent être bien dégagés. Repérez les endroits dangereux et soyez très prudent dans les escaliers, les descentes et les plans inclinés. Et s'il faut emprunter des passerelles, ancrez-les solidement. Vérifiez si elles n'ont pas été rendues glissantes par l'eau, la graisse ou la glace.

M. : En effet, chef, il faut tenir beaucoup de choses à l'œil, pour accomplir son travail intelligemment.

T. : Vous pouvez le dire, mon ami. Quand on n'a pas la tête à ce qu'on fait, c'est la main... ou une autre partie du corps qui en pâtit.

CENT ANS D'EXPLOITATION DES TRAMWAYS A ANVERS ET DANS LES COMMUNES VOISINES

Dans « Nos Vicinaux » de septembre-octobre 1972 (N° 160), nous avons annoncé la parution de la première partie du livre de M. E. Keutgens, traitant de l'exploitation des tramways à Anvers et environs entre 1873 et 1973.

La deuxième partie de cet ouvrage se rapporte à la période 1902-1973. Certains chapitres sont à jour jusques et y compris 1974.

Les sujets abordés permettront de mesurer l'étendue de l'étude : les différentes sociétés d'exploitation; la transformation et l'électrification du réseau de tramways à chevaux; le réseau de tramways, de trolleybus, d'autobus; les services d'autobus pendant l'Exposition universelle de 1930; la pénétration des lignes ferrées vicinales jusqu'au centre de la ville; les tarifs; le matériel roulant; les bâtiments d'exploitation; le pré-métro etc.

Le livre, qui compte plus de 500 pages et 275 illustrations, paraîtra en mai-juin 1975, car l'auteur a voulu attendre la mise en exploitation du pré-métro. Son étude se terminera, en effet, par un compte rendu de l'ouverture de celui-ci.

L'ouvrage « Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen en randgemeenten » (2e partie) peut être obtenu par versement d'une somme de 750 F au C.C.P. n° 000-0453476-01 de E. Keutgens, Lange Van Ruesbroecstraat 44, 2000 Anvers.

« LE TRAM VICINAL BELGE EN IMAGES »

C'est le titre d'un album qui vient d'être édité sous la même forme que celle de la collection d'albums de cartes postales anciennes, connus sur le marché depuis plusieurs années et consacrés à un certain nombre de localités belges.

Le nouvel album, entièrement bilingue, se rapporte au matériel de tram qui a été mis en service sur le réseau vicinal depuis la création de la Société nationale.

Plus de 160 vues caractéristiques et typiques, de format carte postale, retracent l'évolution de ce matériel en commençant par le « tram à cheval ».

Toutes les photos sont pourvues d'une légende explicative, généralement relative à l'affectation du véhicule.

L'album, de la main de M. André Ver Elst, est cartonné et entièrement imprimé sur beau papier glacé, mettant bien en relief tous ces documents « historiques » qui feront le plaisir des amateurs.

(Coût de l'album : 375 FB, à verser au compte n° 410-0920261-45 de la Kredietbank, Anvers).

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 : Celis F. (montre-bracelet), Bruynseels R. (porte-monnaie + 651 F), Mols J. (portefeuille + 520 F).

Hoogstraten : Geeraer L. (portefeuille + 791 F).

Tjalkstraat : Lauwerens G. (appareil de photographie et accessoires).

Turnhout : Bastiaensen J. (portefeuille + 15.160 F).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : De Meester G. (1.000 F), Erauw W. (208 F + carnet de chèques), Broeckhove R. (portefeuille + somme importante), Migom M. (700 F), Maes J. (1.730 F).

Hamme : De Graef P. (2.622 F), Van Buyten B. (3.200 F).

Herzele : Brisard R. (1.930 F).

St-Nicolas : Van Raemdonck G. (604 F).

HAINAUT

Charleroi : Roquiny A. (sac à main + 1.590 F), Daumery A. (portefeuille + 2.506 F).

Châtelet : Neus R. (1.000 F), Steinier L. (portefeuille + 3.500 F).

Jumet : Walrave J.-C. (montre).

NAMUR - LUXEMBOURG

Forville : Liban R. (18.825 F).

Mariembourg : Magain A. (1.708 F).

Namur : Bouchat E. (651 F), Hubeaux J. (2.758), Jergeay R. (montre), Poncelet G. (montre).

Onoz : Lorge A. (4.110 F + montre).

LIEGE

Liège-St-Gilles : Tosi (1.060 F).

Omali : Dabee P. (1.163 F), Duchesne (536 F), Lemans (16.600 F).

Rocourt : Debrus (1.095 F).

BRABANT

Dilbeek : De Greef Th. (sac de dame + 1.080 F), Van der Heyden F. (portefeuille + 610 F), Rozeleir R. (portefeuille + 161 F), Masfrancx G. (sac de dame + 7.540 F), Jonckheere G. (sac de dame + 12.036 F).

Louvain : Van den Boom G. (porte-monnaie + 1.950 F), Vandecan L. (sac à main + 1.981 F).

Tielt : Van Cauwenbergh H. (sac de dame + 2.400 F).

Uccle : Ringoet F. (porte-monnaie + documents + 451 F).

LIMBOURG

Genk : Bollen M. (montre de dame).

Hasselt : Vanspauwen J. (montre), Groven F. (radio portative), Ballet M. (1.310 F).

Lanaken : Ignoul H. (1.250 F).

Maaseik : Saelmans J. (802 F), Coenen T. (560 F).

St-Trond : Francis T. (2.627 F), Castro F. (600 F), Lammens G. (montre).

Tessenderlo : Meert E. (montre de dame).

FLANDRE OCCIDENTALE

Courtrai : Vandamme P. (sac à main + 1.304 F), Lotthior J. (porte-monnaie + 2.230 F), Cattray R. (portefeuille + 1.851 F).

Ostende : Naessens R. (portefeuille + 3.500 F), Soete M. (portefeuille + 5.044 F), Henryckx G. (portefeuille + 1.113 F).

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Ariane chez Badoux Chr. (Auvélais)
Ellen et Esther chez Machon W. (Lanaken)

ANVERS

Inge chez Valckx S. (Wechelderzande)
Johan chez Thys G. (Terhagen)
Petra chez Van Vlasselael Fr. (Bonheiden)

FLANDRE ORIENTALE

Bianca chez Van der Straeten R. (Hamme)

HAINAUT

Noël chez Claes Cl. (Châtelineau)
Mylène chez Stanson A. (Courcelles)
Laurence chez Massart G. (Eugies)
Michel chez Rochet M. (Marchienne)
Isabelle chez Vanderick G. (Roux)
Frédéric chez Vallez D. (Lobbes)

NAMUR - LUXEMBOURG

Raphael chez Rasquin R. (Andenne)
Christophe chez Jacobs R. (Jambes)

LIEGE

Viviane chez Houben L. (Lantion)
Délia chez Herzé G. (Beyne-Heusay)
Frédéric chez Ancion A. (Latinne)
Eddy chez Verlaïne W. (Liège)

BRABANT

Isabelle chez Eggerickx M. (Hoeilaart)
Bart chez Heremans V. (Oetingen)
Thierry chez Andries V. (Kampenhout)
Valère chez Franken M. (Ixelles)
An chez Humblet F. (Haasrode)
Bart chez Noël N. (Lot)
John chez Bon E. (Manage)

LIMBOURG

Kurt chez Leynen R. (Beverlo)
Luk chez Olietelder J. (Stevooort)
Jimmy chez Greunlinx J. (Maaseik)
Nico chez Meert E. (Tessenderlo)
Kalleen chez Swinnen J. (Kuringen)

FLANDRE OCCIDENTALE

Jens chez Keygnaert R. (Bruges)
Giovanni chez Billaey Y. (Oostkamp)
Andy chez Slabbinck R. (Zedelgem)
Heidi chez Doom G. (Beerst)
Jeroen chez Duynslaeger G. (Bredene)
Cindy chez Haerincq W. (Knokke-Heist)
Tamara chez Blomme I. (Ostende)
Gweny chez Mollez J. (Ypres)

Mariages

ANVERS

Crauwels M. a épousé Mlle Tierens M.-Cl.

FLANDRE ORIENTALE

Van de Putte H. a épousé Mlle Careel H.

HAINAUT

Serrano-Garcia J. a épousé Mlle Itri L.
Marescaik G. a épousé Mlle Rosson M.-A.
Beaumont Cl. a épousé Mlle Tricot E.

NAMUR - LUXEMBOURG

Libion D. a épousé Mlle Docquier C.
Fayt F. a épousé Mlle Grégoire B.

LIEGE

Bemelmans J.M. a épousé Mlle Henrard A.
Chaqueue J.P. a épousé Mlle Raskinet M.
Foret J.P. a épousé Mlle Collignon L.
Distexhe G. a épousé Mlle Bernard D.

BRABANT

Hennaut J. a épousé Mlle Stoclet M.
Van Avermaet M. a épousé Mlle Lengele N.
De Smedt D. a épousé Mlle Tielemans V.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de janvier et février 1975

	Années de service
ANVERS	
Frans F., cond.-rec. AB	47
Dierckx J., cond.-rec. AB	46
FLANDRE ORIENTALE	
Balcaen V., chef de dépôt 1e cl.	44
HAINAUT	
Lambiotte F., receveur	23
Petit C., ouvrier qual. 1e cl.	41
Jadot R., receveur	47
Gyssels E., receveur	37
Gevenois R., aiguilleur	35
NAMUR-LUXEMBOURG	
Dubru L., cond.-rec. AB	46
Hernoux J., brigadier	45
LIEGE	
Chasseur M., conducteur él.	49
BRABANT	
Coosemans F., receveur	44
Geets J., ouvrier spécialisé	27
De Backer H., veilleur de nuit	47
Pillet V., 1er contrôleur	48
Van der Biest A., receveur	43
Rooseleers F., ouvrier qualifié	25
De Smet P., receveur	40
Coppens F., chef receveur	48
Appelmans A., ouvrier qual.	31
FLANDRE OCCIDENTALE	
Blondeel A., 1er ouvrier qual.	43
Strubbe F., cond.-rec. AB	40
Nassel A., ouvrier semi-qual.	29
Cyx J., receveur	27

Nécrologie

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

AGENTS EN SERVICE

	Age
ANVERS	
Van Breda C., ouvrier qualifié	63
HAINAUT	
Garnier L., conducteur AB	50
FLANDRE OCCIDENTALE	
Debal R., cond.-rec. AB	54

ALLOCATAIRES

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

	Age
ADMINISTRATION CENTRALE	
Deblir L., rédacteur	92

ANVERS

Vervoort A., ouvrier qualifié	83
Mme Jans L., rédacteur	72
Van Massenhoven P., conducteur él.	61
Oorts K., receveur	67
De Herdt C., receveur	69
Peeters A., commis	76
D'Hondt J., ouvr. qual. 1e cl.	71

FLANDRE ORIENTALE

Heirwegh P., ouvrier qualifié	88
Clauw G., ouvr. semi-qual.	71

HAINAUT

Poucet A., piocheur	73
Désier L., ouvr. qual. 1e cl.	73
Derue A., conducteur él.	77
Hendrick G., brigadier	78
Everaert G., machiniste	73

NAMUR-LUXEMBOURG

Van Hoey G., cond.-rec. AB	75
Godfroid L., commis de 2e cl.	86

LIEGE

Pluymers J., piocheur	85
Horne F., chef de service	71
Eben L., receveur	88

BRABANT

Tielemans F., ouvrier d'élite	71
Geysens A., receveur	80
De Mesmaeker J.B., receveur	72
Temmerman K., ouvrier qualifié	68
Loddewijckx F., conducteur él.	93
Blommaert L., conducteur él.	80
Geys F., receveur	72
Van Leeuw J., receveur	71
Robyn A., manœuvre	76
Pauwels H., conducteur él.	71
Vandevelde H., ouvrier qualifié	62
Moine P., conducteur él.	92

LIMBOURG

Schroyen R., cond.-rec. AB	68
Miermans W., cond.-rec. AB	70
Eerlingen P., piocheur	77
Vanderhallen F., freineur	93

FLANDRE OCCIDENTALE

Merlevede D., ouvrier qualifié	78
Herremans O., cond.-rec. AB	69
Verhaeghe G., receveur	72
Doom V., receveur	79
Vandevoorde R., conducteur AR	85
Cosyn O., receveur	83
Vollekindt K., receveur	85

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. Vanderfaeillie,
rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

ADMINISTRATION CENTRALE

M. E. Bes, dessinateur-rédacteur, est revenu du Groupe d'Anvers au début de l'année.

HAINAUT

M. J.P. Etienne, ingénieur, est entré en fonction au début de janvier.

NAMUR-LUXEMBOURG

Bienvenue à Mme Chr. Sœur, poinçonneuse, arrivée de l'Administration centrale.

LIEGE

**M. BOUSMANNE E.,
chef de service de 2e classe,
a pris sa retraite**

Entré en service le 19-10-1933, M. Bousmanne fut mobilisé en 1939, et prisonnier de guerre de 1940 à 1945.



Il reprit ses activités le 29-6-1945 au bureau de la Comptabilité à Liège et fut nommé successivement commis de 2e cl. le 1-1-1946 et commis de 1e cl. le 1-1-1948; il obtint la « sélection » le 1-1-1955.

Grâce à ses qualités d'ordre et de précision et à son sens de l'organisation, il accéda aux grades de commis principal le 1-1-1958 et de chef de service de 2e cl. le 1-1-1962.

Il termina sa carrière comme chef de la Comptabilité.

Nous souhaitons à M. Bousmanne de jouir longuement d'une retraite bien méritée.

M. G. Daix, contrôleur au Groupe de Namur, a été transféré au dépôt de Warzée, et promu au grade de chef de mouvement de 2e classe.

BRABANT

**M. V. PILLET, premier contrôleur,
est à la retraite**

M. V. Pillet, entra en service le 16-5-1927 comme receveur sur les lignes de Leerbeek, Hal et Ninove. Il fut nommé contrôleur le 1-2-1940 et attaché aux lignes de Waterloo, Wavre, Hal et Uccle. Il passa ensuite quelques années au service « marchandises » du dépôt de la rue Vander Meeren. Après la suppression de ce service, il fit du contrôle sur la ligne Bruxelles - Ninove.



Le 1er juillet 1967, il fut promu premier contrôleur.

Cet agent méritant termina sa longue carrière comme chef de départ à la Place Rouppe, à Bruxelles, où tous les voyageurs le connaissent.

Nous souhaitons à M. Pillet de longues années d'heureuse retraite.

Milles M.L. Dressen et M. J. Brichet ont été transférées de l'Administration centrale pour assurer la desserte du terminal de l'ordinateur.

FLANDRE OCCIDENTALE

**M. A. HAGHEBAERT,
chef de service de 2e classe,
est à la retraite**

M. Haghebaert fut engagé le 15 juillet 1927 comme commis auxiliaire et chargé de la tenue des recettes de la ligne Ostende - La Panne et des services des hippodromes d'Ostende (Wellington) et de Bredene. Il fut ensuite affecté au contrôle des abonnements hebdomadaires et des recettes perçues dans les aubettes.



En 1929, il conquiert le diplôme d'instituteur. La même année, il fut nommé commis et le 1-5-1951 il était promu commis principal (S.E.L.V.O.P.).

Les dernières années, il s'occupa surtout de l'établissement des horaires et des tableaux de service. Il devint chef de service de 2e cl. le 1-1-1966.

Nous lui souhaitons, ainsi qu'à son épouse, une longue et heureuse retraite.

VERS LA GENERALISATION DU TARIF « VICINAL » SUR TOUS LES SERVICES PUBLICS D'AUTOBUS DE LA S.N.C.V.

A l'origine des Vicinaux, les sociétés exploitantes appliquaient pour la plupart un tarif différent pour le transport des voyageurs. Au fur et à mesure que les lignes ferrées furent exploitées directement par la S.N.C.V., c'est-à-dire à partir de 1920, un tarif unique fut progressivement instauré.

Le tarif spécial des lignes du littoral resta en vigueur le plus longtemps. Il fut remplacé par le tarif vicinal (barème n° I) à partir du 1er janvier 1966.

Sur les services publics d'autobus de substitution à une ligne ferrée, on a toujours appliqué le tarif vicinal. Sur les autres services publics d'autobus, par contre, le tarif différait selon la région ou la rentabilité de l'entreprise. A un moment donné, après la dernière guerre mondiale, ce tarif était calculé sur une base allant de 0,50 F à 1 F au km parcouru.

Le Service de l'Exploitation s'est efforcé de généraliser l'application du tarif vicinal sur tous les services publics d'autobus. Depuis l'adoption du barème n° I sur dix services de la région de La Roche et de Houffalize, le 1er janvier 1975, le but qu'il s'est fixé est presque atteint.

Il n'y a plus que les services ci-après qui appliquent des tarifs « autobus » :

- Maldegem - Aalter - Deinze;
- Ciney - Custinne - Ver;
- Ciney - Bonsin;
- Beauraing - Winenne - Felenne;
- Martelange - Neufchâteau - St-Hubert;
- Manhay - Liège;
- Liège - Athus;
- Libramont - Wellin;
- Nivelles - Marbais - Fleurus.

On espère pouvoir remplacer ces tarifs au 1er juin 1975, sauf pour les services Liège - Athus et Libramont - Wellin, qui constituent des cas particuliers.

Il va sans dire que la généralisation du tarif vicinal facilite les travaux administratifs et le travail de perception de notre personnel. Mais le public y trouve aussi son compte, car le tarif vicinal est souvent plus avantageux que le tarif « autobus » :

- les prix de transport sont dégressifs;
- certaines catégories de voyageurs bénéficient de réductions plus substantielles;
- les conditions d'utilisation des abonnements sont plus intéressantes;
- pour le calcul du prix des abonnements valables sur deux ou plusieurs lignes, les distances sont cumulées etc.

LES LONGUES CARRIERES



H. De Backer
a débuté le 23-7-1927 et a été mis à la pension comme veilleur de nuit à Overijse.



A. Melin
a débuté le 1-3-1929 et a été mis à la pension comme conducteur électrique au Vivier d'Oie.



F. Strubbe
a débuté le 6-5-1929 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Knokke.



R. Jadot
a débuté le 2-2-1928 et a été mis à la pension comme receveur à La Louvière.



L. Bodson
a débuté le 1-4-1926 et a été mis à la pension comme commis de 1ère cl. à Charleroi.



R. Lesafre
a débuté le 1-10-1930 et a été mis à la pension comme conducteur AB à Destelbergen.



L. Bogaerts
est entré en service le 20-8-1928; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Merksem.



C. Petit
est entré en service le 8-6-1934; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Jumet.



V. Balcaen
est entré en service le 15-11-1930; il a été mis à la pension comme chef de dépôt de 1ère cl. à Destelbergen.



F. Herman
est entré en service le 26-3-1932; il a été mis à la pension comme ouvrier spécialisé à Charleroi.



E. Gyssele
est entré en service le 3-4-1938; il a été mis à la pension comme receveur à Mons.



F. Coosemans
est entré en service le 1-8-1930; il a été mis à la pension comme receveur à Anderlecht.



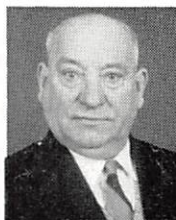
G. Duchatelez
a débuté le 1-10-1927 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Dixmude.



V. Depuydt
a débuté le 1-1-1930 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Ypres.



L. Dubru
a débuté le 1-5-1929 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Houffalize.



O. De Bruycker
a débuté le 13-7-1931 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur à Destelbergen.



M. Chasseur
a débuté le 8-8-1924 et a été mis à la pension comme conducteur électrique à Verlaine.



O. Verplaetse
a débuté le 29-5-1931 et a été mis à la pension comme conducteur AB à Destelbergen.



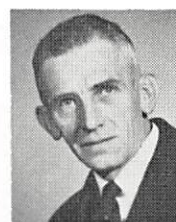
R. Gevenois
est entré en service le 20-7-1940; il a été mis à la pension comme aiguilleur à Mons.



Z. Berlemont
est entré en service le 7-11-1927; il a été mis à la pension comme conducteur AB à St-Ghislain.



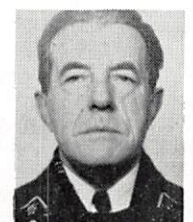
R. Desiere
est entré en service le 12-6-1929; il a été mis à la pension comme chef de mouvement de 2e cl. à La Panne.



J. Berghman
est entré en service le 17-4-1935; il a été mis à la pension comme brigadier à Asse.



L. Van Belle
est entré en service le 11-7-1929; il a été mis à la pension comme conducteur électrique-receveur à Dilbeek.



A. van der Biest
est entré en service le 19-2-1932; il a été mis à la pension comme receveur à Wemmel.

LA SECURITE CHEZ SOI

A l'heure actuelle, les accidents représentent une des principales causes de décès. Les enfants et les adolescents paient le tribut le plus lourd à ce véritable fléau social.

Si les accidents de la route et du travail suscitent parfois une certaine émotion parmi le public, il en est rarement de même pour les accidents qui surviennent dans le cadre de la maison, au foyer familial. Et cependant, ces accidents sont nombreux et graves; chaque jour, la presse s'en fait l'écho.

Quand on parle de sécurité, il est souvent question de « chutes ». Une échelle, un escabeau peu stable ou aux marches usées, des sols rendus glissants par un excès d'encaustique, une rampe d'escalier branlante, des tapis non fixés etc. peuvent occasionner des accidents graves. Faites attention dans les escaliers de cave mal éclairés; il faudrait délimiter le bord de chaque marche par une bande de peinture fluorescente ou, au moins, très visible.

Le gaz, le feu et l'électricité présentent également de grands dangers.

Dans une salle de bain, l'oxygène de l'air est rapidement brûlé par un chauffe-bain, celui-ci produisant une importante quantité de gaz de combustion. Un bon système d'aération s'impose donc.

Quand on a de jeunes enfants, il faut placer un pare-feu devant le poêle. Cette mesure de sécurité évitera peut-être de graves brûlures à vos bambins. Ne laissez pas traîner des allumettes.

Un fer à repasser ne peut jamais rester branché, lorsqu'on ne l'utilise pas. En électricité, le bricolage est dangereux. Confiez la réalisation et la surveillance de votre installation à un homme de métier. N'utilisez jamais une machine à laver non pourvue d'une prise de terre.

N'oubliez jamais que les jeunes enfants aiment partir à la découverte dans votre maison. Les prises de courant constituent pour eux un grand danger. Deux petits doigts curieux qui s'enfoncent dans les trous d'une prise, un objet métallique que le bébé y introduit, peuvent provoquer un accident grave. Munissez vos prises électriques d'un dispositif de sécurité; on en trouve de différents modèles dans le commerce.

Si vous utilisez un fil de rallonge pour un de vos appareils, n'oubliez pas que pour brancher celui-ci, vous devez raccorder d'abord les deux fils avant d'introduire la fiche dans la prise de courant. Pour débrancher votre appareil, vous agirez évidemment en sens inverse.

En conclusion, voici encore quelques conseils pratiques.

Soyez prudents lorsque vous transportez des récipients contenant un liquide chaud. N'emplissez jamais ces récipients jusqu'au bord; il suffirait d'un mouvement un peu brusque pour que du liquide passe par-dessus bord et brûle quelqu'un. Ne déposez jamais sur le sol un récipient contenant un liquide brûlant : quelqu'un peut y tomber.

Les boîtes de conserves vides ont souvent des bords tranchants qui peuvent être la cause de sérieuses coupures; jetez-les immédiatement à la poubelle.

Et si votre friture prenait feu, ne vous affolez pas. Eteignez le gaz et couvrez votre bassine avec une casserole recouverte d'un drap mouillé. Surtout, ne déplacez pas votre friteuse : les courants d'air activeraient les flammes.

Une pharmacie familiale est indispensable dans chaque foyer. Chacun doit savoir où elle se trouve et pouvoir y accéder; mais, attention, un jeune enfant ne peut jamais utiliser cette pharmacie. En le faisant, il s'exposerait à de graves accidents : à un empoisonnement, par exemple. Veillez donc à placer votre pharmacie hors d'atteinte des mains enfantines. (N° de téléphone du Centre antipoisons : 02/345.45.45).

(D'après la brochure « Sécurité chez soi » de la Croix-Rouge Belge).

CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Situation des équipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident,
au 28 février 1975

	jours sans accident
LIEGE 10 (Personnel Eupen - Warzée)	4.777
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	4.474
NAMUR - LUXEMBOURG 4 (Atelier Andenne)	4.020
BRABANT 17 (Mouvement Haacht)	2.339
ANVERS 3 (Mouv. Anvers - Hoogstraten - Mol - Turnhout (rés.))	2.247
BRABANT 10 (Mouvement et entretien Uccle - Overijse)	1.876
FLANDRE OCCIDENTALE 1 (Mouvement Assebroek - Dixmude - Koekelare - Furnes - Zwevezele)	1.393
LIEGE 4 (Mouvement Omal - Verlaine - Wanze)	1.322

ANNEE DES CATHEDRALES

Le Commissariat général au tourisme a décidé de s'associer largement à l'« Année européenne du Patrimoine architectural », lancée par le Conseil de l'Europe. Il attirera en particulier l'attention des touristes, belges et étrangers, sur les cathédrales et les hôtels de ville les plus remarquables du pays, ainsi que sur plusieurs églises caractéristiques.

UN AVENIR POUR NOTRE PASSE

La richesse et la diversité de l'architecture en Europe, le caractère spécial des villes historiques, le patrimoine architectural irremplaçable de l'Europe : que de fois n'avons-nous entendu ou lu de telles formules ! Et pourtant, il a fallu que des hommes clairvoyants s'unissent en vue de conserver ce patrimoine architectural pour la postérité ! Car la négligence de certaines autorités et de nombreux promoteurs immobiliers sont trop souvent à la base de démolitions

irréfléchies et de constructions peu heureuses. C'est la raison pour laquelle des hommes prévoyants ont donné l'alarme et œuvré sans relâche pour faire déclarer l'année 1975 « Année européenne du Patrimoine architectural ».

PATRIMOINE CULTUREL

Un patrimoine culturel admirable nous a été légué par des siècles de civilisation. Ce patrimoine appartient en commun à toutes les nations d'Europe ; nous avons le privilège d'en jouir mais aussi le devoir de le garder intact pour les générations futures.

On ne peut admettre que le progrès se réalise au détriment des témoins de notre passé. Des difficultés peuvent se présenter en pratique dans la sauvegarde de nos monuments, mais elles ne sont généralement pas insolubles. Il s'agit en somme d'une question de priorité. Si on y est décidé, le maintien

de notre patrimoine architectural peut s'accorder avec le progrès économique et social. Un programme mûrement réfléchi peut concilier le présent et le passé.

BUT DE LA CAMPAGNE

En fait, la campagne pour la sauvegarde de notre patrimoine architectural démarra en 1973. Elle est menée simultanément sur les plans international, national et local. Elle veut éveiller l'intérêt des citoyens européens pour ce patrimoine et attirer l'attention sur les dangers qui le menacent. Elle tend à persuader l'opinion publique que les mesures nécessaires doivent être prises pour protéger les monuments et ensembles architecturaux d'une certaine valeur historique et esthétique, qu'il y a lieu de les intégrer dans la société contemporaine, et qu'il importe de conserver et de mettre en valeur le caractère typique de nos vieilles cités et villages.

Nous relevons dans le programme impressionnant des mesures à prendre : la restauration de vieux bâtiments ; le développement d'activités nouvelles dans les quartiers anciens pour les faire revivre ; l'enlèvement des lignes aériennes téléphoniques ; l'élimination des mâts de télévision qui enlaidissent trop souvent les toits des immeubles ; l'illumination de monuments ou ensembles intéressants ; la plantation d'arbres et de fleurs et l'aménagement de pelouses ; l'embellissement de l'environnement autour des édifices historiques ; la mise en vigueur d'une réglementation sévère en ce qui concerne la démolition de certains bâtiments dans les zones d'intérêt historique ou architectural ; un contrôle efficace sur les nouvelles constructions dans les centres anciens.

LES CATHEDRALES ET HOTELS DE VILLE BELGES

Après le succès remarquable de l'« Année des Châteaux » en 1972, de l'« Année des Abbayes » en 1973 et de l'« Année du Folklore » en 1974, le Commissariat général au Tourisme propose, cette fois, une « Année des cathédrales et des hôtels de ville », à l'occasion de l'« Année européenne du Patrimoine architectural ». Les beffrois et les « perrons » y sont assimilés à certains endroits.

Notre pays est bien loti à cet égard. L'encyclopédie « Larousse » le confirme d'ailleurs explicitement ; sous le vocable « hôtels de ville » on peut lire en effet : « Les plus remarquables, au point de vue architectural, sont ceux des Pays-Bas, et plus particulièrement ceux de certaines villes flamandes, telles qu'Audenarde, Ypres, Louvain ou Bruxelles ».

Grâce à la prospérité des villes de Flandre et de la vallée de la Meuse, nos contrées constituèrent, dès le début du moyen âge, un pôle d'attraction et un carrefour de l'Europe.



Audenarde : l'Hôtel de Ville.

(Photo C.G.T.)

ET DES HOTELS DE VILLE

Les cathédrales sont des témoins de l'histoire, des parures de nos cités, et des témoignages de foi vivante. Les hôtels de ville, dans leur cadre originel, symbolisent les luttes des communes et la volonté du peuple de conquérir les libertés fondamentales.

Ces édifices civils et religieux ne sont pas seulement l'expression d'une fierté légitime; ils témoignent également du style de vie de nos ancêtres.

Le Commissariat général au Tourisme vous convie, cette année, à les visiter, à mieux les connaître et à saisir la profonde signification de leur influence créatrice sans cesse renouvelée.

UNE MEILLEURE CONNAISSANCE DE NOTRE PATRIMOINE ARCHITECTURAL

On peut, bien entendu, avoir des préférences pour la visite d'un certain nombre d'églises ou d'hôtels de ville.

Pour ceux qui veulent faire une belle promenade ou qui recherchent le dépaysement, la visite de la très belle petite église romane de Waha sera l'occasion de découvrir une région trop peu connue.

D'autres, chez qui prédomine l'intérêt historique d'un monument, s'intéresseront peut-être davantage à St-Guidon à Anderlecht, pour y trouver le cadre dans lequel vécut le grand humaniste Erasme; sa maison, transformée en musée, est toute proche.

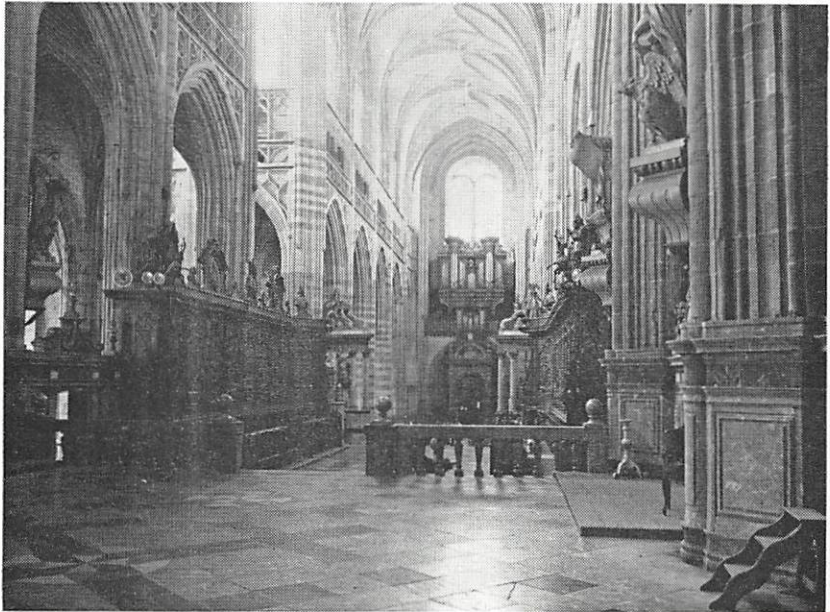
Certains aiment découvrir le style de vie d'une époque. S'ils visitent l'église de Léau, ils pourront apprécier les caractéristiques du gothique, avec ses nombreuses statues en bois, ses pièces d'orfèvrerie et ses vitraux, ainsi que son environnement plus ou moins bien conservé.

Il y en aura aussi qui voudront voir les chefs-d'œuvre que certaines églises abritent, tels l'Agneau mystique à St-Bavon à Gand, les œuvres de Thierry Bouts de la collégiale St-Pierre à Louvain, le trésor d'orfèvrerie de la cathédrale de Tournai ou les célèbres fonts baptismaux de St-Barthélemy, à Liège.

D'autres encore iront à la recherche des grandes étapes de l'évolution de l'architecture : le classique, comme St-Jacques-sur-Coudenberg, à Bruxelles; le baroque, comme l'église St-Servais, à Grimbergen; le gothique, comme l'église St-Jacques, à Liège; le roman, comme à Orp-le-Grand ou à la collégiale de Nivelles, un joyau de notre patrimoine culturel.

*
**

Au cours de l'année 1975, la visite des cathédrales et des hôtels de ville devrait se trouver au programme de vos loisirs. Utilisez le réseau vicinal pour vos déplacements. Ceux qui séjournent dans nos maisons de vacances, peuvent en profiter pour aller à la découverte de notre patrimoine architectural de la région.



St-Hubert : l'intérieur de la Basilique.

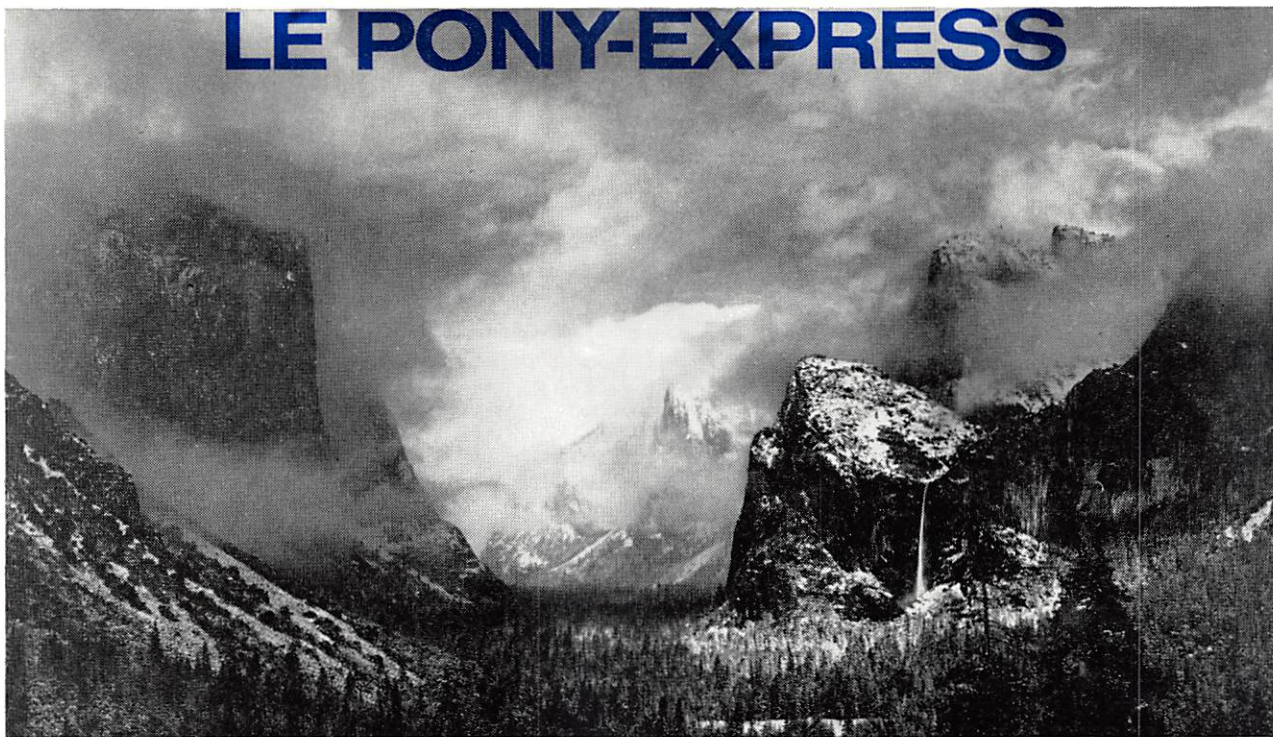
(Photo C.G.T.)



Courtrai : le Belfroi.

(Photo C.G.T.)

LE PONY-EXPRESS



Une vue des Rocky Mountains (Photo Ambassade U.S.A.).

Il y a un siècle débuta en Amérique une des entreprises les plus hasardeuses de ce pays si riche en aventures. Il s'agissait du Pony-Express, le célèbre « service des nouvelles » entre St-Joseph, à l'Est, et Sacramento, sur la côte de l'Océan Pacifique. On peut presque considérer le Pony-Express comme le précurseur des relations à longue distance par chemin de fer.

Ce service postal et télégraphique fut assuré avec les meilleurs cavaliers et les chevaux les plus rapides, sur une distance de plus de 3.500 km. Le trajet était effectué en dix jours seulement.

Avant 1860, année où William H. Russell inaugura ce service rapide, il fallait trois à quatre semaines pour transporter le courrier et les journaux de l'un à l'autre côté de ce gigantesque continent. Aussi, la nécessité d'une transmission plus rapide des informations se faisait-elle impérieusement sentir. Aucun câble téléphonique ni ligne ferroviaire ne reliait St-Joe (St-Joseph) à Sacramento, séparés par l'immensité des terres incultes des Prairies, les Montagnes Rocheuses, les déserts et les chaînes de montagnes. Une fois par mois, une vieille diligence branlante cahotait du Missouri vers la Californie, du moins si la neige, les Indiens et les bandits ne l'en empêchaient pas. En faisant un détour par le Sud, où il y avait une route carrossable, le transport pouvait se faire en 21 jours. Le courrier postal pouvait également être acheminé par bateau à vapeur vers l'isthme de Panama, et ensuite, de nouveau par bateau, vers San Francisco. Ceci prenait également trois à quatre semaines. Vainement, les pionniers avaient cherché appui auprès du Congrès américain afin d'obtenir une liaison postale plus rapide; vers 1860, on comptait en effet déjà un demi-million de chercheurs d'or, de colons et autres à l'ouest des Montagnes Rocheuses. Enfin, le Pony-Express fut réa-

lisé et les nouvelles traversèrent beaucoup plus rapidement le continent.

Le 3 avril 1860, jour de l'inauguration, un cavalier franchit les premiers trente km du trajet vers l'ouest en 59 minutes. Changeant de monture après dix, quinze ou vingt km, il galopa encore 60 km jusqu'à Sportsman's Hall, à 20 km à l'est de Placerville; là, il descendit de cheval et lança le sac postal sur la selle du cavalier suivant, qui franchit la Sierra Nevada. Sur ces hauteurs glacées, la société du Pony-Express, gardait la route libre au moyen du va-et-vient d'un troupeau de mulets, qui aplissait des congères atteignant parfois jusqu'à 9 mètres de hauteur.

A l'étape suivante, un autre cavalier porta le sac par le désert du Nevada jusqu'à Fort Churchill. Et ainsi, de monture en monture, de cavalier en cavalier, de relais en relais, jour et nuit, le sac postal poursuivit sa route. Quelque part au-delà de Salt Lake City, le cavalier se rendant vers l'est rencontra son collègue se dirigeant vers l'ouest.

Grâce à des conditions atmosphériques plus favorables, le premier transport postal transcontinental pour l'ouest fut acheminé en neuf jours et 23 heures, soit avec une heure d'avance sur l'horaire prévu. Il arriva à San Francisco peu après minuit mais, dans cette ville de détente, tout le monde était encore levé. Théâtres, hôtels, cafés, restaurants et habitations se vidaient pendant que les sirènes hurlaient, que les cloches sonnaient et que les feux de joie s'allumaient dans les rues. Une foule en délire fêtait l'événement. Le Pony-Express avait battu tous les records. Il avait fonctionné trois fois plus vite que la poste maritime et deux fois plus rapidement que le service assurant le transport postal continental.

Le nouveau service était organisé par Russell, Majors et Waddell, célèbre agence de messagerie de Leavenworth (Kansas). Tout avait été minutieusement

mis au point. La firme avait installé 190 relais, desservis par 400 employés et 480 chevaux à 200 dollars la tête. Les quatre-vingts cavaliers étaient l'élite du Far West. Leur salaire s'élevait de 50 à 150 dollars par mois, selon la longueur du parcours et les risques du trajet.

Sans aucune aide gouvernementale, la société devait protéger ses montures coûteuses et ses relais postaux isolés contre les attaques continues des Indiens et des voleurs de bétail. Néanmoins, les hommes de l'Express reçurent l'ordre de ne point ouvrir le feu à moins d'être encerclés. Ils devaient se fier à la grande rapidité de leurs chevaux et à leur adresse exceptionnelle. Plusieurs cavaliers furent blessés. L'un d'eux fut attiré dans une embuscade par les Indiens et tué. La monture s'échappa et atteignit seule le relais suivant, le sac toujours accroché à la selle.

Ces hommes se trouvaient quelquefois dans des situations critiques, dont ils ne se tirèrent que grâce à leur sang-froid.

Chaque cavalier devait prêter serment : « Je ne blasphèmerai point, je ne boirai pas de boissons fortes, jamais je ne me querellerai ni ne me battraï avec d'autres employés ».

La plupart tinrent scrupuleusement parole. La firme offrit à chaque homme une petite bible et attendait d'eux qu'ils gardent de hautes qualités morales, malgré leur contact avec les aventuriers indisciplinés et brutaux qui peuplaient les localités du Far West.

Les récits les plus surprenants circulaient au sujet de l'étonnante endurance de ces cavaliers. Un jour, un cavalier n'était pas à l'appel : qu'à cela ne tienne, Bob Haslam ne s'arrêta pas et fit encore 300 km à travers le désert où erraient des Indiens Utah. Au relais, il prit deux heures de repos; réveillé par l'arrivée du courrier venant en sens

inverse, il s'en chargea et prit le chemin du retour, espérant bien trouver une monture fraîche au relais suivant. A son arrivée, il y découvrit des décombres fumants, le corps affreusement mutilé du gardien et une écurie vide. Il poursuivit sa route et acheva sa chevauchée en accusant seulement trois heures de retard. De quoi faire baver les héros de western !

Parmi les candidats pour cet emploi exceptionnel et des plus dangereux, dont rêvaient tous les jeunes à cette époque, il y avait un frêle garçon de 14 ans, nommé William Cody.

On le dévisagea avec scepticisme : la section de ce district était une des plus dangereuses de tout le trajet. On ne pouvait savoir que ce jeune garçon deviendrait le fameux Buffalo Bill.

Le petit Cody obtint l'emploi et battit tous les records d'endurance en effectuant un parcours de 600 km d'une traite.

Etant un jour encerclé par une quinzaine de Sioux armés, il s'échappa grâce à son extraordinaire habileté et réussit à garder suffisamment d'avance, 40 km durant.

En 18 mois, les cavaliers du Pony-Express parcoururent largement 100.000 km, transportèrent 30.000 pièces postales et ne perdirent qu'un seul sac. Les tarifs du Pony-Express étaient très élevés : cinq dollars par demi-once (14 grammes), ramené plus tard à un dollar.

Au début, il n'y avait qu'un service par semaine. Bien vite, un second service s'imposa. On transportait 7 kilos de courrier en moyenne. Les lettres étaient écrites sur du papier pelure et les journaux imprimaient des éditions condensées sur du papier extra-léger. Les journaux de l'Est avaient des correspondants à St-Joe, chargés de télégraphier les nouvelles reçues de l'Ouest, dès l'arrivée des cavaliers.

Le Gouvernement britannique confia au Pony-Express des envois postaux très importants pour l'Asie. Le message le plus important que le Pony-Express eut à acheminer, se composait de 2 mots : Lincoln élu. La première communication du nouveau président américain au Congrès de 1861, traitant du problème de l'esclavage et de la menace d'une guerre civile entre le Sud et le Nord, fut également transmise par l'Express. Dans cette circonstance, tous les records furent battus : la distance fut parcourue en sept jours.

Le Pony-Express n'existait que depuis un an et demi lorsque, en octobre 1861, la liaison télégraphique entre l'Est et l'Ouest fut mise en service. Les chevaux ne purent se mesurer à pareille concurrence.

Le 26 octobre 1861, le dernier sac postal partit pour l'Est à dos de cheval. Une grande aventure avait pris fin.

Le long de la piste du Pony-Express fut aménagé plus tard le chemin de fer du Pacific Union, la première liaison ferroviaire transcontinentale, achevée en 1869.

Le Pony-Express ne fut pas une entreprise rentable. La société avait déboursé 100.000 dollars pour l'organisation du service et dépensait 30.000 dollars par mois pour son exploitation. En fin de compte, ses pertes s'élevèrent à près de 400.000 dollars.

LISBONNE ET SES « PETITS » TRAMS

La culture et l'histoire figurent parmi les nombreux attraits du Portugal. Un peuple qui compte beaucoup de marins et de marchands est nécessairement très attaché à la mer; la capitale, Lisbonne, est logiquement aussi un port, dans l'estuaire du Tage. C'est d'ici que partirent, il y a plusieurs siècles, les aventuriers qui explorèrent, avec leurs navires, les côtes d'Afrique, de l'Inde, de la Chine, de l'Amérique et du Japon.

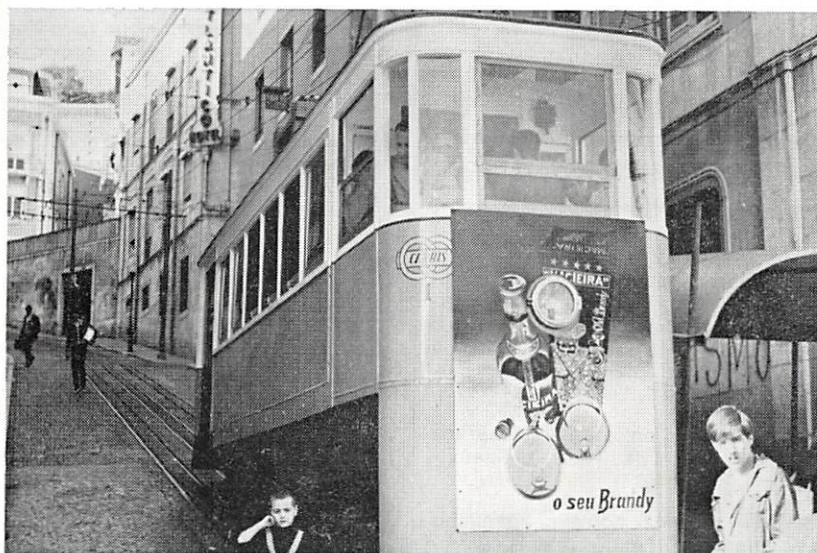
Le Portugal et le monde doivent beaucoup au prince Henri, surnommé le Navigateur, qui n'a jamais navigué lui-même, mais qui créa dans son château de Sagres, à la pointe extrême sud de la péninsule Ibérique, un centre de recherches où la géographie, la cosmographie et la navigation étaient enseignées aux marins. Ainsi s'explique que Gill Eannes, Diaz, Vasco de Gama et Fernand de Magellan aient pu découvrir une grande partie du globe terrestre et des routes maritimes. Même Christophe Colomb aurait été un des élèves de Sagres.

Lisbonne prétend qu'elle est bâtie sur sept collines, tout comme Rome. La ville fourmille de petits trams, funiculaires et ascenseurs, qui longent les maisons pour monter au sommet de ces collines.

Quoiqu'un tremblement de terre de six secondes, en 1755, ait détruit 9.000 bâtiments et fait 30.000 morts, Lisbonne est restée une très belle ville ancienne avec beaucoup de ruelles en pente raide.

C'est un vrai plaisir de découvrir certains quartiers avec leurs petits trams grinçants (voir photo). On peut aussi utiliser des ascenseurs (Eiffel en construisit quelques-uns), dont les cages métalliques sont enserées entre les maisons; ces ascenseurs s'élancent vers des petites places, des balcons, des encorbellements et les ruelles suspendues de Lisbonne.

Quel paradoxe dans cette merveilleuse ville : Lisbonne, qui envoya ses fils découvrir le monde, garde ses « petits » trams à l'honneur.



(Photo F. Weemaels)

Dans nos maisons de vacances

LE PRIX « DIRECTEUR GENERAL HOENS »

En 1970, un « Prix Directeur Général Hoens » a été créé pour récompenser les meilleurs dessins exécutés par les enfants de 6 à 12 ans séjournant dans nos maisons de vacances.

Chaque année, de jeunes artistes en herbe font de leur mieux pour gagner un des prix attachés à ce concours, dont les conditions de participation sont communiquées sur place aux intéressés.

Au cours de sa dernière réunion, le Comité de Direction des maisons de vacances a départagé les concurrents et a désigné les lauréats pour 1974.

Compte tenu de l'importance inégale des catégories de travaux présentés, le Comité a décidé d'attribuer exceptionnellement le prix comme suit :

« ZONNEBLOEM »

— dessin colorié de Gina Roelants, fille de l'agent Valentijn Roelants, du dépôt de Louvain.

« ANNETTE ET LUBIN »

— dessin au crayon noir de Karel Buelens, fils de l'agent Maurice Buelens, de l'atelier de Kessel-Lo;

— dessin colorié de Carine Jaspers, fille de l'agent Willy Jaspers, du dépôt d'Oud-Turnhout;

— dessin colorié d'Anne-Marie Deceuninck, fille de l'agent Michel Deceuninck, du dépôt de Courtrai.

Nous félicitons chaleureusement ces lauréats et souhaitons d'ores et déjà bonne chance aux candidats qui se présenteront cette année.

50^e ANNIVERSAIRE DE MARIAGE

Nous rappelons que les allocataires C.R.A. et leur épouse, célébrant cette année le 50^e anniversaire de leur mariage, peuvent bénéficier d'un séjour gratuit d'une semaine dans une de nos maisons de vacances, sous certaines conditions.

Ces conditions ont été publiées dans le n^o précédent de « Nos Vicinaux » (janvier - février 1975).

Si vous pensez pouvoir bénéficier de la mesure, il est prudent d'introduire votre demande sans retard.

ECONOMISONS L'ENERGIE

La crise de l'énergie apparue en 1973 se trouve toujours au premier plan des préoccupations des gouvernements du monde.

L'opinion publique, sensibilisée au problème, est aujourd'hui consciente que la collectivité toute entière devra fournir les efforts nécessaires pour faire face à la situation.

Il importe non seulement de chercher de nouvelles sources d'énergie, mais d'économiser au maximum celles dont nous disposons.

La Commission des Communautés Européennes vient d'élaborer un programme à long terme en vue de promouvoir l'Utilisation Rationnelle de l'Energie. La mise en œuvre de ce programme, appelé U.R.E., devrait permettre de réaliser d'ici 1985, une économie de 15% sur les besoins de la Communauté.

Les propositions contenues dans ce programme se rapportent aussi bien au secteur domestique et tertiaire qu'à celui des transports et à celui de l'industrie en général et de l'industrie de l'énergie en particulier.

Elles ont été étudiées et mises au point en fonction du fait qu'elles doivent avoir des résultats positifs sur le plan économique, sur le plan de l'environnement et sur le plan social.

Comme membres du personnel d'un organisme de transports en commun et en tant que particuliers, les propositions relatives au secteur domestique et au secteur des transports nous intéressent en tout premier lieu.

Il n'y a pas de doute qu'on puisse s'en inspirer utilement pour faire l'une ou l'autre économie voire supprimer des gaspillages chez soi ou au travail.

Ne manquons pas de prendre des initiatives dans ce sens, car nous y avons tous intérêt.

SECTEUR DOMESTIQUE ET TERTIAIRE

Le programme U.R.E. prévoit une isolation thermique plus efficace, une régulation de la ventilation, un meilleur réglage du chauffage, une amélioration des brûleurs et de l'entretien des systèmes de chauffage, une amélioration du rendement lors du chauffage de l'eau et une amélioration du rendement des appareils et installations. Il signale entre autres que la pose de couches isolantes sous les

toits peut réduire de plus de 10% la déperdition thermique et que les doubles vitres réduisent la déperdition thermique de presque 5%.

SECTEUR DES TRANSPORTS

Le programme retient six domaines d'une importance majeure pour les économies d'énergie : le réglage optimal du carburateur et de l'allumage, l'amélioration de la conception des véhicules, la promotion des moteurs Diesel, une meilleure isolation thermique dans les moyens de transport public, la limitation de l'augmentation du volume du trafic urbain individuel au profit des transports en commun, l'amélioration de la fluidité du trafic urbain. En ce qui concerne le réglage optimal de l'allumage et du carburateur, il est fait remarquer qu'on peut en obtenir une diminution de consommation de carburant de l'ordre de 5 à 10%.

SECTEUR DE L'INDUSTRIE

Pour l'utilisation rationnelle de l'énergie dans ce secteur, on retient principalement l'amélioration de la combustion, la récupération de la chaleur résiduelle, l'amélioration de l'isolation thermique des bâtiments et locaux industriels, l'amélioration du rendement des installations de force motrice et de l'éclairage, l'utilisation de procédés continus de production et d'autres méthodes de fabrication, la production combinée chaleur/force, enfin le recyclage et la récupération des matériaux. A titre d'exemple, il est bon de savoir qu'une bonne combustion peut diminuer la consommation en combustible de 5 à 10%.

SECTEUR DE L'ENERGIE

Le programme propose que l'industrie de l'énergie elle-même améliore son efficacité. Il prévoit trois actions spéciales : l'amélioration du rendement des installations transformatrices, la production combinée chaleur/force, l'utilisation de la chaleur résiduelle. La mise en œuvre de ces trois actions permettrait à l'industrie de l'énergie de réaliser une économie d'au moins 6% de sa consommation.