

# NOS VICINAUX

**BULLETIN BIMESTRIEL D'INFORMATION  
POUR LE PERSONNEL DE LA S.N.C.V.**

## Il y a cinquante ans

# La S. N. C. V. mettait en service les premières automotrices électro-thermiques

DANS le n° 12 de « Nos Vicinaux » (mars 1948), nous avons consacré un article bien documenté à ces voitures appelées à l'époque « Benzo-électriques ». Le premier prototype, la 9336, fut expérimenté en 1908. Après les essais qui durèrent 2 ans, 8 automotrices à bogies, appliquant le même système dû à l'ingénieur liégeois H. Pieper, furent mises en service le 8 janvier 1911.

Quelques mois avant cet anniversaire, le hasard a mis dans nos mains l'excellente photo que nous reproduisons ci-dessous ; on y voit une automotrice stationnant à Waterloo, avant 1914.

Reportons-nous un demi-siècle en arrière et voyons dans quelles circonstances cette curieuse expérience technique fut réalisée. En 1910 avait eu lieu l'Exposition de Bruxelles et, à cette occasion, la première ligne électrique vicinale Bruxelles-Espinette centrale avait été spécialement renforcée et disposait de 34 motrices électriques. Au-delà de l'Espinette, l'exploitation des sections Espinette-Waterloo et Espinette-Rhode était toujours assurée par train vapeur.

Le 8 janvier 1911, fut donc inauguré un service assuré par un nouveau type de voiture automotrice équipé de : 1° un moteur à explosion dont la puissance était calculée d'après l'effort normal en palier ; 2° une dynamo shunt doublée avec une batterie-tampon d'accumulateurs et calée sur le même arbre que le moteur. Pour

le démarrage, on envoyait du courant provenant de la batterie de l'accumulateur dans la génératrice qui tournait comme moteur électrique et entraînait alors le moteur thermique à essence. En palier, le moteur thermique travaillait seul et pour freiner dans les descentes ou aux arrêts, la génératrice débitait du courant pour recharger les batteries. C'est en agissant sur le champ magnétique qu'on faisait varier la vitesse du moteur ou la charge de la génératrice suivant la puissance réclamée par le conducteur. Le carburateur était l'élément essentiel de l'automatisme du fonctionnement de cette automotrice ; en effet, si le véhicule devait ralentir ou descendre une pente, l'admission au moteur thermique se fermait et automatiquement la puissance retardatrice était produite par la dynamo, fonctionnant en génératrice, et chargeait les accus.

Le système imaginé par M. H. Pieper était extrêmement ingénieux, mais il était surtout intéressant sur les lignes accidentées ; ce qu'on récupérait en électricité dans les accumulateurs, dans les descentes, était utilisé dans la montée.

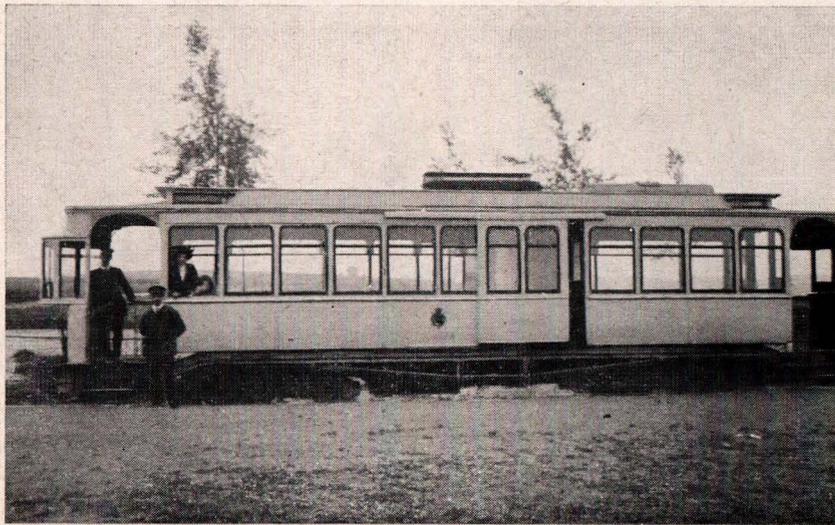
A partir du 1<sup>er</sup> février 1911, l'exploitation fut cédée à la Cie Internationale d'Electricité de Liège jusqu'en avril 1916. Un arrangement intervenu avec le cessionnaire d'exploitation de la ligne Waterloo à Mont-Saint-Jean, permit de supprimer la vapeur sur cette section et d'assurer le service

pendant un certain temps avec voitures benzo-électriques ; elles furent également utilisées pour organiser un certain nombre de trains sur la section Waterloo (Monument Gordon) - Braine-l'Alleud-station.

Après la première guerre mondiale, dès les années 1920, la Société Electrobél acquit le brevet de « Pieper » et après un accord avec la S.N.C.V. (sous la forme de paiement de redevances) fit rouler une motrice système Pieper sur la ligne vicinale Dilbeek-Ninove. Sur cette motrice Pieper, type II, la transmission par chaînes de 1911 avait été remplacée par un train d'engrenages coniques ; mais à cette époque, les moteurs à essence n'étaient pas ce qu'ils sont aujourd'hui et l'expérience dut être abandonnée.

On peut dire qu'en 1911, nous avons expérimenté la première motrice électro-thermique d'Europe. En 1932, les ateliers de Bruxelles (rue Eloy) ont encore construit deux autorails thermo-électriques à deux essieux ; il s'agit des AR 40 et 41. Ces autorails qui extérieurement ne différaient pas des autres de leur série, étaient actionnés par un groupe moteur à essence Minerva, accouplé à une génératrice qui n'était qu'un moteur MTV 525 modifié par les ACEC. Les deux moteurs de traction étaient des MTV 205. Le poids de ces AR et la puissance trop faible du moteur à essence n'ont pas permis de poursuivre les essais sur les lignes accidentées et ils ont été envoyés à Turnhout.

Nous avons donné une description assez détaillée du fonctionnement des benzo-électriques dans « Nos Vicinaux » n° 12 de mars 1948. Les lecteurs intéressés par cette question pourront obtenir une copie de l'article en s'adressant à la Rédaction de « Nos Vicinaux ».



La benzo-électrique en stationnement à Waterloo. — Sur la plateforme, le receveur Ch. Moeremans, décédé, et à l'avant-plan le conducteur M. Volckaerts.

### NOTRE PAGE DE COUVERTURE

Ce curieux effet de lumière et d'ombre montre la silhouette illuminée du tram n° 53 à son terminus, au lieu dit : « Point du Jour » à Mont-sur-Marchienne, venant de Goutroux.

Lorsque ce tram va du « Point du Jour » à Goutroux, en passant par Charleroi-Sud et Marchienne-Etat, il porte la plaque 81.

(Photo Bazin.)

# Les Inondations de février et les services des Vicinaux



Le tram 92, Charleroi - Marchienne-au-Pont - Anderlues - Thuin, va rebrousser chemin à Marchienne-au-Pont, grâce à un aiguillage encore utilisable. On remarque une barque du génie qui servait à ravitailler les habitants des rues avoisinantes.

Au moment où paraîtront ces lignes, la Sambre et la Meuse auront certainement repris leur cours normal, après avoir semé la désolation dans des milliers de foyers riverains.

Pour donner à nos lecteurs une idée de la façon dont notre exploitation a fait face à une situation qui bouleversait de nombreux services, nous nous sommes rendu dans la Basse-Sambre, d'où nous avons rapporté les photos ci-contre.

C'est le mercredi 1<sup>er</sup> février, au matin, que le bureau du Mouvement de Charleroi fut avisé que la ligne de tram était coupée à Bomerée et que nos services d'autobus étaient arrêtés par le débordement de la Sambre à Moignelée, Tamines, Aiseau et Farciennes. Le même jour, à 18 heures, on apprenait que les digues de l'Eau d'Heure s'étaient rompues et que l'eau envahissait Marchienne-au-Pont, notamment la route de Mons, empêchant ainsi le passage des trams venant de Montignies et d'Anderlues : les 90, 92, 31 et le 82 venant de La Louvière. En temps normal, tous ces trams roulant entre Marchienne-au-Pont et Charleroi donnent une fréquence de passage de 5 en 5 minutes ; au surplus, toutes les lignes d'autobus desservant le sud et l'est de Charleroi étaient également stoppées, à des endroits différents, par le flot envahisseur. Ce fut la tâche de M. Hanicq, chef de service 1<sup>re</sup> cl. et du service du Mouvement, composé de M. Monoyer, chef de mouvement de 1<sup>re</sup> cl. et de M. Quériat, chef de mouvement de 2<sup>me</sup> cl., d'improviser, en quelques heures, des détournements, d'assurer des transbordements de voyageurs, de rétablir des liaisons, et d'instaurer des services de navette, alors que le dépôt de Charleroi ne dispose que de 24 autobus pour les services existants. Il fallut également se tenir au courant des effets de la décrue et de la remontée du niveau des eaux, ce qui impliquait l'obligation d'aller, en pleine nuit, reconnaître les itinéraires pour les adapter en conséquence. Tout ceci imposa forcément dans le « roulement » des prestations supplémentaires et M. Hanicq nous fit l'éloge de l'esprit de coopération du personnel ; tous les agents, en congé de repos normal, sont venus proposer leurs services. Les journaux ont parlé fréquemment du « front des inondations » et nous pouvons ajouter que du « poste de commandement » vicinal les préposés devaient avoir une connaissance approfondie d'une vaste région, car il était fréquent qu'un conducteur d'autobus téléphonât à 10 heures du soir : « Chef, je suis entre tel lieu-dit et tel endroit ; l'eau vient de couper la route ; que dois-je faire ? » Il fallait alors, sur-le-champ, localiser ce lieu sur la carte et prévoir un nouvel itinéraire pour assurer le garage du véhicule, le retour du personnel et adapter l'horaire du lendemain.

Avec trois autobus, on assura une navette entre Charleroi et Marchienne à une fréquence de 10 minutes par

la route de Monceau. Le jeudi 2 on put établir plusieurs liaisons par autobus.

Le Groupe de Namur a dû, lui aussi, faire face à des situations exceptionnelles à la suite des débordements de la Meuse et de la Lesse. Partout, nos services ont fait tout ce qui était possible pour assurer le transport des voyageurs et du courrier postal.



Le transbordement des voyageurs avait lieu sur la place de Marchienne-au-Pont.



A Farciennes, la route que doit emprunter l'autobus est recouverte d'eau.

# Le tram

## « O » cède



Le tram « O » fait la boucle, au terminus, devant les bâtiments de l'Institut Royal Météorologique, appelé communément l'« Observatoire ».

# la place à l'autobus

En 1910, furent inaugurés à Uccle, les bâtiments de l'Institut royal météorologique. C'est son directeur, le savant J.-C. Houzeau, qui avait proposé le transfert, sur le plateau de Saint-Job, de l'ancien observatoire créé par l'illustre astronome Quetelet, à l'angle des boulevards Botanique et Bishoffsheim, à Bruxelles.

Il avait choisi un endroit calme et retiré, sur les hauteurs d'une commune de la périphérie de la capitale ; c'était un lieu presque sylvestre qui se trouvait à près de 2 heures de marche du centre de la ville.

Ce n'est qu'en 1913, que les savants qui passaient leurs nuits l'œil au télescope, purent y arriver en tram.

En fait, la ligne « O » n'est qu'une extension de la ligne Bruxelles - Waterloo et c'est pourquoi lorsqu'on veut en établir la fiche biographique, il faut remonter aux débuts de la pénétration des lignes vicinales dans la capitale.

Nous avons déjà, à plusieurs reprises, rappelé les débuts de cette ligne Bruxelles - Espinette, notamment dans le n° 51. Néanmoins, pour les lecteurs pressés, nous citerons quelques dates comme points de repères :

- 1889 : la concession de Bruxelles - Espinette ;
- 1891 : la concession est accordée le 21 avril 1891 et, le 1<sup>er</sup> octobre 1891, on ouvre au trafic la section place Rouppe - Vert-Chasseur, en tram à vapeur. L'exploitation a été confiée à la S.A. pour l'exploitation des voies ferrées en Belgique.
- En 1892, la S.N.C.V. introduit une demande de concession d'une ligne vers Uccle (Globe) et, dès ce moment, il est question d'appliquer

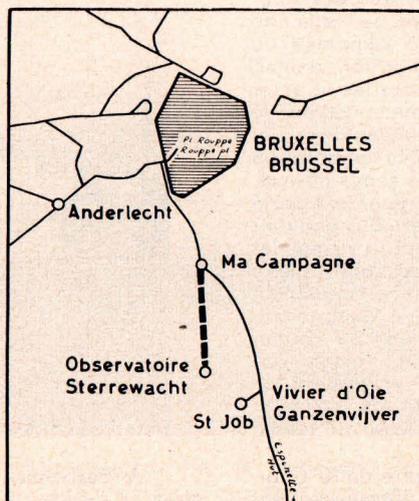
l'embranchement demandé vers Uccle.

La construction de la section Vert-Chasseur - Petite-Espinette est achevée le 17 janvier 1894, mais la forte déclivité de la chaussée interdit l'utilisation de la machine à vapeur et il faut attendre l'ouverture de l'exploitation par tram électrique (1<sup>er</sup> octobre 1894).

L'année suivante, le Ministère nous apprend que l'extension vers Uccle (Globe) est attribuée à la Cie des Tramways Bruxellois.

Il faudra attendre jusqu'en 1907 pour que commence véritablement l'histoire de la ligne de l'Observatoire ; la concession demandée est nommée intitulée : Extension du **Vert-Chasseur** à l'Observatoire. L'année suivante, le Conseil provincial du Brabant décide de surseoir à la souscription de sa quote-part et le projet est momentanément abandonné, car on parle d'un autre tracé !

Il n'est pas douteux qu'à cette époque, une lutte serrée s'est jouée pour l'obtention de lignes de tramways venant des faubourgs vers le centre



de la ville. C'est ainsi qu'en 1911 est demandée la concession d'une extension Ma Campagne - Observatoire ; elle est accordée deux ans plus tard, et c'est en 1913, que la ligne Bruxelles - Observatoire est inaugurée.

La substitution ayant eu lieu le 18 février 1961, la ligne électrique aura donc duré 48 ans et on peut affirmer, sans se tromper, qu'elle aura considérablement contribué au développement de ce coin d'Uccle.

C'est à une centaine de mètres au-delà de l'arrêt dit « Ma Campagne », que le tram de l'Observatoire quitte les rails de la ligne de Bruxelles - Waterloo, pour prendre la rue Franz Merjay, en double voie. Le tram débouche rapidement place Brugmann, où se dresse la vaste clinique de la Croix-Rouge de Belgique, laquelle assure à notre ligne une clientèle quotidienne de visiteurs.

La ligne coupe successivement l'avenue Molière et l'avenue Winston Churchill, anciennement avenue Longchamps, qui délimitaient à l'époque des quartiers résidentiels formés de maisons bourgeoises cossues et de villas. Au début de l'exploitation, à partir de l'avenue Montjoie, la double voie devenait unique vers l'Observatoire, la deuxième voie n'a été posée qu'au fur et à mesure de l'élargissement de la rue de Bruxelles, qui devint rue Edith Cavell, après la première guerre mondiale (du nom de l'infirmière anglaise qui fut arrêtée dans une clinique située dans cette rue et fusillée en 1915).

La première photo page cinq donne une idée de ce qu'était Uccle en 1912. Remarquez l'étroitesse de la rue de Bruxelles ; les vieux habitants des environs se souviennent encore très bien du magnifique tilleul qui dut être abattu pour livrer passage aux voies de tramways. Au-delà de l'avenue Longchamps, cette rue n'était bordée que de rares petites maisons ; des peintres et sculpteurs y avaient installé leurs ateliers ; des horticulteurs et

pépinéristes y possédaient leurs terrains de cultures.

A l'angle de la rue Langeveld existait un très vieux et pittoresque café « In den Hoef », qui subsiste toujours. C'était le but de promenades de petits bourgeois et rentiers qui y organisaient des parties de « palets » ; de nombreux artistes des environs y tenaient leurs assises. Ce café-auberge date de 1627 ; depuis quelques années, c'est devenu un restaurant dont les salles sont assez typiques.

Disons encore un mot de l'exploitation par tramway :

— A l'avenue Houzeau, entre le Groeselenberg et le terminus à l'Observatoire, le service a toujours été



Reproduction d'une carte postale, datée de 1912, et montrant le café-auberge du Hoef, à Uccle, rue de Bruxelles.

(Collection de M. Michiels.)



Photo prise au même endroit en janvier 1961.

fait à simple voie sans système de signalisation qui n'aurait d'ailleurs été d'aucune nécessité ;

— Le matériel d'origine se composait de motrices, à banquettes longitudinales (nos 9025 à 29, 9050 et 9051) ; en 1931, elles ont été envoyées au littoral où elles ont effectué du service urbain à Ostende et, en saison à Knokke-Oosthoek (Siska) ; la 9028 est passée ensuite aux Voies et Travaux à Eupen ; les autres motrices ont été démolies en 1932.

D'autre part, la ligne « O » a toujours eu le privilège de voir circuler, à l'essai, les plus récentes voitures de tramways qui sortaient des ateliers de Cureghem ; elle a ainsi vu rouler les prototypes successifs qui ont conduit à la motrice type N. C'est à ce titre que nous nous souviendrons spécialement de la ligne de l'Observatoire.

## DANS NOS EXPLOITATIONS

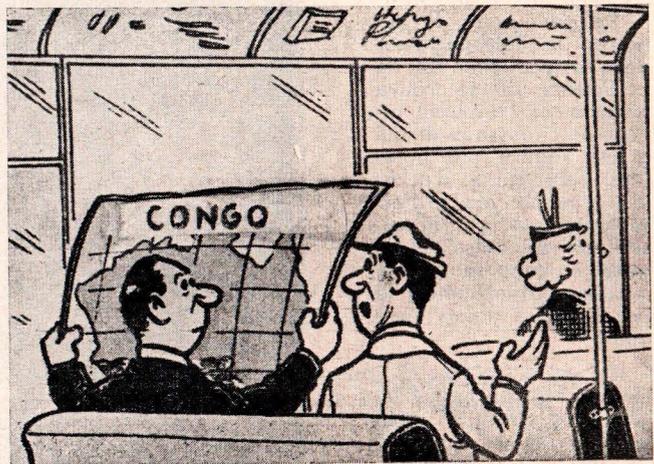
### NAMUR-LUXEMBOURG

Le Ministère des Communications nous a autorisés à continuer l'exploitation du service public d'autobus Namur - Grand-Leez - Gembloux, avec modification du tracé à Namur.

### LIEGE

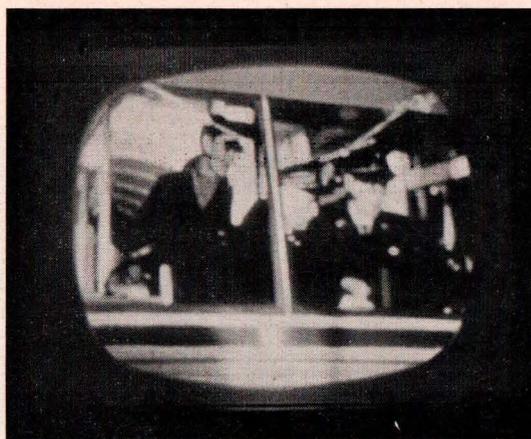
Nous avons été autorisé à continuer l'exploitation du service public d'autobus Liège - Hannut, service exploité par notre Groupe de Liège.

Même autorisation accordée pour la ligne d'autobus Hannut - Ville-en-Hesbaye confiée à M. Peeters, exploitant à Hannut.



Vous ne pensez pas que vous vous êtes trompé d'autobus ?  
(London Transport.)

**Notre  
sélection  
professionnelle**



**sur  
le  
petit écran**

## **LES VICINAUX A LA T. V.**

**L**E bruit en avait couru dans les couloirs de l'Administration Centrale : « La T.V. est venue filmer dans la maison » ! Quelques rares initiés savaient que les cinéastes-reporters étaient montés au 6<sup>me</sup> étage, au service psychotechnique.

La rédaction de « Nos Vicinaux » se fit confirmer la nouvelle et apprit que ce reportage serait projeté au cours d'une émission intitulée « Plaque tournante », le vendredi 9 décembre 1960, à 19 h. 30. A l'heure dite, nous étions devant le petit écran, curieux de voir ces images prises sur nos lieux de travail.

L'émission débuta par un bref exposé du commentateur qui annonça qu'il allait montrer comment s'opérait la sélection des ouvriers dans quelques grandes firmes. « Nous allons immédiatement, dit-il, aller à pied d'œuvre et vous mener aux Chemins de fer vicinaux, dont les trams et les autobus couvrent tout le pays, et qui possèdent un centre psychotechnique. »

Par un enchaînement amusant, parce qu'inattendu, nous vîmes alors, notre psychologue, Mlle Van Lierde, assise non pas à son bureau, mais dans une motrice type « N », garée au dépôt de Cureghem ; en face d'elle se trouvait le radio-reporter qui l'interrogeait. Notre psychologue expliqua qu'elle avait la charge de faire subir une épreuve psychotechnique à tous ceux qui postulent un emploi aux Vicinaux. Elle exposa brièvement en quoi consiste cette épreuve et expliqua qu'à la S.N.C.V., on avait renoncé aux tests avec les appareils classiques.

Le petit écran fit pénétrer le téléspectateur dans le local situé rue de la Science où se trouve notamment l'appareil reproduit ci-dessous et qui a été réalisé par notre atelier de Liège, d'après les principes du professeur Faverge de l'Université de Bruxelles. Nous vîmes un candidat occupé à suivre attentivement le passage des points lumineux.

La T.V. nous transporta alors brusquement, ce même soir, au dépôt d'Uccle-Calevoet et le reporter monta dans un autobus, conduit par un conducteur débutant, sur-

veillé par un instructeur. La séquence suivante montra l'autobus, s'arrêtant place Flagey devant les bâtiments de la R.T.B. et, d'escalier en ascenseur, nous suivîmes le reporter jusqu'au studio 5, où étaient réunis notamment M. Toubeau, Chef du personnel des Papeteries de Genval, et M. Meurisse, propriétaire des Chocolateries, ainsi qu'un spécialiste américain des questions d'embauche, installé depuis longtemps en Belgique.

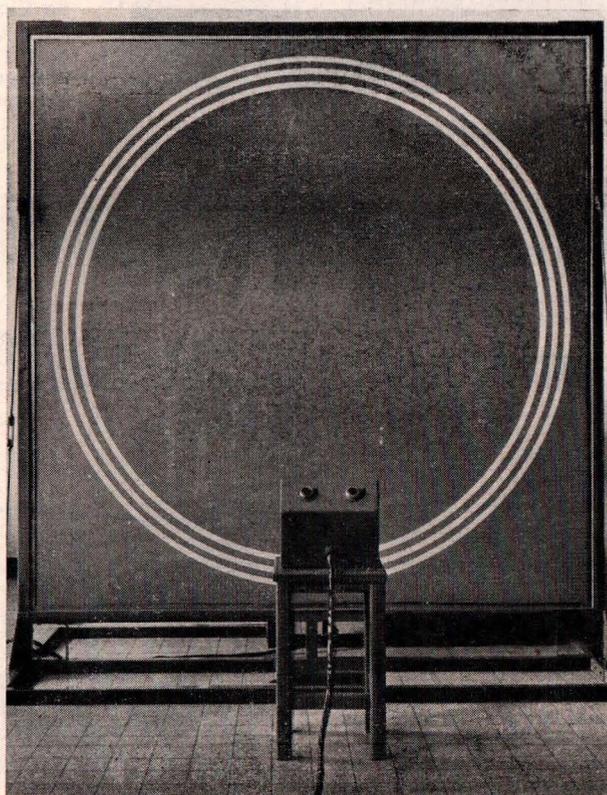
Il y eut ensuite un fructueux échange de vues et des prises de positions très intéressantes, car elles venaient de chefs d'industries vivant en contact permanent avec leur personnel. Tous convinrent qu'ils n'engageaient plus n'importe qui et que pour certains postes de travail, ils avaient mis au point des tests qui « collaient » de très près aux exigences de la fonction.

Lorsque cette actualité fut terminée, nous nous rendîmes compte que la partie réservée à la S.N.C.V. avait été traitée très superficiellement, mais, d'autre part, il faut reconnaître que le meneur de jeu ne pouvait guère s'étendre sur la partie « apprentissage », puisque cette question avait déjà été traitée, en général, dans d'autres industries au cours d'une émission précédente. Le reportage s'était surtout révélé intéressant lors de la confrontation d'opinions des industriels et du conseiller en sélection professionnelle.

De cette émission, deux choses sont à retenir : d'abord que nous pourrions faire connaître, grâce à la T.V., les aspects divers de notre exploitation et, ensuite, qu'on a pu réaliser un remarquable travail de « relations publiques » en montrant que la Société Nationale prend les plus grandes précautions dans la sélection du personnel destiné à conduire des véhicules routiers.

### **LE SERVICE PSYCHOTECHNIQUE A LA S.N.C.V.**

C'est pour en savoir plus long au sujet de la sélection professionnelle que nous sommes allés trouver Mlle A.-M. Van Lierde, dans son bureau, où ont déjà défilé, l'an dernier, près d'un millier de candidats à un emploi aux Vicinaux.



Vue de l'appareil conçu par le professeur Faverge. Cinq points lumineux se déplacent à des vitesses différentes sur les 3 cercles concentriques. (Photo Roels.)

« Auriez-vous l'obligeance, Mademoiselle, de nous expliquer sommairement quelles sont les épreuves que doivent subir tous ceux qui veulent devenir agent de la S.N.C.V. ? »

« Un premier tri a déjà été opéré, à l'échelon local », nous déclare Mlle Van Lierde « et parfois les candidats qui nous sont envoyés par les directions régionales ont déjà réussi un examen sommaire de conduite d'automobile.

» Les futurs conducteurs-receveurs constituent la majorité de nos candidats, car nos Groupes n'ont guère besoin actuellement d'employés ou d'ajusteurs. Nous examinons également les agents, déjà en service, qui sont appelés à desservir les autobus. Le récipiendaire passe d'abord, ce que nous appelons des tests « papier-crayon », c'est-à-dire écrits, qui, par leur diversité étudiée, nous permettent d'avoir une connaissance des possibilités (du potentiel) du candidat. Par ces tests nous vérifions également certaines connaissances élémentaires, car nous rencontrons, par exemple, chaque semaine, des candidats-receveur incapables de faire les quatre opérations fondamentales de calcul.

» Le candidat passe ensuite à l'appareil que vous connaissez et qui a été construit à l'atelier de Liège-Saint-Gilles. Il s'agit d'un test de surveillance où l'homme dispose de deux boutons-poussoirs ; les rencontres ou

dépassements de « spots » lumineux sur l'écran provoquent, suivant les instructions données, une réaction d'appuyer à droite ou à gauche.

» Ce test de surveillance a pour but de mesurer l'attention du futur conducteur, ainsi que sa résistance à la fatigue et à la monotonie. Car notre souci n° 1 dans ces épreuves de sélection, c'est la sécurité du voyageur. Nous ne recherchons pas à déceler des superhommes ou même des hommes parfaits, mais nous demandons à nos futurs conducteurs de pouvoir se concentrer, heure après heure, sur le trafic routier et d'être donc **attentifs avec régularité**.

» Faire preuve d'**attention sans tension nerveuse**, voilà ce qu'exige cette profession et nous sommes convaincus que l'appareil Faverge permet de déceler les limites de la fatigue de l'attention. »

« Un vaste travail supplémentaire va m'attendre bientôt », nous dit pour conclure Mlle Van Lierde, « c'est de revoir, après 3 ans, les dossiers des conducteurs engagés après un examen psychotechnique, car, à ce moment, je tâcherai d'étudier la concordance entre la réalité et les résultats de l'épreuve psychotechnique, afin de modifier éventuellement celle-ci.

» Mais ceci est une autre histoire et je crois que l'attention de vos lecteurs est arrivée également à sa limite ! »

## M. Jordens, instructeur, quitte le dépôt de Louvain

Le mardi 31 janvier, M. J. Jordens a été fêté à l'occasion de sa mise à la retraite. Agent particulièrement consciencieux, il n'hésita pas, à l'âge de 57 ans, à apprendre à conduire une automobile pour ensuite obtenir la qualification d'instructeur. Presque tous les conducteurs de Louvain sont passés par ses mains et ils sont environ 80 !

Il n'a jamais ménagé sa peine pour perfectionner le travail de ses élèves et en faire de parfaits conducteurs. Son départ sera ressenti au dépôt de Louvain et c'est pourquoi il fut décidé qu'il fallait marquer ce jour d'une cérémonie spéciale laquelle eut lieu au domicile de M. Van Espen, chef de service.

En présence de M. Verschaeve, Ingénieur en chef, de M. J. Janssens, Inspecteur principal, de M. Meerten, Inspecteur technique, et de MM. Timmermans et Baggerman, chefs de service, et de nombreux contrôleurs et employés, un beau cadeau fut remis à M. Jordens. Après le départ des représentants de la Direction, la petite fête continua dans une excellente ambiance.



M. Jordens, entouré de ses anciens élèves.

Le samedi 4 février, M. Jordens fut encore fêté, mais cette fois par le personnel « autobus » de Louvain, qui lui offrit deux splendides cadeaux. Le héros de la fête répondit, très ému, à ces marques spontanées de sympathie.



Le samedi 28 janvier, a eu lieu à Anvers, la traditionnelle remise des décorations civiques. Au centre du groupe nous voyons M. Vermeire, Directeur, entouré de ses ingénieurs et chefs de service, et de Mlle Cornelissens, assistante sociale.

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

## NAISSANCES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Mireille chez M. CLUDTS A. (Zaventem).

### BRABANT

Chantal chez M. VANDEN BOSCH Fr. (Molenbeek-St-Jean).

Jean-Paul chez M. NEUBOURG N. (Meerbeke).

Chantal chez M. CORDIER R. (Nivelles).

Christiaan chez M. SEGHERS J. (Pepingen).

Paul chez M. BLOMAAERT J. (Londerzeel).

Marie-Jeanne chez M. DE VITS R. (Kester).

Thierry chez M. ALSTEEN R. (Blanmont).

Gilbert chez M. DE GREEF J. (Wambeek-Ternat).

Martine chez M. PLETINCKX F. (Gooik).

Dirk chez M. HEYVAERT F. (Essene).

Wivina chez M. ROELANTS J. (Grimbergen).

Eric chez M. CRETEN P. (Orsmaal-Gussenhoven).

Lutgarde chez M. EMMERECHE F. (Humbeek).

Pieter chez M. DERIDEAUX L. (Dilbeek).

Marc chez M. WILLEMS F. (O.L.V. Tielt).

Gerda chez M. VAN CASTEREN R. (Tremelo).

### LIEGE

Jean-Paul chez M. DEVOS P. (Ans).

Jean-Pol chez M. MALPATS J. (Liège).

Viviane chez M. BOUQUILLON T. (Liège).

Patricia chez M. VANESSE P. (Ans).

### HAINAUT

Jacques chez M. VAN HEMELRIJCK J. (Mons).

Brigitte chez M. DELPORTE V. (Charleroi).

Philippe chez M. ADANT R. (Lobbes).

Bertrand chez M. BOUCQUIAUX R. (Houdeng-Aimeries).

Georges chez M. BOSTOEN N. (Trazegnies).

Jean chez M. LEBRUN M. (Herchies).

Christine chez M. RICHELET W. (Houdeng-Goegnies).

### NAMUR-LUXEMBOURG

Francine chez M. KENLER J. (Fauvillers).

Catherine chez M. DEVIGNE J. (Yvoir).

Bernard chez M. SANDRI H. (Sautour).

Silviane chez M. HESBOIS L. (Custinne).

Marie chez M. SIMON A. (Grand-Leez).

Marie chez M. WILMOT J. (Florennes).

## MARIAGES

### BRABANT

M. VELDEMAN Adolf a épousé Mlle VANHECKE Paula.

M. DELFOSSE Eugène a épousé Mlle DUMONT Marie-J.

M. JANSSENS Henri a épousé Mlle PIJPELS Godelieve.

### LIEGE

M. POMMEE Pascal a épousé Mlle VANHENGEL A.

### HAINAUT

M. LEDOUX Jean a épousé Mlle SONDERVORST L.



N. Moons.

A débuté à Leerbeek comme piocheur en 1922. Il est resté constamment attaché à l'équipe V.T. de ce dépôt.



J.B. Harth

Débuta comme receveur le 15-7-1911 à Arlon. Nommé conducteur d'A.R. en 1934, il fut successivement nommé chef-receveur en 1938 puis contrôleur à Amberloup en 1943.



Alf. Henkinet

Débuta à l'atelier de Liège-St-Gilles comme ajusteur, le 10-4-1921. Il fut nommé brigadier en 1927. Ses collègues se rappelleront longtemps qu'il fut un excellent infirmier.



Eug. Driesen

A débuté comme ajusteur à l'atelier d'Hasselt le 16-9-1912. Il fut nommé chef d'atelier en 1933 puis contremaître 1<sup>e</sup> cl. en 1946 et le 1-5-1955 il fut nommé contremaître de 1<sup>e</sup> cl. d'élite.



E. Marien.

Est entré en service le 14-3-1921 comme conducteur électrique au dépôt de Charleroi où il a accompli toute sa carrière.



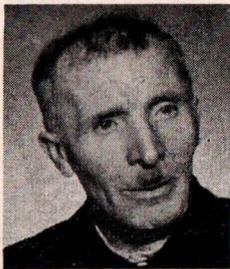
Aug. Wullaert.

Est entré en service le 1<sup>er</sup> janvier 1919 comme piocheur au service des Voies et des Travaux de Courtrai, où il a terminé sa carrière.



J. Vanhaeren.

Est entré en service le 31-8-1917 en qualité de bobineur à Liège-St-Gilles. Il fut nommé brigadier dès octobre 1918 et mena à son terme une carrière exemplaire de 43 années de service.



Alf. Boens.

Est entré à la S.N.C.V. comme conducteur électrique le 23-1-1919 sur les lignes du Courtrais où il termina sa carrière.



Léon Lapierre.

Est entré en service le 11-3-1923 comme receveur. Ayant appartenu au dépôt de La Louvière, il a fait toutes les lignes du Centre.



Joseph Strubbe.

Est entré aux Vicinaux le 30-5-1923 comme conducteur sur les lignes du littoral. Il devint conducteur d'autobus en fin de carrière.

# A L'ADMINISTRATION CENTRALE

## Remise des distinctions honorifiques



De gauche à droite : MM. J. Félix, J. Defraigne, L. Ceysens, E. Cobut, G. Hecq, J. Hemberg, J. Lindenlauf, H. Roland, A. Wilmotte.



De gauche à droite : MM. J. Montaigne, F. Verbeke, A. Vanden Eede, J. Vanderbruggen, J. Ongena, J. De Boeck, Ingénieur en Chef-chef de service, E. Finet, I. Van Aenroyde, E. Vanderhaegen.

La remise annuelle des distinctions honorifiques eut lieu le vendredi 30 décembre, en fin d'après-midi.

Dans son allocution, M. le Directeur Général souhaita, à chacun, une bonne santé et une année prospère ; ensuite il appela successivement les fonctionnaires et agents dont les noms suivent, il les félicita personnellement en leur remettant le bijou de la décoration qui leur était attribuée.

Puis, levant son verre, il invita les agents à boire à la santé des décorés. Cette suggestion reçut l'approbation enthousiaste de tous, puis quelques jeunes dames dévouées se chargèrent d'offrir à leurs collègues masculins les traditionnels biscuits et cigarettes. On ne pouvait assurément mieux terminer une année de travail.

### ORDRES NATIONAUX.

#### Officier de l'Ordre de Léopold.

Cobut E., Inspecteur en Chef.

#### Officier de l'Ordre de Léopold II.

Tasson W., Inspecteur principal ;  
Finet Ed., Inspecteur principal ;  
Verbeke F., Inspecteur ;  
Roland H., Inspecteur ;  
Defraigne J., Inspecteur ;  
Ongena J., Inspecteur.

#### Chevalier de l'Ordre de Léopold.

Huens J., Inspecteur ;  
Felix J., Chef de bureau ;  
Wilmotte A., Chef de bureau ;  
Hecq G., Conseiller-adjoint ;  
Lindenlauf J., Conseiller-adjoint ;  
Van Aenroyde I., Inspecteur principal ;  
Hemberg J., Chef de bureau ;  
Ceysens L., Chef de bureau ;  
Montaigne J., Chef de bureau.

#### Chevalier de l'Ordre de la Couronne.

Vanden Eede A., Inspecteur.

### DECORATIONS CIVIQUES.

#### 35 années de service.

#### Croix civique de 1<sup>re</sup> classe et Breloque vicinale.

De Boeck J., Ingénieur en Chef, Chef de service.

#### 25 années de service.

#### Médaille civique de 1<sup>re</sup> classe.

Vanderbruggen J., contrôleur.

#### Médaille civique de 2<sup>me</sup> classe.

Vanderhaegen E., huiss.-concierge.

Vers la fin décembre nous avons appris avec regret le décès inopiné de M. H. Moors, agent de la direction T. Achats. Le défunt, âgé de 61 ans, avait été transféré en 1948, du Groupe des Flandres, où il avait débuté en 1928.

Notre collègue R. Dutry, qui avait été gravement accidenté en décembre 1959, a repris du service et chacun, rue de la Science, a été heureux de le revoir en activité.

## LES LONGUES CARRIÈRES



J. Vanherweghe

Est entré en service comme ajusteur, à Courtrai, en 1922. Après être passé au mouvement, il termina sa carrière à l'atelier.



J. Van Gils

Est entré en service le 4-4-1922 à l'atelier du dépôt d'Ostende. Le 1-4-1952, il fut nommé brigadier et c'est dans ce grade qu'il a atteint l'âge de la retraite.



L. Schollaert

Débute le 2-6-1914 comme receveur à Ostende. En 1928, il fut nommé commis, ensuite commis de 1<sup>re</sup> cl. en 1937 et commis ppl en 1954.



H. Degroef.

A débuté le 25-6-1913 comme conducteur à Grimbergen. Il a desservi les lignes électriques vers la capitale jusqu'à sa mise à la pension.



A. Verschueren.

Est entré le 10-4-1917 comme receveur à Turnhout où il a connu le service vapeur, l'autorail et l'autobus.

## Brabant

### ACTES DE PROBITE

On est surpris quand on voit avec quelle facilité certains voyageurs « sèment » leur argent. Heureusement nos agents sont vigilants et honnêtes.

Le receveur L. Noël, de Chastre, a trouvé et remis un porte-monnaie contenant 1.268 F ; L. Leclercq, de Nivelles, un portefeuille contenant 620 F ; R. Delwiche, de Chastre, un portefeuille contenant 1.200 F, et le dernier mais pas le moindre, Vander Cruyce (Asse) qui a trouvé deux jours avant la Noël une sacoche contenant 14.000 F. Le propriétaire (de nationalité française) a pu récupérer cette somme importante.

Merci à tous ces collègues qui contribuent au bon renom des Vicinaux.

## Namur-Luxembourg

### ACTES DE PROBITE

Roger Baudet, de Forges (Chimay),

a trouvé et remis un porte-monnaie contenant 380 F.

Albert Brosse, de Forges (Chimay), un porte-monnaie.

Gabriel Bouchat, de Wellin, un sac de dame contenant 4.979 F.

André Dandoy, de Namur, un sac de dame.

Fernand Lambert, de Namur, un porte-monnaie contenant 185 F.

Auguste Materne, d'Arlon, un porte-monnaie contenant 1.066 F.

Marcel Lignier, de Namur, une montre-bracelet en or.

### LE SERVICE SOCIAL

Informe le personnel des Groupes de Namur-Luxembourg et de Liège que Mlle Cobraiville L., Auxiliaire Sociale, succédant à Mme Mommer H., se charge d'assurer les permanences suivantes :

— à Andenne (atelier) : de 9 à 12 h., le premier lundi de chaque mois ;

— à Liège (dépôt de St-Gilles) : de 14 à 15 h., les 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> jeudi de chaque mois, au réfectoire des employés.

Aux lecteurs de la région intéressée, il est rappelé que Mlle Spaas M., Auxiliaire Sociale, tient une permanence au dépôt de Bassenge, de 9 à 11 h., le premier vendredi des mois impairs.



### Agents des Groupes mis à la pension

Mois de nov.-déc. 1960	Années de service	Groupe
VERSCHUEREN A., receveur . . . . .	36	Anvers
JACQUEMIN A., machiniste . . . . .	33	»
PACQUE A., ouvrier d'élite . . . . .	33	»
BOEYKENS C., ouvrier qual. . . . .	30	»
VERELST J., piocheur . . . . .	29	»
VANAUBEL L., chef de dépôt 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	44	Limbourg
MARCHAL P., ouvrier qual. 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	40	»
VAN GILS J., brigadier . . . . .	39	Flandre Occ.
VANHERWEGHE G., ouv. semi-qual. . . . .	38	»
STRUBBE J., conducteur A.B. . . . .	38	»
BOENS A., conducteur él. . . . .	37	»
WULLAERT A., piocheur . . . . .	37	»
COMMEENE H., ouvrier qual. . . . .	36	»
VANDEWALLE K., piocheur . . . . .	33	»
BEKAERT L., conducteur él. . . . .	32	»
SOETE A., receveur . . . . .	32	»
DE VROE G., conducteur A.B. . . . .	27	Flandre Or.
VERELST F., chef-receveur . . . . .	39	Brabant
MOONS N., piocheur . . . . .	36	»
HERMANS J., chef-receveur . . . . .	32	»
TRICOT E., ouvrier d'élite . . . . .	29	»
GEYSSENS A., receveur . . . . .	29	»
SCHOETERS J., receveur . . . . .	25	»
LAPIERRE L., receveur . . . . .	36	Hainaut
DEVALLEE R., piocheur . . . . .	27	»
PICARD A., piocheur . . . . .	44	Namur-Lux.
DEMARTEAU E., brigadier . . . . .	33	»
BAY E., ouvrier semi-qual. . . . .	33	»
RICHARD G., brigadier . . . . .	32	»
VANDERUSE C., conducteur él. . . . .	31	»
BENAETS V., chef-piocheur . . . . .	47	Liège
VANHAEREN J., brigadier . . . . .	41	»
LUCAS A., ouvrier qual. . . . .	39	»
DESTREE A., ouvrier semi-qual. . . . .	34	»
ROBERT E., piocheur . . . . .	30	»
DEHOSAY A., chef-receveur . . . . .	27	»

## Les propos du Contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** Est-ce que les voyageurs vous ont aussi parlé de cet autobus de la R.A.T.P. pris d'assaut dans la banlieue de Paris ?

**RECEVEUR :** Vous pensez, d'autant plus que le matin je vais très loin, à vide, et qu'au retour, dès le départ, notre bus est presque rempli.

**B. :** Le plus extraordinaire c'est qu'il paraît que ces voyageurs de Rungis qui ont « attaqué à l'aube » n'étaient pas des durs métallos ou des dockers sans manières, mais de doux comptables, de souriantes dactylos, d'aimables vendeuses.

**R. :** Cette action de commando a eu son effet, puisque la Radio a annoncé que la R.A.T.P. avait été autorisée à ajouter un service.

**B. :** Ce que nous pouvons en tirer comme leçon, c'est que les contrôleurs doivent signaler les situations anormales ou des pointes critiques. Le transport en commun est une chose mouvante qu'il faut suivre de près.

**R. :** Et à part ça, chef, ça « roule » ?

**B. :** Maintenant, oui, mais je ne sais pourquoi, depuis un certain temps et jusqu'à hier matin, je me sentais de « mauvais poil ».

**R. :** Et qu'est-ce qui vous a remis sur pied ?

**B. :** Voilà, hier donc, j'avais été chargé de suivre, dès 6 h du matin, un chauffeur-conducteur débutant. Je vis tout de suite que cela ne lui plaisait pas : les sourcils froncés, le regard dur et son air excédé en disaient long ; moi-même, j'étais de mauvaise humeur car j'avais ressassé toute la nuit une remarque impertinente de mon fils ; vous voyez d'ici le tableau ! Il faisait encore nuit et nous avions déjà fait un voyage, lorsqu'à 7 h 30 deux jeunes gens montèrent. Ce qui me frappa, c'est qu'ils avaient les paupières baissées, puis j'aperçus dans la main du premier la poignée d'une canne blanche. En montant, il lança une plaisanterie à son compagnon qui éclata de rire. Je vis ensuite que le second avait la main sur l'épaule du premier.

**R. :** Il était aussi aveugle ?

**B. :** Eh oui, aussi je les guidai vers une banquette vide, à l'entrée. Mon conducteur, sidéré, regarda un instant ces deux aveugles qui allaient au travail, la blague aux lèvres. Il me regarda, sourit, puis débraya sans mot dire.

**R. :** Vous aviez reçu, tous deux, une matinale leçon d'optimisme !

**B. :** Au terminus, nous avons échangé nos impressions, puis j'ai expliqué au conducteur que je n'étais venu sur la voiture que pour l'aider, si c'était nécessaire, et nous nous sommes quittés bons amis.

**R. :** Je suis sûr que vous avez déjà pensé souvent à vos deux aveugles de l'autobus.

**B. :** C'est exact. Voyez-vous c'est un des côtés agréables de notre métier, nous apprenons beaucoup de choses grâce aux contacts humains que nous avons chaque jour.

# Les « Poids Lourds » au Salon Automobile 1961

On avait annoncé que, cette année, il n'y aurait pas de « poids lourds » au Salon. Cependant, dans deux ailes attenantes au hall central, nous avons pu examiner quelques autobus de diverses marques.

Les firmes Mercedes-Benz et Magirus-Deutz exposaient toutes deux un véhicule de transport interurbain. Nous avons remarqué que les constructeurs d'outre-Rhin équipent leurs autobus d'un porte-bagages du côté droit et que le recouvrement des sièges est particulièrement soigné.

La firme hollandaise DAF, qui vient de lancer une petite voiture aux principes assez révolutionnaires, et qui était déjà connue comme fabricant de poids lourds, présentait un autobus carrossé en Belgique ; ce véhicule offre 40 places assises et 32 places debout.

La firme Brossel exposait trois châssis nus, ce qui est extrêmement intéressant pour les professionnels. Un de ces châssis était du type à moteur horizontal, placé à l'arrière. Il intéressera nos lecteurs d'apprendre que dix autobus, équipés d'un tel châssis, seront mis en service sur nos lignes dans les prochains mois. Ce châssis se différencie encore du 98 DAR Brossel, dont nous possédons des centaines d'exemplaires, par les détails suivants :

Sa suspension comprend des éléments

pneumatiques qui permettent de maintenir constante la hauteur du véhicule, quelle qu'en soit la charge ; d'autre part, le radiateur est placé à l'avant. Si le mouvement de l'air créé par le déplacement du véhicule suffit à lui seul à maintenir l'eau à une température normale, le ventilateur ne tourne pas, ce sera le cas en hiver. Mais, en été, l'air ambiant peut atteindre une température telle que l'action du ventilateur devienne nécessaire. Le moteur électrique autonome du ventilateur se mettra alors automatiquement en marche par l'enclenchement d'un thermo-contact. La carrosserie de ces dix autobus ne comportera pas la casquette d'appel d'air que chacun connaît, puisque le radiateur est placé à l'avant.

La firme Brossel présentait aussi un autobus spécialement étudié pour les besoins des exploitants belges. A part la livrée de la carrosserie qui était verte, ce véhicule ressemblait beaucoup à nos propres autobus, ce qui n'est pas étonnant puisqu'il avait été construit selon les prescriptions normalisées par le Ministère des Communications. Les constructeurs ont spécialement cherché à faire une version légère de l'autobus que nous utilisons ; ils y ont indiscutablement réussi puisque sans s'écarter des modes de réalisation classiques, ils sont arrivés à ramener la tare à 6.910 kg.

Il est probable que nos constructions futures s'inspireront de cette nouvelle technique qui tend à réduire le poids mort.

## NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ AUTOMOBILE

Des ingénieurs américains viennent d'utiliser la carrosserie d'une Dauphine pour réaliser une voiture électrique qui reçoit son courant de batteries d'accumulateurs. Le moteur est placé à l'arrière. Cette voiture peut parcourir 100 kilomètres sans être rechargée. Vitesse maximum : 60 km/h.

La voiture sans chauffeur qui roule sur une route électronique, a été présentée à Princeton. Sous l'asphalte, des câbles magnétiques reliés à des détecteurs et à des signaux de contrôle installés sur les bas-côtés transmettent leur influx à un câble central qui tient le rôle de lien. Deux antennes placées à l'avant du véhicule, sous le pare-chocs, captent à travers la chaussée les modulations diffusées par le lien. Leur intensité provoque le départ, l'accélération, le freinage et l'arrêt de la voiture.

(Berliet Information.)

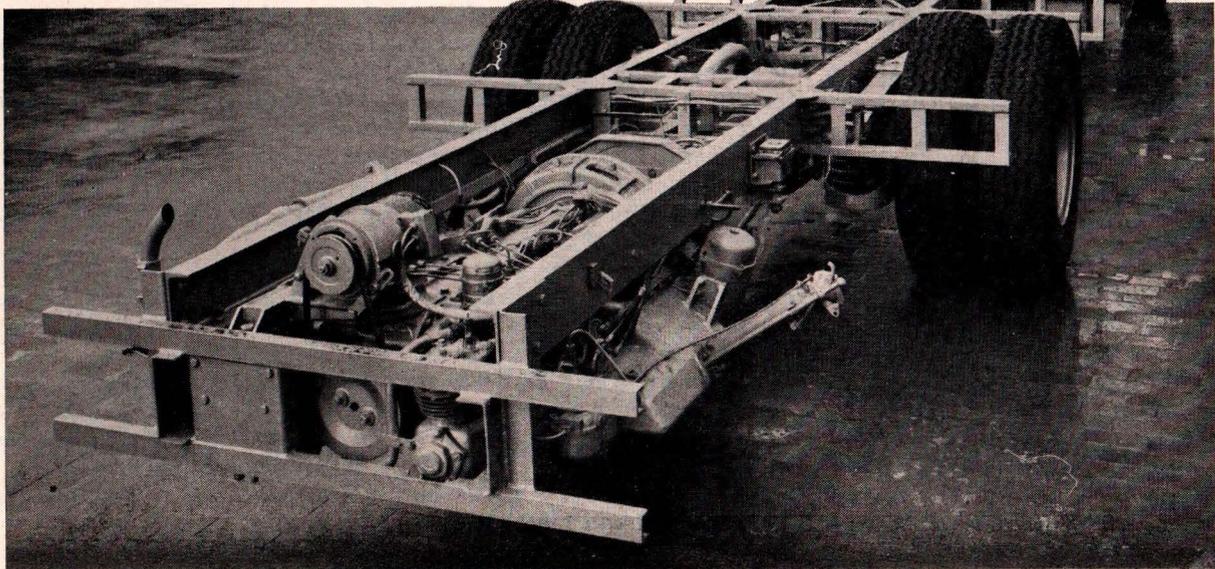
## HUMOUR

### UN ARRÊT MAL CHOISI

Un inspecteur de l'Administration Centrale et un chef de service d'une Direction régionale suivent, en autobus, le tracé d'un nouveau service et examinent, notamment, si les emplacements proposés pour les arrêts conviennent.

Arrivés presque en fin de parcours, le chef de service déclare que la halte proposée ne peut convenir en aucune manière ; l'autre insiste et finalement ils descendent pour voir les lieux de plus près. L'inspecteur descend le premier, pose le pied sur le trottoir et reste pétrifié en lisant, sur le mur en face de lui, une grande inscription : « DEFENSE DE DEPOSER DES IMMONDICES ».

Le châssis à moteur horizontal avec radiateur placé à l'avant.



# LES PASSAGES A NIVEAU

Il y a deux mois, un autobus (soulignons qu'il ne s'agissait pas d'un véhicule de la S.N.C.V.), a été pris de plein fouet par un train, à un passage à niveau, et trainé sur une longueur de 70 m. ; le convoi roulait à 30 km-heure, alors que la vitesse autorisée, à un passage à niveau, est de 40 km-heure. Ce passage à niveau non gardé est muni de signaux automatiques, équipés de feux et du signal sonore, mais non pourvu des barrières partielles automatiques. Un feu rouge clignotant double le signal sonore pour interdire le passage ; un feu blanc lunaire clignotant, autorise le passage.

L'autobus a franchi le passage à niveau alors que la signalisation « feu rouge clignotant » et le signal sonore interdisaient la traversée. A ce sujet, les témoignages des témoins sont formels. De son côté, le conducteur d'autobus déclara ne rien avoir entendu (alors qu'il est prouvé que le signal sonore peut être entendu dans une automobile avec glace fermée, à 100 m.) ; il affirma, d'autre part, avoir vu un signal vert, alors que : ou bien le signal était blanc lunaire, ou rouge, ou noir en cas de dérangement, mais il ne pouvait être vert.

Or, la législation concernant la traversée de passage à niveau est très stricte et très précise. Il est fait une différence entre un passage pourvu de barrière et celui

qui est simplement protégé par un feu et un signal sonore.

C'est ainsi qu'au chapitre II, section III, article 17, de l'A.R. du 18 octobre 1957 relatif à la signalisation des passages et traversées à niveau de la voie publique par des voies ferrées, il est dit :

« Il est interdit à tout usager de la voie publique de s'engager sur un passage à niveau ou sur une traversée, dans l'un des cas ci-après :

- a) lorsque les barrières sont en mouvement ou fermées,
- b) lorsqu'un feu rouge clignotant est allumé,
- c) lorsqu'un signal sonore est en fonctionnement. »

Il n'y a donc pas de discussion : dès qu'un feu rouge brûle, il FAUT s'arrêter.

Le jugement n'a pas encore été rendu et au demeurant cela ne nous concerne pas, mais ce que l'on peut affirmer d'après les éléments de l'enquête, c'est que le chauffeur n'a pas pris toutes les précautions qui s'imposent pour traverser le passage à niveau.

Par contre, lisez maintenant la relation d'un fait authentique, survenu en France, et qui prouve que le conseil : « Garde-toi à gauche, — Garde-toi à droite » est toujours payant.

## Le « wagon fou » non prévu à l'horaire

Un conducteur affecté au transport des écoliers dans les Pyrénées, démarre de son village vers une école de la région, avec un autobus contenant 28 enfants. Il ne fait pas encore jour, mais le conducteur fait cette route tous les jours. Il sait qu'il va arriver à un passage à niveau et croiser une ligne de chemin de fer où ne passent que trois trains par jour. Il connaît les heures de passage et il n'y a JAMAIS de train à ce moment de la journée. Cependant, il ralentit et arrivé à cinq mètres des voies, il regarde à gauche et à droite. A ce moment, il voit surgir à toute vitesse une masse sombre. Il enfonce le pied sur la pédale du frein, les enfants sont projetés les uns sur les autres, mais le bus s'est arrêté... C'était un wagon fou, un wagon qui était parti tout seul !

Le chauffeur interviewé a avoué n'avoir pu manger pendant deux jours.

On pourrait dire qu'au point de vue de la loi, il n'a fait que son devoir. Soit. Mais c'est néanmoins son esprit de prévention qui a triomphé de l'habitude et du laisser-aller quotidien, et qui l'a incité tout de même à regarder alors qu'il était sûr qu'aucun train ne passait jamais à cette heure. Cette prudence mérite un coup de chapeau.

## POUR VOUS, MADAME

Chère Madame,

*Je prends la respectueuse liberté de m'adresser à vous.*

*Votre mari me connaît, mais vous ne me connaissez probablement pas.*

*Rassurez-vous tout de suite. Je n'essaie pas de vous vendre quelque chose, je ne sollicite pas votre inscription à une assurance quelconque, je ne vous demande pas d'argent ; mais je voudrais simplement que vous deveniez ma collaboratrice en vue d'assurer la sécurité de votre mari au travail et sur le chemin du travail.*

*Je connais votre époux depuis longtemps ; je le connais peut-être depuis plus longtemps que vous. C'est un brave homme, qui aime travailler, qui ne gaspille pas son argent et qui aime son intérieur.*

*Mais ce que vous ignorez probablement, c'est qu'il n'est pas toujours prudent au cours de son travail. Il ne suit pas toujours mes conseils. Par exemple, il omettra de porter ses souliers de sécurité parce qu'il les a oubliés dans son armoire-vestiaire ; il meulera sans lunettes.*

*Tenez, l'autre jour, je l'ai vu travailler sur une échelle qui était manifestement trop courte. Il risquait une vilaine chute.*

*Je lui ait dit qu'il ne devait pas faire l'acrobate, et je lui ai montré une échelle plus longue disponible, qui se trouvait à vingt pas. Il m'a répondu avec un grand sourire : « Mais c'est pour gagner du temps que je fais ça. Et puis, regardez. Monsieur, j'ai déjà fini ! ».*

*Je voyais bien que je ne l'avais pas persuadé. Et alors je lui ait dit que je vous en toucherais un mot. Il ne m'a pas cru et est parti en riant.*

*Mais il a eu tort de ne pas me croire, puisque je vous raconte maintenant toute l'histoire.*

*Chère Madame, je vous en prie, usez de tout votre amour, usez de tout votre pouvoir, pour amener votre mari à écouter les sages conseils que je lui donne. Quand vous l'embrassez le matin, lorsqu'il part à son travail, répétez-lui : « Papa, soit bien prudent ».*

*Pensez au drame que cela ferait dans votre ménage, si, à la suite d'une imprudence, votre mari sortait mutilé d'un accident. Votre présent bonheur serait anéanti et l'avenir de vos enfants compromis.*

*Chère Madame, je sais que je puis compter sur vous.*

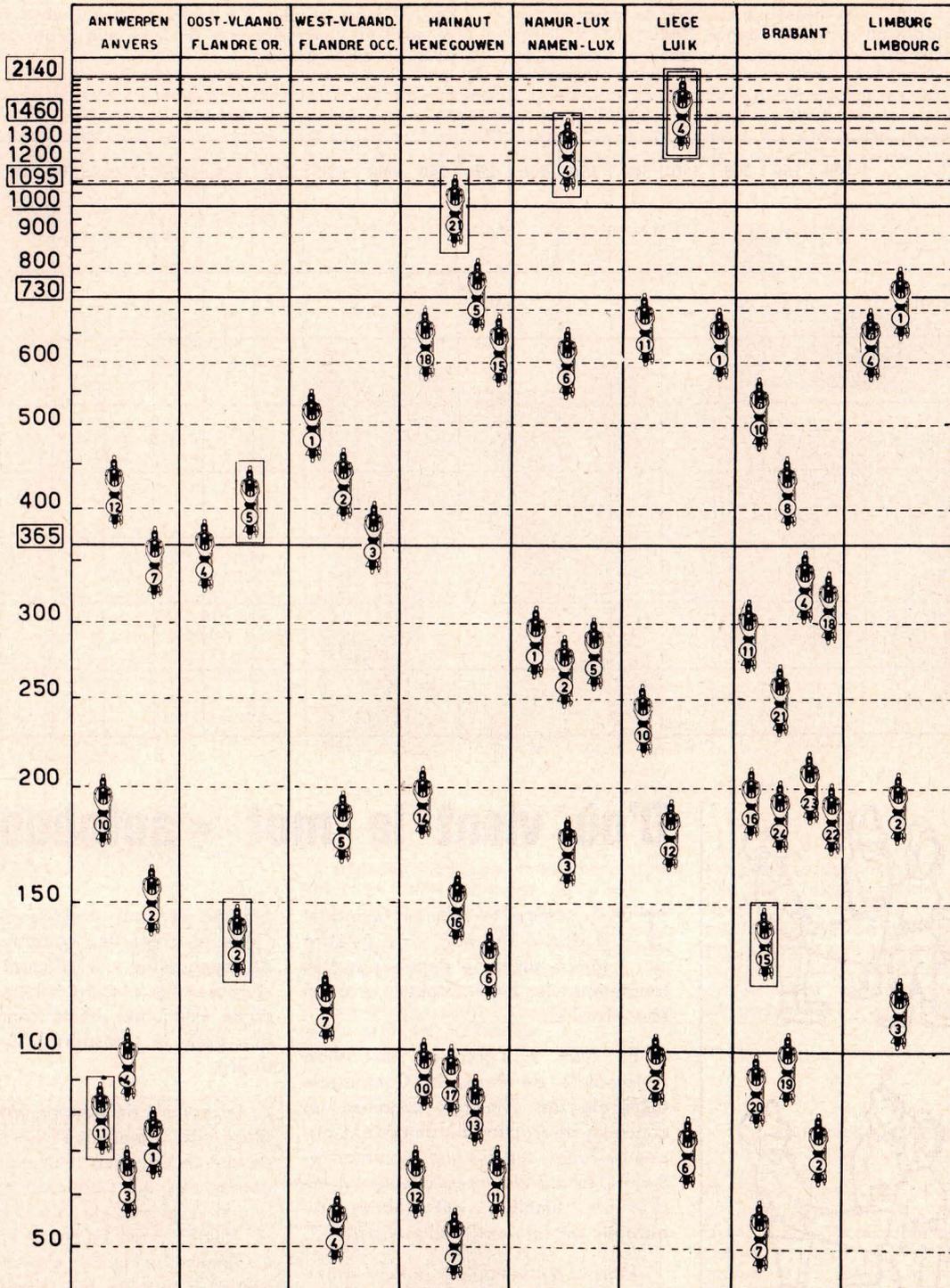
*Je vous salue très cordialement, Chère Madame, en vous adressant d'avance un grand merci.*

(Extrait de la Chronique Shell.)

LE CHEF DE SECURITE.

# Concours-record de Sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 31 DECEMBRE 1960



**Ne  
courez  
pas de  
risques**



**Mettez  
votre  
écran  
facial**

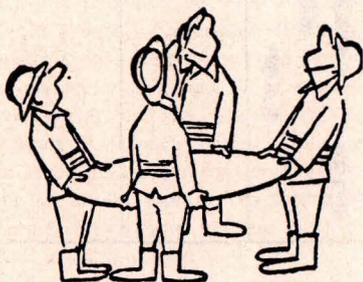
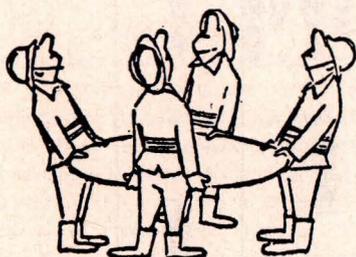
# Equipes ayant atteint un record de 100 jours et plus

Vous avez suivi avec beaucoup d'intérêt la position des différentes équipes au cours de l'année 1960.

Il vous intéressera certainement de connaître, à la fin de cette année, le nombre d'équipes qui ont atteint un record

de 100 jours et plus. Le tableau ci-après vous renseigne à ce sujet et vous permettra de faire une petite comparaison avec un autre groupe.

Nombre de jours	100	150	200	250	300	350	400	450	550	600	650	700	800	1050	1200	1450	2100	Nombre d'équipes
Gr. Anvers . . . . .	3	1	1		2	1		1										9
Gr. Fl. Orientale . . . . .			1		1	2	1											5
Gr. Hainaut . . . . .	1	3	3		3	1	1		1	1	1	1	1	1				19
Gr. Namur-Lux. . . . .				1	2					1	1					1		6
Gr. Liège . . . . .		1		1	1	1					1	2					1	8
Gr. Brabant . . . . .	3	1	5	2	2	2		1	1						1			19
Gr. Limbourg . . . . .			2									1	1					4
Gr. Fl. Occidentale . . . . .	1	1	1				1	1	1									7



## D'où vient le mot « autobus » ?

**T**OUT comme le nommé Quinquet a donné son nom à la célèbre lampe disparue depuis pas très longtemps, le mot autobus a aussi son histoire.

En 1905, à l'occasion du Salon Automobile de Paris, la Compagnie Générale des Omnibus organisa un concours de traction automobile. L'année suivante, sur la ligne Montmartre-Saint-Germain des Prés, circulaient les premiers **omnibus automobiles** ou **autobus** en services réguliers.

Mais d'où venait le nom « omnibus » qui désignait une voiture publique tractionnée par des chevaux ?

Vers 1825, dans Richebourg, faubourg de Nantes, fonctionnait une minoterie à vapeur. M. Stanislas Baudry, l'ingénieur industriel qui exploitait cette fameuse « pompe à feu de Richebourg » imagina de récupérer l'excédent d'eau chaude que lui fournissait sa machine, pour alimenter un grand établissement de bains publics, bains chauds, cela s'entend. Pour amener plus commodément ses clients

Nantais vers son établissement, il eut l'idée de créer des voitures pourvues de banquettes qui allaient chercher chez eux les citadins frileux ; à ceux-ci de s'acquitter d'une somme modique pour le transport jusqu'à Richebourg.

La voiture de Baudry partait de la place du Commerce et stationnait devant la boutique d'un marchand de nouveautés qui s'appelait M. Omnès, lequel se piquait de lettres et de latin et avait pris comme enseigne : « Omnès-Omnibus », c'est-à-dire Omnès pour tous, ce qui faisait dire aux Nantais : allons à l'**omnibus**. Ce mot ne pouvait mieux convenir pour désigner un véhicule qui pouvait transporter des voyageurs de toutes catégories.

C'est le même Baudry qui introduisit l'omnibus à Paris et fonda, en 1828, avec quelques amis, une « Entreprise des omnibus ».

M. LEFEVRE,  
Contrôleur (Groupe du Brabant).

# Les premières voitures publiques urbaines en France

Suite à l'article précédent, concernant l'origine du mot « omnibus », dû à M. Lefevre, contrôleur, il nous a paru intéressant de donner un historique des premiers essais, à Paris, de **voitures de transport en commun à itinéraire fixe** en le faisant suivre de quelques savoureux souvenirs sur les omnibus à chevaux parisiens.

Le fameux mathématicien Blaise Pascal fut le premier à introduire, à Paris, des voitures de transport en commun à itinéraire fixe.

Pascal fut toujours intéressé par les faits de la vie pratique ; il est l'inventeur de la brouette.

Il associa à son affaire quelques amis influents, parmi lesquels le marquis de Roannes. Louis XIV accorda des lettres de patentes à Pascal, dans lesquelles on lisait que « ces véhicules avaient été créés pour le confort des pauvres gens qui devaient se présenter à des Cours de Justice, ou qui étaient malades et si pauvres qu'ils ne pouvaient payer les deux pistoles exigées par les porteurs de chaises ou par les conducteurs de voitures. »

Les premières « carrosses à cinq sous » (carrosse était du féminin) commencèrent à sillonner Paris le 18 mars 1672.

Au début, l'usage des véhicules n'était pas permis à tous. Un décret royal en interdisait l'usage aux soldats, aux pages, aux laquais et aux autres domestiques en livrée, ainsi qu'aux artisans et aux porteurs. On

dit que Pascal, qui ne vécut que jusqu'à 39 ans, n'amassa guère d'argent grâce à son invention ; après 1678, on ne trouve plus trace de « voitures publiques », ni chez les chroniqueurs,

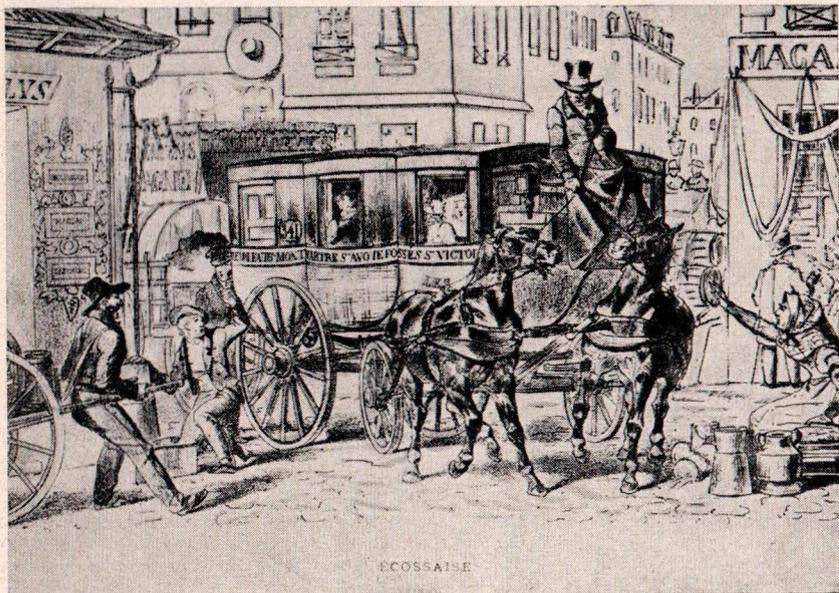
En effet, dès 1819, un certain Godot, s'inspirant du passé, peut-être sans le savoir, avait sollicité vainement du préfet de police, l'autorisation d'établir un service d'omnibus sur



Le carrosse à cinq sols.

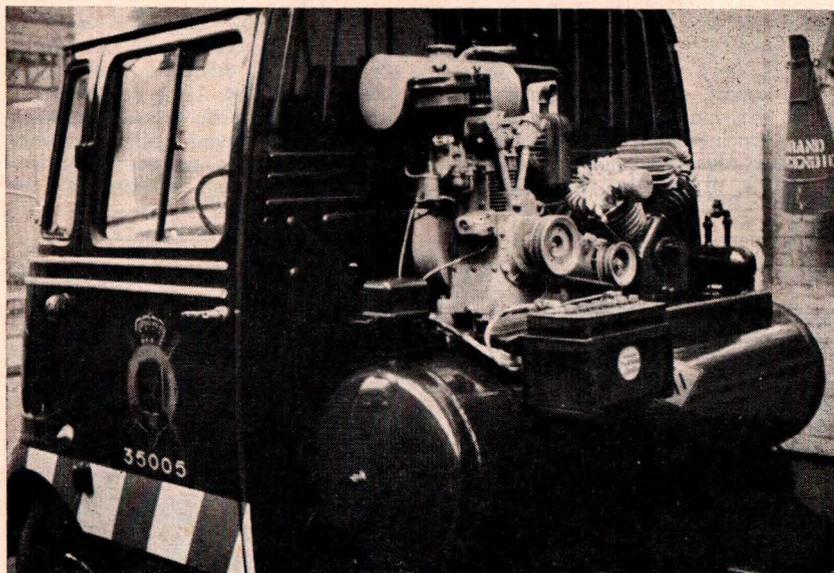
ni chez les historiens. Il est incroyable qu'il ait fallu attendre un siècle et demi pour voir apparaître à nouveau des voitures de transport en commun à itinéraire fixe, à Paris. C'est en 1828 seulement que l'idée de Pascal fut reprise, mais les rénovateurs du « carrosse à cinq sous » rencontrèrent les plus grandes difficultés.

les boulevards. Lorsqu'un nommé Baudry obtint l'autorisation et fit rouler, le 30 janvier 1828, le premier « omnibus » parisien, on peut dire que c'est de province que vint la lumière, puisque ce même M. Baudry avait fait circuler des véhicules semblables à Bordeaux (1817) et à Nantes (1826).



De nombreuses compagnies d'omnibus se créèrent dans différents quartiers de Paris et chacune, pour distinguer ses voitures, leur donna un nom particulier ; il y eut les « Citadines », les « Ecossaises », les « Hironnelles », etc... Tous les véhicules étaient à 15 places et n'avaient pas d'impériale ; le quinzième voyageur s'asseyait au fond, sur un strapontin, dos à dos avec le conducteur. Les compagnies eurent de la peine à subsister jusqu'au moment où un homme ingénieux inventa les « correspondances ». Une scène jouée dans une revue d'époque, et entièrement citée par le Larousse, permet de situer cette innovation en 1836 ! La seconde invention qui contribua au succès des omnibus, fut celle des places d'impériale à trois sous. En 1860, lors de l'agrandissement de Paris, la Compagnie Générale possédait 506 voitures et 6.716 chevaux, elle transportait plus de 76 millions de voyageurs par an.

# Du nouveau matériel pour les Voies et Travaux



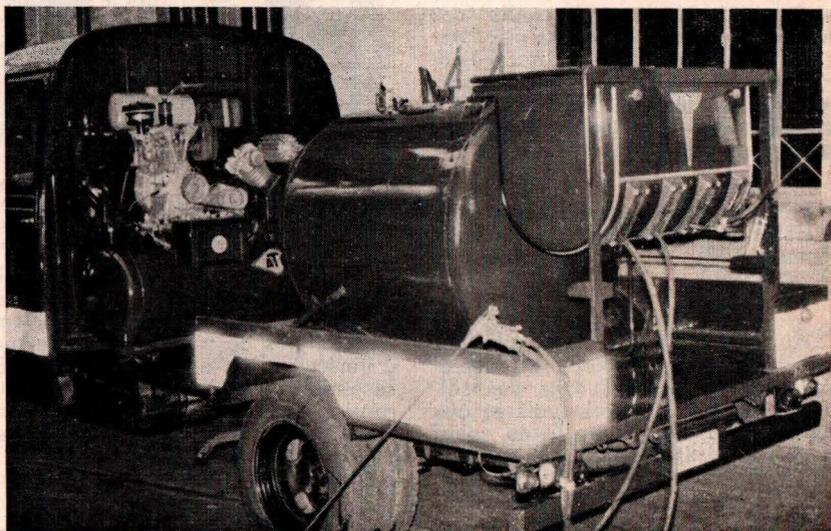
En décembre 1960, la Direction T a mis à la disposition des trois Groupes qui possèdent encore des lignes électriques, cinq nouveaux véhicules qui assureront le nettoyage des aiguillages au moyen d'un système à pression d'air et d'eau, et qui remplaceront progressivement les camions fournis il y a quelques années et dont le réservoir avait une contenance de 2.500 litres.

Le moteur de traction de ces camions est totalement indépendant de l'installation de compression. La photo, à gauche, montre le réservoir d'air comprimé surmonté du groupe compresseur, entraîné par un moteur à essence refroidi par air et qui peut assurer une pression de 12 kg.

La seconde photo représente l'ensemble du véhicule avec le réservoir d'eau d'une capacité de 925 litres, suffisante pour une journée de travail; l'air est maintenu sous pression minimum de 9 kg. et un détendeur ramène cette pression à 1 kg. maximum dans le réservoir d'eau.

On voit, à l'avant-plan, le pistolet et la canne d'aspersion dont l'extrémité est pliée pour racler le fond de l'aiguillage, en chassant en force les saletés vers l'avaloir.

Ces véhicules sont plus maniables que les précédents dans le trafic intense de nos routes et peuvent se garer plus facilement. Remarquons l'effet du flash photographique sur les bandes de scotch qui provoquent la réverbération de la lumière des phares dans l'obscurité.



## La saison betteravière



Cette photo, qui rappellera bien des souvenirs à de nombreux agents, a été prise, le croirait-on, le 31 octobre 1960. Un A.R. tracteur tire trois wagons de betteraves vers Tirlumont. Sur la plateforme du classique fourgon, le chef-train se tient prêt à actionner le frein à main.

La campagne betteravière 1960 a été spécialement réussie par rapport aux années précédentes; c'est ainsi qu'en 1959 nous avons transporté :

Betteraves . . . 3.828 wagons de 10 T.  
Pulpes . . . 1.482 wagons de 10 T.

En 1960, par contre, nous avons tractionné :

Betteraves . . . 6.209 wagons de 10 T.  
Pulpes . . . 2.389 wagons de 10 T.

ce qui représente une augmentation de plus de 60 p.c.; comme les emblavements sont restés pratiquement les mêmes, cet accroissement est dû à la qualité et la grosseur des betteraves.