



NOS VICINAUX

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

NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information
Affilié à l'Union des Journaux
d'Entreprise de Belgique

Rédaction : 14, rue de la Science
Bruxelles

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

N° 95

NOVEMBRE-DECEMBRE 1961

SOMMAIRE

	Page
Le service des Achats de l'Administration Centrale	3
Un nouvel appareil à dépoussiérer l'intérieur des autobus	5
Une visite à Schepdaal, au Musée du Tram	7
La campagne betteravière 1961 à Tirlemont	11
La fête des 1.000 jours à Liège St Gilles	13
Le Musée des Chemins de fer néerlandais	15

NOTRE PREMIERE PAGE

Cette remarquable photo est due à un de nos abonnés, le docteur P. Van Campenhoudt; elle a été prise, en janvier 1958, à Marcinelle (Bruyère) sur la ligne 52.

Rappelons que partant de Charleroi (Sud) le tram 50 passe par Marcinelle (Haies) - Marcinelle (Bruyère) - Nalinnes (centre).

La ligne 51 fait Charleroi-Marcinelle (Haies) et la ligne 52, en question, Charleroi-Marcinelle (Haies) - Marcinelle (Bruyère). On a peine à croire que cet endroit, qui ressemble à une steppe glacée, n'est qu'à 19 minutes de tram du centre de Charleroi.



La rédaction de NOS VICINAUX

souhaite

à ses fidèles lecteurs

une année 1962

heureuse et prospère

LE SERVICE DES ACHATS A L'ADMINISTRATION CENTRALE

LES HOMMES QUI ACHETENT POUR 10 MILLIONS PAR MOIS

On peut dire que la ménagère qui achète, chaque jour, les objets les plus divers, que ce soit une boîte de tomates ou un nouveau fauteuil, dirige une sorte de bureau d'achat.

De même, les commandes rédigées à l'Administration Centrale par les 11 agents du Service des Achats, sont essentielles pour maintenir les activités de notre Société. La comparaison ne va pas plus loin, car la première différence, c'est le montant des dépenses ! On peut estimer, annuellement, à plus de 126 millions de francs la valeur des achats effectués par ce service. Bien entendu, ce chiffre ne comprend pas les sommes affectées au paiement des autobus que nous achetons régulièrement et qui sont commandés directement par le service compétent, ni l'ensemble des petites commandes passées directement par les Groupes.

Les besoins d'une Société de transports en commun sont multiples; cela va de la boîte d'attache-tout à... un autobus de 13 mètres ! En fait, nous dit M. De Moor, Inspecteur en Chef, qui, depuis près de 4 ans, dirige le service des Achats, si vous me demandez d'établir une liste des objets et matériaux nécessaires à l'exploitation des Vicinaux, il me serait plus simple de dresser une liste de ce que les Vicinaux n'ACHETENT PAS !

Le Service des Achats est logé au 4^{me} étage (côté cour) du bâtiment de la rue de la Science, et compte une dizaine d'agents.

Le service fut créé au temps où M. De Vos était notre Directeur Général; celui-ci confia la direction du nouveau service des Achats à M. Robin, Ingénieur en chef.

Lorsque ce dernier partit en retraite, en 1957, il fut remplacé par M. De Moor.

Nous avons dit que le service T. Achats avait acheté, l'an dernier, pour 126 millions de francs, mais il a encore approuvé pour 13 millions de commandes faites par les Groupes; on se rend bien compte qu'une dépense annuelle de près de 140 millions entraîne de grandes responsabilités.

D'autre part, au cours de la seule année 1960, ce Service a récupéré 47 millions de francs en procédant à la vente de matériel divers devenu inutilisable.

Ce service effectue des achats dans presque toutes les branches d'industries du pays. Or, il convient que pour chaque billet de 100 F dépensé, la S.N.C.V. reçoive un bien d'une valeur équivalente; autrement dit, il faut qu'elle en ait pour son argent. Pour cela, il est indispensable d'avoir une saine politique d'achat qui peut se résumer en quatre points :

- 1) acheter le produit qui convient;
- 2) l'obtenir au moment opportun;
- 3) l'acheter en quantité suffisante;
- 4) le payer au prix le plus juste.

On peut dire que ces quatre règles constituent l'Evangile de notre bureau des achats.

Au cours de notre visite, nous avons demandé à M. De Moor si ses agents avaient des contacts avec les fournisseurs; il nous a confirmé qu'il y attachait beaucoup d'intérêt et il estime même que ces relations humaines sont d'une importance primordiale.

Il faut, en effet, entretenir les meilleurs rapports avec tous les fournisseurs si l'on veut se tenir au courant des fluctuations des marchés, des nouvelles améliorations et des nouveaux produits. Pour cela, il faut prendre le temps de parler aux représentants, d'enregistrer leurs opi-

nions et savoir en retenir l'essentiel. Evidemment, il n'est pas possible de donner une commande à chacun des représentants, mais il faut que chacun d'eux s'en retourne avec l'impression qu'il a été traité correctement et honnêtement.

Nous avons alors demandé à M. De Moor ce qu'il advient des multiples ordres de commande provenant de nos Groupes d'exploitation ou de la Direction T. Il nous semble sans intérêt de décrire leur cheminement dans le détail, mais une phrase a attiré notre curiosité : « calendrier des commandes ».

Il est normal, nous explique M. De Moor, que nombre de commandes se répètent, c'est pourquoi l'expérience nous a amenés à instaurer un calendrier des commandes afin de grouper, dans la mesure du possible, une série d'articles de même famille à commander à une date bien déterminée qui est fonction de la rotation des stocks et qui peut se répéter une, deux ou trois fois par an.

Il est curieux de noter que si ce département dépense pas mal d'argent, en réalité ce service, par ses achats judicieux, peut faire gagner beaucoup à la société, car une différence de 5 centimes sur un litre d'huile ou de 5 F sur un sabot de frein peut représenter en un an, des sommes considérables. Une autre source de revenus est constituée par la vente de métaux ferreux comme mitraille; le service des achats est constamment en rapport avec des firmes spécialisées qui soumissionnent pour l'enlèvement et l'achat de rails de lignes désaffectées.

Nous avons dit, grosso modo, que le service d'achats était organisé pour effectuer les achats les plus divers; toutefois, pour avoir une bonne idée du fonctionnement du service, nous ne pouvons mieux faire que de passer en revue les fonctions exercées par chacun des agents du service.



De gauche à droite : M. Defraigne, M. R. de Walque, M. G. Ronval, M. E. Pirson.

M. Defraigne, à qui a été confié la coordination des divers travaux du bureau, procède à l'achat des tissus et, en général, de tout l'équipement des agents; c'est également un spécialiste en matière de papier dont la S.N.C.V. fait une grande consommation.

M. de Walque, s'occupe spécialement de la conclusion des marchés importants établis généralement pour une longue durée, il est également chargé de la surveillance de l'exécution de ces contrats.

M. Ronval, a dans ses attributions l'achat de tout ce qui est matériel de voie; il surveille en outre toutes les fabrications en cours en tant que gestionnaire des stocks.

M. Pirson s'est vu confier le tambour des fiches de commandes; dès qu'il reçoit une nouvelle demande de matériel, il crée une fiche lui permettant de suivre le rythme de la répétition des commandes et, par la suite, d'étudier un mode approprié d'approvisionnement.

M. Waterplas tient la comptabilité du bureau et traite les affaires du contentieux, c'est-à-dire les commandes qui ont provoqué des difficultés de tout ordre. Il suit notamment les commandes venant de l'étranger qui doivent être réglées par l'Office des Changes.

M. Vanden Eede, s'occupe de l'achat des imprimés qui ne sont pas réalisés par notre imprimerie; il traite également la vente du matériel roulant excédentaire, en un mot de tous les matériaux ferreux et non-ferreux devenus sans emploi.

M. Gentil, tient à jour la vaste documentation technique indispensable à la bonne marche du service et notamment le fichier d'adresse des commerçants spécialisés; il assure principalement la mise en application de la codification prévue en vue de la mécanisation du service.

M. Ligny, a la responsabilité de suivre l'achat de tous les accessoi-



Pour faciliter la tâche du photographe, quelques agents du service des Achats se sont groupés devant l'objectif.

De gauche à droite : M. L. Waterplas, M. L. Vanden Eede, M. A. Gentil, M. L. Ligny, Mme C. Robe et M. R. Jacobs.

res du matériel roulant sur route, lesquels, malgré tous les efforts de rationalisation, sont encore extraordinairement variés.

M. Jacobs, tient les fiches des marchés et assure la liquidation des factures, ce qui implique pour chacune d'elles toute une série d'opérations.

Mme Robe, tient le facturier légal dans lequel elle inscrit toutes les factures à leur arrivée et en assure la transmission pour la liquidation.

Bien entendu, une aussi sèche énumération des tâches ne donne qu'une idée incomplète de l'ampleur du travail de chacun; mais on aura compris que l'exploitation quotidienne de quelque 500 tramways et 1.400 autobus exige, jour après jour, un approvisionnement qui ne connaît pas de pause.

La dactylo qui change le ruban de sa machine, le fonctionnaire qui signe une lettre tapée avec en-tête de la société, l'agent des V.T. qui place une nouvelle aiguille de manœuvre, le conducteur qui fait son plein de gasoil et nombre d'autres agents occupant des fonctions variées, ont tous, à des degrés divers, besoin du service des Achats pour accomplir leur mission.

★

Après cet exposé, il nous faut encore ajouter que bientôt les méthodes de travail du service des Achats subiront une transformation progressive. En effet, il a été décidé que le mouvement des matériaux en stock utilisés à la S.N.C.V. seront désormais suivis par l'ordinateur électronique dont la S.N.C.V. vient de faire l'acquisition.

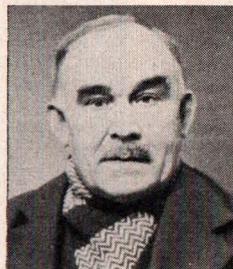
LES LONGUES CARRIERES



BERREWAERTS P.
Est entré en service le 21-1-1920 comme receveur au dépôt de Louvain; il y est resté jusqu'à sa mise à la retraite.



SIMONS A.
Est entré en service le 29-4-1922 comme receveur à Merksem, où il est resté durant toute sa carrière.



SMEYERS L.
Est entré en service le 1-1-1921 comme piocheur au dépôt de Turnhout; il a toujours appartenu au service V.T.



CAPPAERT K.
A débuté le 4-6-1913 comme conducteur de tram électrique au dépôt de Hamme. Il y a effectué une carrière exceptionnellement longue.



BACHY R.
Est entré en service le 28-1-1918 comme conducteur électrique au dépôt d'Eugies. Il a toujours été affecté à ce dépôt.

Une machine à dépoussiérer l'intérieur des autobus fonctionne à Liège

À la conception du nettoyage de nos habitations, à la campagne comme en ville, a beaucoup évolué.

Les anciens récipients lourds cèdent la place à des seaux légers et colorés en matière plastique, les poudres détergentes remplacent le savon, et posséder un aspirateur n'est plus considéré comme un luxe.

Aux Vicinaux nous avons également des problèmes de nettoyage et spécialement celui de nos quelque 1.400 autobus.

Jusqu'à ces derniers temps, le nettoyage intérieur des autobus s'effectuait manuellement ou à l'aide d'aspirateurs mobiles.

Aucune des deux méthodes ne donnait complète satisfaction.

La première n'assurait qu'un nettoyage rudimentaire, enlevant seulement les crasses d'une certaine masse et se bornant à déplacer la poussière. Si on tentait d'y remédier en aspergeant d'eau avant le broyage, celui-ci étendait un film de boue sur le plancher du véhicule.

La seconde, qui était beaucoup plus efficace, n'en présentait pas moins deux inconvénients : la grosseur de la prise d'air empêchait d'atteindre les coins et le flexible la raccordant à l'aspirateur, de section trop forte (50 mm), gênait les manipulations. Le nettoyeur s'efforçait tant bien que mal de passer la prise d'air sur toute la surface du parquet, mais le résultat laissait souvent à désirer.



Photo n° 1

Cette situation a incité le groupe de Liège à expérimenter et à mettre au point un appareil qui donne actuellement pleine satisfaction et dont le principe consiste à mettre l'autobus sous dépression en y faisant passer un courant d'air violent.

Armé d'une souffleuse d'encombrement réduit, constitué par une tête en métal et un long tuyau plastique, un nettoyeur lance dans ce courant d'air tous les débris et toutes les poussières se trouvant à l'intérieur du véhicule. Les matières entraînées se déposent dans un sas de décantation d'où l'air s'échappe au travers de filtres en nylon.

Cette machine ne procure aucun gain de temps mais elle augmente très nettement l'efficacité du nettoyage, qui s'effectue en 6 minutes environ à 2 hommes par autobus. Mais, peut-on comparer le temps consacré à un nettoyage parfait à celui qui n'en réalise qu'une ébauche ?

Description.

L'appareil est représenté schématiquement au plan ci-contre. Il se compose essentiellement d'un tunnel extensible et d'un sas de décantation entre lesquels sont placés deux ventilateurs logés dans une porte installée dans le mur du bâtiment contenant le sas. Le même mur soutient la partie fixe du tunnel.

Tunnel.

Ce dernier (photo n° 1) est constitué par 4 cadres métalliques reliés l'un à l'autre par deux pyramides tronquées en tissu caoutchouté unies par le sommet, de façon que l'ensemble se replie en manière d'accordéon.

Du côté s'adaptant à l'autobus, ce tunnel commence par un collecteur en tôle dont l'entrée épouse la forme de la paroi latérale du véhicule. Comme nous l'avons dit, l'autre extrémité du tunnel forme un couloir rigide, également en tôle, fixé au mur et après lequel, de l'autre côté des ventilateurs et de la porte où ils sont nichés, s'ouvre le sas.

D'autre part, la partie mobile du tunnel est suspendue, par l'entremise d'un roulement à butée, à un chariot roulant librement sur une poutrelle articulée à son point de fixation au mur.

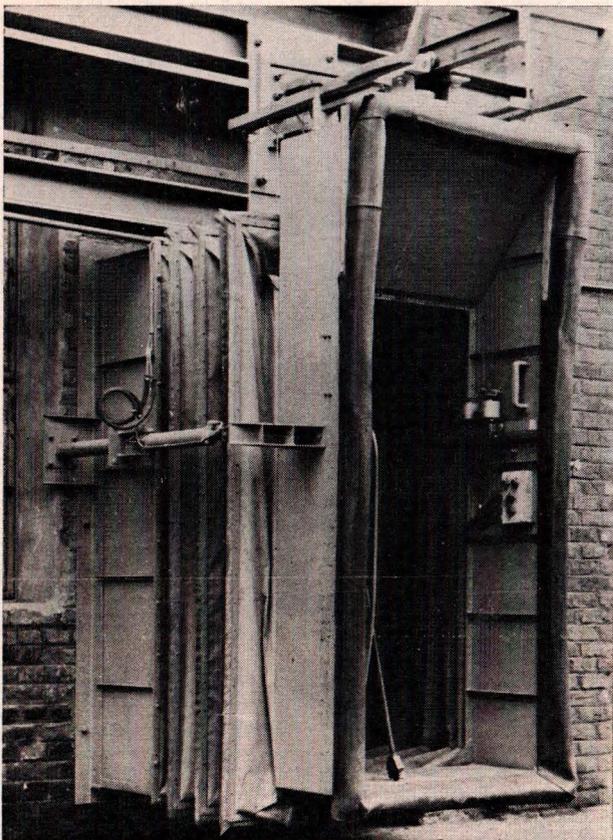
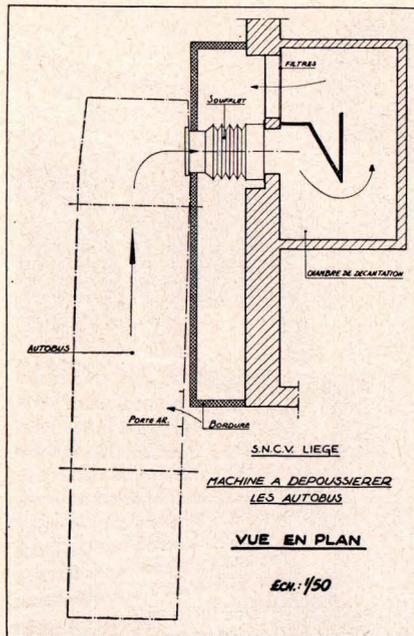


Photo n° 2



Cette partie mobile du couloir d'aspiration est mue au moyen de deux cylindres à air comprimé et à double effet (photo 2), placés extérieurement de part et d'autre. Un tel système permet soit d'allonger la partie mobile du tunnel soit, au contraire, de le raccourcir en le refermant en accordéon, ou encore d'en déplacer l'entrée vers la droite ou vers la gauche; à la façon d'un parallélogramme déformable.

Il en résulte que le collecteur d'entrée peut être amené exactement à la porte avant de l'autobus, même si elle ne se trouve pas tout à fait en face. Le système « Accordéon » permet également une assez large tolérance dans la distance à laquelle l'autobus s'arrête de l'entrée du tunnel.

A ce double effet, deux poignées ont été prévues à l'intérieur du collecteur pour permettre à l'opérateur de l'attirer vers la porte tandis que le couloir s'allonge en direction du véhicule à nettoyer.

L'allongement et le repli du tunnel sont commandés par deux boutons poussoirs agissant sur des électro-valves qui ouvrent l'admission ou l'échappement des cylindres.

Sur la cloison intérieure du collecteur est fixée l'arrivée d'air comprimé qui, passant par un tuyau en plastique et par la souffleuse, manœuvrée par un ouvrier, soulèvera la poussière ou les autres saletés se trouvant dans l'autobus.

Ventilateurs.

Les ventilateurs hélicoïdaux visibles sur la photo ci-contre assurent chacun un débit de 17.000 m³ à l'heure, soit au total 34.000 m³. Ils sont actionnés par deux moteurs de 2 CV placés en bout d'arbre. La commande se fait par l'intermédiaire de deux boutons poussoirs : « Marche » et « Arrêt » placés sur le collecteur et commandant, au moyen d'un contacteur, les deux moteurs montés en parallèle.

Après avoir ouvert les deux portes du véhicule, le nettoyeur pousse sur

le bouton « Allongement du tunnel » et guide celui-ci de façon qu'il vienne s'adapter exactement à la porte avant.

Le nettoyeur met ensuite les ventilateurs en marche puis décroche la souffleuse; ouvre l'air et, **en partant de l'arrière vers l'avant**, il commence le nettoyage intérieur de l'autobus.

La dépression créée par les ventilateurs attire l'air de l'extérieur par la porte arrière et l'envoie par la porte avant vers les ventilateurs, le sas et les filtres.

La porte sur laquelle sont montés les ventilateurs donne accès au sas de décantation.

Sas de décantation.

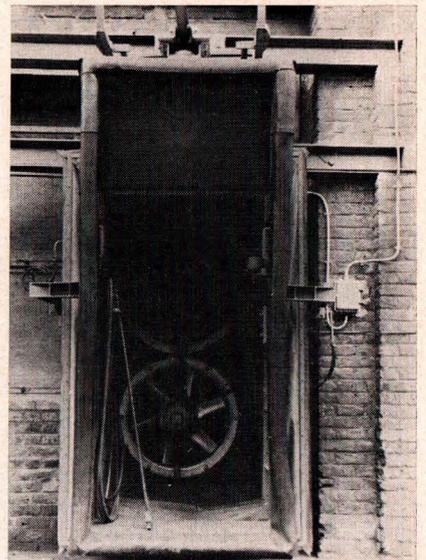
Le sas est constitué par un couloir dont la section progressivement croissante diminue la vitesse de l'air pollué qui arrive ainsi dans une chambre communiquant avec l'extérieur par des filtres en fibre de nylon.

Les filtres en nylon présentent une surface totale de 3,5 m², ils sont montés sur des cadres métalliques. Leur efficacité est vérifiée hebdomadairement; lorsque c'est nécessaire on procède au démontage des filtres et à leur nettoyage, au moyen d'un jet d'eau sous pression. De plus, chaque jour, ces filtres sont soufflés à l'air comprimé.

Quant au sas, il est nettoyé chaque semaine.

★

Il est peut-être utile de rappeler qu'à Liège, les véhicules passent régulièrement dans une machine à la-



Les ventilateurs hélicoïdaux.

ver les autobus, à commande automatique par cellules photoélectriques. L'atelier de Saint-Gilles a construit récemment dix installations de lavage de carrosserie pour divers Groupes d'exploitation.

Nous avons annoncé dans le précédent numéro que le Groupe de Liège avait remporté le Concours de Propreté 1961 de la S.N.C.V.; il était juste que l'on sache également que les installations les plus modernes de nettoyage intérieur et extérieur des autobus ont été conçues et réalisées dans le même Groupe.

UN ANCETRE QUI SE PORTE BIEN



Au cours du dernier Congrès des conservateurs de Musées de Transport, qui s'est tenu à Londres en septembre dernier, les congressistes ont visité le Musée de l'Automobile créé au château de Beaulieu, dans le Hampshire, par le jeune lord Montagu of Beaulieu (prononcez Biouli).

De la gare la plus proche au château, ils furent transportés dans de vieilles Renault et Panhard-Levassor de 1900 ainsi que dans cet autobus (un modèle T Ford) qui fut mis en service, au Pays de Galles, en 1921.

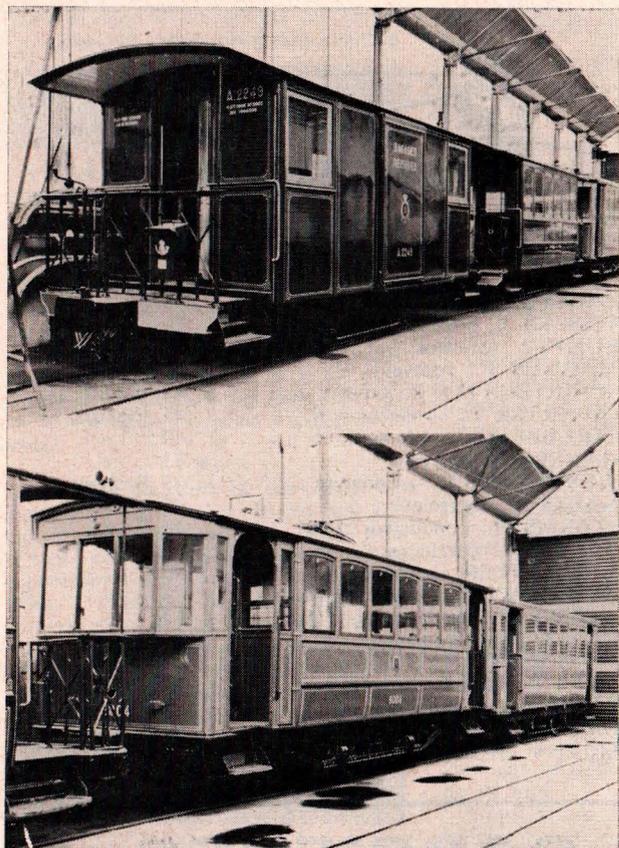
Quarante ans après, il continue à assurer le transport des invités à ce Musée dont nous parlerons un jour. (Photo Archives Beaulieu Museum)

LE MUSEE DU TRAM VICINAL REÇOIT LA VISITE DE SES AMIS

Le comité de l'Association des Amis du Musée a invité les membres à participer, le samedi 21 octobre, à une visite des locaux du dépôt de Cureghem où sont garés momentanément les véhicules remis en état et destinés au Musée du Tram. Actuellement, on y trouve également certaines voitures très anciennes, récemment échangées (1) et qui ont permis de se rendre compte du travail nécessaire pour remettre ces véhicules dans leur état primitif.

Puis, le groupe des Amis du Musée emprunta le tram V pour se rendre à Dilbeek d'où un tram spécial les conduisit à Schepdaal (2).

M. Dehon, président, se fit le cicerone et commença par faire remarquer combien le site de cette petite gare était remarquable à tous points de vue; elle fut une importante



Au dessus : fourgon et voiture voyageurs de train vapeur du siècle dernier. En dessous : rame électrique de la ligne de Bruxelles-Espinette, transformée en 1910. Ces voitures se trouvent momentanément au dépôt de la rue Eloy.

tête de ligne dès 1887, grâce à l'importance de la culture maraichère régionale. La station a conservé les bâtiments classiques (forge, four à sable, etc.) qui seront utilisés, à des fins diverses, pour les besoins du Musée.

Sur les voies de manœuvre, on retrouva la motrice 10012, venue de Liège; elle fut bientôt pourvue d'une plaque de destination Liège - Riemst spécialement apportée par un membre, M. Humblet, et photographiée par de nombreux participants.

Dans la remise n° II, les membres s'extasièrent sur la variété du matériel entreposé, mais chacun se rendit compte qu'un travail considérable attendait encore les services du Groupe du Brabant et le président fit appel aux bonnes

(1) Il s'agit de certaines voitures remorques vendues, il y a 10 ans, à des particuliers ou à des organismes, et que nous avons échangées contre des véhicules ordinaires parce que ces voitures appartenaient à des séries complètement disparues.

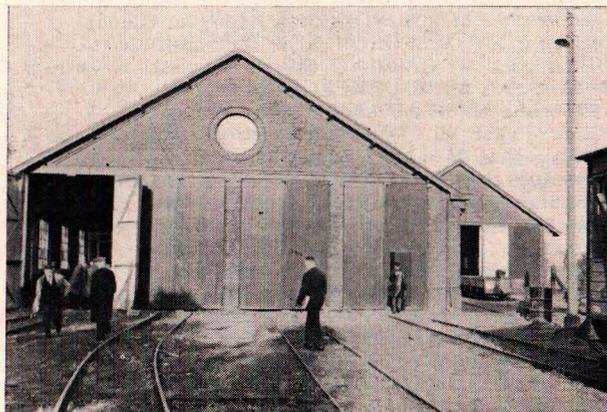
(2) Nous pouvons bien le dire, maintenant que la presse quotidienne a divulgué le nom de l'endroit : le musée du Tram sera installé dans le dépôt de Schepdaal situé sur la ligne électrique Bruxelles - Ninove, à 20 minutes de trajet de la Porte de Ninove, à Bruxelles.



Entrée des installations de la gare vicinale de Schepdaal; il y a 150 m. de voie jusqu'aux remises 2 et 3 du musée. Le bâtiment de droite servira de salle de réunion et de conférence et sera équipée pour la projection de films et de dias.

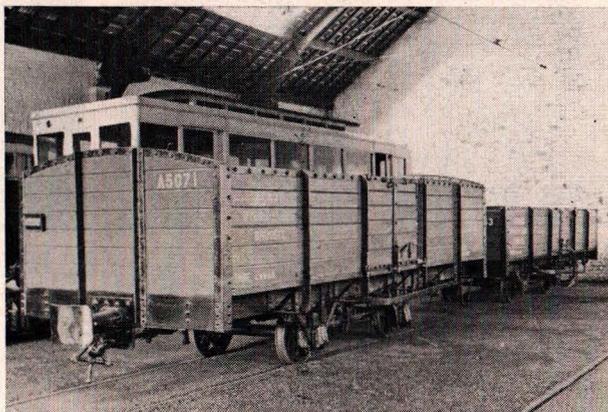
volontés pour qu'elles collaborent à l'entretien des parties du dépôt déjà rénovées.

Ce qui donna confiance à tout le monde ce fut l'aspect de la remise n° III. En effet, il y a quelques mois cette partie du dépôt était dans un assez piteux état. Aujourd'hui, les nains de Blanche-Neige semblent être passés par là ! Les tuiles ont été remplacées, les nouveaux lanterneaux dans la toiture donnent une belle lumière qui se reflète sur les murs de briques, peints en jaune clair, un tarmacadam a été posé entre les voies, tout est propre et net.



Les remises 2 et 3 du musée de Schepdaal.

Le travail de restauration exécuté en peu de temps dans ce local, va être poursuivi dans les autres dépendances. Nous pouvons, à ce sujet, faire confiance à M. le Directeur J. Cuvelier et à M. Hausman, Inspecteur technique, qui ne ménagent pas leurs efforts pour que le musée du tram devienne une réalité vivante.



Intérieur de la remise n° 3 qui a été remise en état. On y a garé provisoirement deux wagons haussettes (premiers modèles mis en service). Photos Gauthier

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

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Willem chez M. GOOVAERTS J. (Hasselt).
Dirk chez M. FONTAINE J. (Alsemberg).
Jean chez M. GOSSELIN O. (Auderghem).

BRABANT

Michel chez M. DELANNOY F. (Nivelles).
Marina chez M. SEMPELS J. (Beersel).
Emmanuel chez M. LAUREZ N. (Villers-la-ville).
Christel chez M. VAN HORENBEKE G. (Bonheiden).
Luc chez M. HURIAUX L. (Arquennes).
Genevieve chez M. LAUVAUX P. (Saint Géry).
Danny chez M. PASHUYZEN F. (Heverlee).
Patrick chez M. RAES M. (Vilvoorde).
Didier chez M. POLOGIE L. (Uccle).
Hilde chez M. TAVERNE H. (St-Kwintens Lennik).
Marijke chez M. DE DOBBELEER E. (O.L.V. Lombeek).
Annita chez M. VAN CRAENENBROEK M. (Schepdaal).
Annita chez M. GEERTS Marcel (Asse).
Patrick chez M. GAUCHEZ J. (Asse).
Jean-Jacques chez M. BLONDEAU J.P. (Nivelles).
Judith chez M. WIART R. (Balatre).

HAINAUT

Jean-Pierre chez M. PETITJEAN, Fernand (St-Ghislain).
Jean chez M. DEGHISLAGE José (Hornu).
Michel chez M. FOSTY Léopold (Marcinelle).
Dominique chez M. BALZA Marcel (Jumet).
François chez M. GOFFIN Joseph (Wangenes).
Christian chez M. LANGE Jacques (Boussoit).
Corinne chez M. LACROIX Jean (Gouy-lez-Piéton).
Eric chez M. DELFORGE René (Leernes).
Michel chez M. CASTIAU Gaston (Eugies).
Bernard chez M. BOUCHEZ Arthur (Dour).
Jacky chez M. BERTIAUX Jacques (Ressaix).
Claudine chez M. CONREUR Jacques (Anderlues).
Philippe chez M. LETE Robert (Jumet).
Véronique chez M. BLONDIAU Freddy (La Bouverie).
Dominique chez M. BERGER Robert (Mons).
Katharine chez M. BERGER Robert (Mons).

NAMUR - LUXEMBOURG

Murielle chez M. BEGAUX Louis (Pesche).
Monique chez M. CRUL Camille (Alle s/Semois).
Jean-Luc chez M. BOSSIROY Guy (Namur).
Patricia chez M. DELISEE Gilbert (Vedrin).
Annick chez M. RANDOLET Jules (Vedrin).
Yves chez M. DESORBAY Joseph (Matagne-la-Grande).

LIEGE

Chantal chez M. LEDENT Félix (Grivegne).

Dominique chez M. ROUCHET Jean (Bressoux).
Pierre chez M. WILLEMS Jean (Wonck).

MARIAGES

BRABANT

M. KELLNER Arthur a épousé Mlle DAVISTER G.

HAINAUT

M. DEMEURE Georges a épousé Mlle DUVAL Hélène.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. WILKIN Albert a épousé Mlle PIREAUX Marie.
M. DUJARDIN Lucien a épousé Mlle SURINX Rachelle.
M. CHARLIER Robert a épousé Mlle HASTIRE Josiane.

LIEGE

M. MASY Louis a épousé Mlle MELON Renée.
M. VALLEE Guillaume a épousé Mlle THIRY Hélène.



AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de septembre - octobre 1961.

GEENS J., chef de service 2 ^e cl.	47	Anvers
ZAGERS C., conducteur él.	43	»
VISSERS J., conducteur él.	39	»
BUDTS J., receveur	36	»
MAGNUS F., receveur	25	»
SCHIETECATTE R., ouvrier qual.	41	Flandre Or.
CUVELIER J., conducteur él.	41	Flandre Oc.
STRUBBE C., conducteur él.	40	»
HAGERS T., receveur	23	»
WYVERKENS A., manœuvre	45	Brabant
NAETS L., contrôleur	45	»
STORMS H., conducteur A.R.	40	»
BAATZ A., conducteur	40	»
VAN LINTER G., contrôleur	40	»
DE HAUWERE J., ouvrier qual. 1 ^o cl.	33	»
LACROIX J., ouvrier qual. 1 ^o cl.	12	»
KERSTEN J., contrôleur	43	Liège
JACQUEMIN H., piocheur	34	»
DARTEVILLE J., contrôleur	43	Hainaut
RICHELET J., conducteur él.	36	»
BAR E., contrôleur	34	»
MIOT V., receveur	33	»

LES LONGUES CARRIERES



DE SCHEPPER P.
A débuté le 13-12-1920 comme conducteur de tramway électrique à Merksem. Il a toujours été affecté à ce dépôt.



DE BOIS J.
A débuté à Cureghem le 21 mars 1919 comme receveur; il a été en service sur les lignes de Bruxelles pendant toute sa carrière.



V. LEEMPUTTEN A.
A débuté comme receveur le 1 juin 1916 au dépôt de Haacht où il est toujours resté attaché.



VAN DE VOORDE K.
Est entré en service le 29-8-1920 comme receveur au dépôt de Malines et de Rumst où il a terminé sa carrière.



FRANCART J.
Est entré en service comme receveur au dépôt de Charleroi le 1-2-1915. Il fut nommé contrôleur le 1^{er} janvier 1933. Pendant la guerre, il dirigea le service des marchandises, très important à l'époque.

Administration Centrale

LA JOURNEE DU SOUVENIR A BRUXELLES

Comme chaque année, la cérémonie du souvenir a été organisée dans l'hôtel de la Direction Générale. En l'absence de M. Hoens, Directeur Général, retenu par la maladie, M. De Clercq, Inspecteur Général, vint saluer les délégations et les fonctionnaires présents et déposa une couronne au pied de la stèle commémorative, au nom de la S.N.C.V.

Nous avons retrouvé, toujours fidèles à cet anniversaire, M. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant, M. Vander Bruggen, président de l'Amicale nationale des Combattants et Résistants, M. Manheulles, représentant l'Espoir Vicinal ainsi que les dirigeants du Cercle des agents de l'Administration centrale.

Brabant

A Cureghem, la cérémonie traditionnelle de l'appel des morts s'est déroulée devant le nouveau bâtiment du personnel du mouvement sur la façade duquel a été transférée la plaque commémorative et les portraits de nos trois héros brabançons. Le choix du nouvel emplacement a reçu l'approbation générale.

Cette année, ce fut M. Janssens, Inspecteur principal qui prit la parole pour magnifier le sacrifice de tous ceux qui ont donné leur vie pour assurer notre liberté.

Au cours du mois de novembre, les contrôleurs du Groupe du Brabant ont tenu à manifester leur sympathie à trois de leurs collègues, atteints par l'âge de la pension. Tour à tour, M. Naets (Bruxelles - Haacht), M. Van Linter et Schoevaerts (Cureghem) reçurent le traditionnel cadeau d'adieu, puis M. Janssens, Inspecteur principal fit l'éloge des retraités et leur souhaita une bonne santé pour eux et leur famille.

Namur-Luxembourg

Le bruit court que les installations du dépôt de Salzinnes seront bientôt complètement modernisées. On dit que ce dépôt sera doté d'une installation automatique de lavage des carrosseries et de dé-poussiérage intérieur.

Le bruit court que l'on envisage d'alimenter les bus de Namur au gaz propane ?

Tous les agents du Namurois se réjouiraient de disposer d'installations rajeunies.

Le 2-10-1961 notre collègue Adelin DELAIRE a été victime d'un grave accident sur le chemin du travail, dans la ville de Namur. Il est décédé des suites d'une fracture du crâne.

Une firme a loué les vastes ateliers désaffectés de la gare vicinale de Marloie. Elle y installera une fabrique de robinetterie et pourra donner du travail à de nombreux habitants de la Famenne.

ACTES DE PROBITE

NAMUR - LUXEMBOURG

Durant les mois de septembre et d'octobre les agents du Groupe de Namur - Luxembourg dont les noms suivent, on trouvé et remis les objets ci-après :

Léon JOSSART, de Namur, un sac de dame contenant une somme d'argent.

André SCOHIER, d'Andenne, un portefeuille contenant une importante somme d'argent.

Maurice PAIROUX, de Namur, un porte-monnaie.

Fernand ZEMER, d'Amberloup, un porte-monnaie et deux jours après un autre porte-monnaie.

André DECAMP, de Forville, un portefeuille contenant 4.154 F.

Albert MARECHAL, de La Roche, un sac de dame contenant de l'argent.

Joseph HUBERT, de Manhay, un portefeuille contenant 840 F.

HAINAUT

Un voyageur abonné avait perdu son portefeuille dans un autobus, à Ath, sans s'en apercevoir. Il a écrit à la Direction pour signaler qu'à son heureuse surprise, l'agent Gérard DELBECQ (du dépôt de Flobecq) était venu lui remettre à domicile son portefeuille contenant 2.500 F.

LIEGE

L'agent Pierre JULIEN du dépôt de Rocourt a trouvé et remis un portefeuille contenant 1.700 F.

BRABANT

L'agent Armand STIERS (dépôt de Louvain) a trouvé et remis un porte-monnaie contenant 3.500 F.

NOS PENSIONNES

Nous avons appris du service des Pensions que deux « anciens » venaient de mourir à un âge très avancé. Qu'on en juge :

M. Charles Ancart, ancien conducteur du Groupe du Hainaut, et M. J.B. Carpentier, manoeuvre au Groupe d'Anvers, viennent tous deux de décéder à l'âge de 94 ans.

Nous avons cité leur nom dans un article paru en juin 1958 et intitulé « Dix de nos retraités ont atteint quatre-vingt-dix ans ».

R. : Je connais personnellement bon nombre d'ouvriers qui sont vêtus comme des employés et qui emportent chaque matin une mallette

B. : ...contenant leur casse-croûte et leurs outils, d'accord; les ouvriers ne l'ignorent pas, comme ils savent que nombre d'abonnés ordinaires gagnent moins qu'eux. Mais cela c'est une autre histoire.

Enfin, j'espère que vous avez compris ce point du règlement?

R. : Oui, je vous remercie. Mais savez-vous que le grand chic, à la campagne, pour un ouvrier, c'est de partir les mains vides, SANS mallette, ce qui suppose qu'il prend son dîner au restaurant.

B. : Estimons-nous heureux qu'ils prennent encore l'autobus!

Propos du contrôleur

BOUDARD

RECEVEUR : Vous ne trouvez pas que vous avez été un peu fort avec cette abonnée à la semaine ?

BOUDARD : Je regrette beaucoup, j'ai simplement appliqué le règlement.

R. : Je ne suis que depuis quelques mois à la société; expliquez-moi pourquoi un abonné à la semaine ne peut pas emporter de valise.

B. : Procédons par ordre et résumons d'abord le cas. Il y a quinze jours, je contrôle ce voyageur qui me présente un abonnement ouvrier, à 9 h. 30 du matin; cela avait déjà attiré mon attention; ensuite, j'avise la valise et je lui dis que cela n'est pas admis en vertu de l'article 38 des Conditions Réglementaires générales: « Les ouvriers abonnés n'ont droit au transport gratuit que de leurs vêtements, aliments et outils. »

R. : Et ce jour là, que lui avez-vous dit ?

B. : Mais j'ai été la bonté même ! Je lui ai fait payer son colis, comme s'il était « non accompagné » mais je lui ai bien dit que c'était la première et la dernière fois.

R. : Mais aujourd'hui vous lui avez dit qu'elle n'avait pas droit à cet abonnement. Pourquoi avez-vous dit cela ?

B. : Parce qu'entre temps je m'étais renseigné. Comme tout contrôleur je connais beaucoup de monde dans chaque village et cela n'a pas été long; j'ai appris que cette dame, dont la voix émouvante avait eu tant d'influence sur moi, travaillait dans la confection à domicile et allait porter, trois fois par semaine, le fruit de son travail dans un atelier de la ville.

R. : Et l'après-midi, elle revenait avec des matières premières dans sa petite valise ?

B. : C'est vraisemblable, elle pouvait même en profiter pour faire des courses en ville. Toujours est-il que sachant cela, ce matin, je lui ai enlevé l'abonnement et je lui ai lu un texte qui n'était pas aussi clair que je l'aurais souhaité mais qui lui a fait une grande impression. Art. 35 : « Il est délivré aux ouvriers des cartes d'abonnements hebdomadaires pour le parcours entre la station qui dessert le lieu de leur résidence et celle qui dessert la localité où ils sont appelés par leur travail. »

Surtout, ne commencez pas à discuter sur les mots « appelés par leur travail ». Aux Chemins de fer belges où les abonnements ouvriers sont très bon marché, on est fort sévère à ce sujet et les travailleurs à domicile n'ont pas droit à cet abonnement, tout comme aux Vicinaux.

R. : Avez-vous le droit de demander que l'abonné ouvrier montre ce qu'il a à l'intérieur de sa mallette?

B. : Parfaitement, c'est prévu à l'art. 56. Visite des colis.

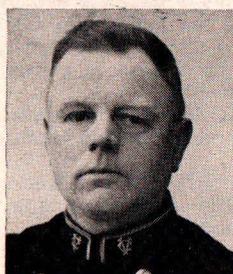
LES LONGUES CARRIERES



TUYAERTS A.
Est entré en service le 1-6-1916 à Grimbergen. Il fut durant toute sa carrière un receveur sympathiquement connu sur Bruxelles-Grimbergen.



HUYBRECHTS L.
Entra en service le 2-2-1920 à Turnhout. Il y fut receveur jusqu'à l'âge de la retraite.



TERWECOREN E.
Débute comme conducteur électrique à Grimbergen le 1-2-1923 et a conservé cet emploi jusqu'à son départ à la pension.



ZAGERS C.
Entra en service le 6-4-1914 comme chauffeur de locomotive à Turnhout. Il fut successivement machiniste et conducteur électrique.



GEENS J.
Débute le 15-5-1914 comme commis de 2^{me} cl. à Heist-op-den-Berg. Passé à Anvers, il fut nommé commis de 1^{er} cl. puis com. principal, ensuite chef de service de 2^{me} cl.

Les "TOURNISIENS", sont là !

Le Mouvement de Tournai - Frasnès - Flobecq atteint MILLE jours

A la fin du mois dernier, c'était au tour de l'équipe 10 du Hainaut de fêter sa réussite dans la campagne entreprise pour atteindre et dépasser 1.000 jours sans accident. Le Service Général de Sécurité avait invité les agents dans un restaurant de la ville; dès que chacun eut pris place dans la jolie salle réservée à l'étage, M. Claeys, chef de la Sécurité du Groupe, ouvrit le feu des discours en saluant la présence de M. Kennes, directeur, M. Mornard ingénieur en chef et de M. Adam, Inspecteur technique, il félicita les coéquipiers et les convia à atteindre le but des 2.000 jours sans accident. M. Mornard, représentant la direction générale se leva ensuite et dit notamment :

« Je pense que s'il y a trois ans quel-
qu'un m'avait dit qu'un jour le Hainaut

classerait 4 équipes totalisant simultanément plus de 1.000 jours sans accident chômant, je crois que j'aurais qualifié mon interlocuteur d'optimiste naïf. Et pourtant nous y voilà, car après le Mouvement de Roisin, Quévy, Saint-Ghislain, Casteau et l'atelier de Jumet, et avant le Mouvement de Quaregnon, vous venez de franchir de cap de 1.000 jours sans accident. On pourrait faire remarquer avec une certaine ironie, continua M. Mornard, que vous n'êtes pas les premiers à atteindre ce résultat, je pense qu'on aurait tort; car chaque fois qu'une équipe réalise 1.000 jours sans accident il y a là une leçon à tirer pour les autres équipes et c'est aussi un stimulant pour la S.N.C.V. ».

M. Mornard évoqua encore la priorité de droite, puis demanda aux équipiers

de « persévérer, de continuer à croire au danger et aux risques ».

Après ce discours on passa à « la partie récréative » dont parlait le programme et avec les « Tournisiens », (c'est ainsi qu'ils prononcent leur nom) on pouvait être sûr que ce n'était pas pour la forme. Tournai, c'est près de la France et c'est tout dire, ces « frontaliers » ont le goût de la blague, l'esprit de répartie et apprécient le bon vin.

Nous pûmes applaudir l'ensemble Anselme Dachy qui se révéla un remarquable pianiste ainsi que l'animateur de cabaret wallon Léonard Rivière, qui fit rire aux larmes les dames et les messieurs.

Au cours du repas, M. le directeur Kennes dit toute sa joie de se trouver parmi le personnel de Tournai. Il évoqua ensuite les moments tragiques, les heures difficiles et parfois drôles de la guerre quand il fallait transporter des tonnes de froment et de pommes de terre pour ravitailler tous les collègues du Hainaut et il rendit hommage, à cette occasion, à M. Rousseau, le chef de service pensionné.

Au dessert, M. Marcel Haulotte, membre du comité de Sécurité de Tournai, mit en valeur les efforts réalisés par la S.N.C.V. pour assurer la sécurité et dit qu'il était réconfortant de voir que ces efforts n'étaient pas faits en vain. M. Haulotte, avec une belle assurance donna rendez-vous à tous le 23 juillet 1964! Chacun applaudit, puis le café fut servi tandis que l'on procédait à la remise des cadeaux-souvenirs. De l'avis de tous la fête à Tournai fut particulièrement réussie.



Avec nos autotracteurs



à Tirlemont

EN compulsant la liste des derniers véhicules autotracteurs, nous nous sommes rendu compte que c'était le Groupe du Brabant qui en possédait le plus grand nombre en service et nous ne fûmes pas surpris de constater que la plupart étaient concentrés au dépôt de Tirlemont, centre sucrier. Dans le n° 43 de novembre-décembre 1952 de « Nos Vicinaux », nous avons consacré un article à la saison betteravière.

A cette époque, huit Groupes d'exploitation desservaient des centres de transformation de betteraves. En neuf ans, la situation s'est complètement modifiée, et il n'y a plus que deux Groupes qui assurent encore des transports de betteraves par voie ferrée: le Groupe du Hainaut à Brugelette, par transbordement à Neufville, et le Groupe du Brabant dans la région de Tirlemont et, à Bierges, sur la ligne Braine-l'Alleud-Wavre.

Aujourd'hui, pour avoir une idée de ce que pouvait signifier autrefois une « saison betteravière » il faut se rendre à Tirlemont. C'est ce que nous avons fait, mais avant de gagner le dépôt, quelque peu éloigné de la station de chemin de fer, nous avons traversé toute la ville pour arriver à une sorte de gare de triage où nous vîmes manœuvrer une machine à vapeur vicinale. Après quelques secondes d'étonnement, nous nous rendîmes compte que les trois hommes de l'équipe ne portaient pas la casquette réglementaire. Explication: la machine appartenait à la Raffinerie. Mais bientôt, d'un bâtiment tout proche, notre préposé au pesage vint à notre ren-

contre, c'était Jean Billiau qui nous annonça l'arrivée de l'ART 126 avec 4 wagons de betteraves et il nous expliqua qu'à cet endroit, les wagons amenés par les Vicinaux étaient repris en charge par la vaillante H.L. de la Raffinerie, dont l'usine est proche. Mais déjà l'A.R.T. 126 avait décroché ses wagons de betteraves et repris quatre wagons de pulpes et nous partîmes en direction de

d'accéder au boulevard, notre convoi traversa une pelouse bien entretenue et brusquement le perron d'une villa nous apparut à 10 mètres. Nous comprîmes que cette voie n'était utilisée que trois mois par an et que nous traversions un jardin privé!

La voie allait suivre maintenant tout le boulevard de ceinture et passer par différentes portes de la

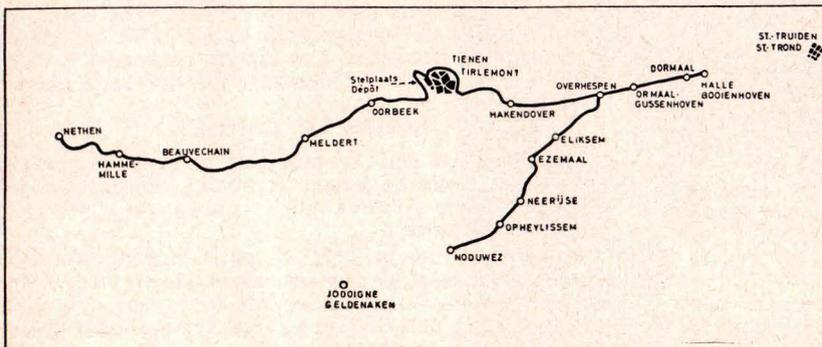


L'autorail a amené ses wagons de betteraves sur les voies de la gare d'échange; la machine à vapeur de la Raffinerie va venir les chercher.

la gare vicinale. Pour y arriver, nous allions faire pratiquement le tour de la ville en suivant le boulevard circulaire, tracé visiblement à l'emplacement des anciens remparts de la cité. Notre équipe était composée d'un conducteur, d'un serre-frein juché sur un des wagons et d'un chef-train cumulant les fonctions de signaleur, d'éclaireur, et d'agent de la circulation. Avant

ville. A la porte d'Oplinter, le conducteur change de vitesse car nous avons devant nous une montée dure et continue. Nous admirâmes les luxueuses villas et maisons de maître construites des deux côtés du boulevard. Assurément la ville... du sucre est une ville riche!

A la Porte de Glabbeek, là où débouche la route venant d'Aarschot et Tiel, le chef-train nous précéda en courant, un disque bleu et rouge à la main. Il allait assurer la traversée de cette route à fort trafic. La voie s'incurva brusquement et nous pénétrâmes dans la ville même. Ici il fallait ouvrir l'œil, car il y avait du brouillard et faire traverser la grand-route de Liège, à cinq wagons, à la nuit tombante, est une entreprise dangereuse.



- 1) De l'ancienne ligne Tervuren-Tirlemont subsistent encore les sections Nethen-Bealvechain-Tirlemont.
- 2) De l'ancienne ligne Jodoigne-Tirlemont-Saint-Trond, il ne reste que les sections Halle-Boeienhoven-Overhespen-Tirlemont et Noduwez-Tirlemont.

Peu de temps après, nous pénétrâmes dans le dépôt où nous devions rencontrer bientôt le chef de station, M. Van Cleynenbreugel, que nous avons connu comme contrôleur sur Bruxelles - Haacht, puis comme chef à Tielt (Brabant) avant qu'il ne vienne à Tirlemont, en 1951, comme chef de dépôt.

A notre demande, il nous donna immédiatement la composition du parc d'autotracteurs : les A.R.T. 83 - 90 - 96 - 122 - 126 - 225 en service journalier, en réserve les A.R.T. 85 et 120 et les A.R.T. 195 et 261 hors service.

Il nous apprit que la saison 1961 avait pu être assurée avec cinq équipes et cinq tracteurs travaillant de 8 à 16 h. C'était la première fois que l'on effectuait une saison, à Tirlemont, en ne travaillant que 8 h. par jour.

Quelques statistiques

En 1953, rien qu'à Tirlemont nous avions transporté :
5105 wagons de betteraves;
3359 wagons de pulpe.



Le long du boulevard extérieur de la ville, l'autorail tire ses wagons de pulpe vers le dépôt vicinal.

En 1960 :
3521 wagons de betteraves;
1717 wagons de pulpe.

Cette année, on fera vraisemblablement moins encore. Inexorablement la statistique suit une courbe

descendante, correspondant à l'augmentation des transports par camion.

★

Ce jour-là, c'était jour de paie à Tirlemont et nous vîmes ainsi défiler dans le bureau, en fin de journée, une bonne partie du personnel qui compte, en période betteravière, un certain nombre d'agents de Cureghem habitant la région et qui viennent renforcer les agents de Tirlemont.

Le chef se déclara très heureux de pouvoir compter sur deux anciens qui donnent, à tous, l'exemple de la conscience professionnelle. Citons d'abord G. Bamps entré à la S.N.C.V. en 1916; malgré ses 45 ans de service, chaque matin, à 7 h. 10, il conduit un autobus jusqu'à 9 heures, puis reste au garage où il assure le parfait entretien et les réparations des véhicules; nous vîmes encore Jules Soetaers qui, à 55 ans, passa de l'autorail à la conduite d'un autobus et qui, à l'âge de 61 ans, est toujours un excellent chauffeur. M. Van Cleynenbreugel nous parla encore de la seule ligne urbaine : Gare de Tirlemont - Eglise de Grimde, qui est d'un très bon rapport.

Il était 16 heures; le dernier wagon était garé; les A.R.T. étaient rentrés au dépôt; c'était au tour des autobus d'achever la journée.



Ces wagons de betteraves venant de la région de Beauvechain, sont passés par le dépôt et traversent la ville pour être conduits à la station d'échange. (Photo Van Dam)

NOTRE ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL

Nous rappelons que les agents en service actif peuvent suivre gratuitement les cours par correspondance organisés par la Direction du Personnel.

Ces cours ont pour but d'aider les agents dans l'exercice de leurs fonctions en augmentant leurs connaissances générales et professionnelles.

Un certificat d'études est délivré à l'élève qui a répondu régulièrement aux questionnaires annexés aux leçons et mention en est faite dans son dossier personnel.

La suite des cours s'établit comme suit :

Cours 1 - 1 : Les Chemins de Fer Vicinaux, avec, en annexe, un tiré à part de la loi fondamentale et des statuts de la S.N.C.V. (15 leçons).

Cours 1 - 8 : Le Droit Civil (31 leçons).

Cours 3 - 3 : Lignes aériennes et équipements pour voies ferrées à traction électrique (38 leçons).

Cours 3 - 6 : Le Véhicule Automobile (12 chapitres - 33 leçons).

Cours 7 - 1 : La Comptabilité Commerciale (20 leçons).

Cours 8 - 5 : La Législation Fiscale (20 leçons).

Les inscriptions aux cours doivent être adressées à la Direction du Personnel de la S.N.C.V., 14, rue de la Science, à Bruxelles. Les agents veilleront à mentionner leur numéro d'identification sur la demande.

COURS DE LANGUE

Le Ministère des Communications organise, chaque année, des cours de langue française, néerlandaise et allemande dans diverses villes du pays; ces cours comportent trois degrés.

Tout agent de la S.N.C.V., dont la demande d'inscription est justifiée par des raisons de service, a l'occasion d'apprendre ou de perfectionner une langue de son choix. La S.N.C.V. prend les frais d'organisation de ces cours à sa charge.

L'EQUIPE 11 DE LIEGE FETE SON SUCCES

LE 5 novembre, nous étions conviés à participer à Liège à une fête familiale réunissant de nombreux agents de l'atelier de Saint-Gilles (équipe 11) et leurs épouses.

Dès que tout le monde fut en place, après l'apéritif, M. Lebrun, chef de la Sécurité du Groupe fit le point de la situation et souligna qu'après Omal et Verlaine le Groupe pouvait se féliciter d'une nouvelle victoire et souhaita aux agents de continuer sur leur lancée.

Ensuite, M. Mornard, Ingénieur en chef prenant la parole au nom de M. André, président du Conseil, de M. Hoens, directeur général et de M. De Clercq, Inspecteur général, félicita les membres de l'équipe 11 d'avoir atteint les 1.000 jours sans accident et rendit hommage à M. le directeur Botton et à son adjoint M. Henrard pour leur remarquable gestion du Groupe de Liège.

M. Mornard remercia particulièrement les cadres et spécialement les agents de l'atelier de St-Gilles qui ont prouvé avoir compris ce qu'est l'esprit de sécurité.

« Et pourtant, continua M. Mornard, sans diminuer votre mérite, nous devons vous avouer que ce résultat ne nous étonne pas, eu égard au climat qui règne dans les rangs des agents de Liège. »

A ce propos je voudrais me reporter six mois en arrière, au mois de mai, mois au cours duquel fut organisé la campagne d'ordre et de propreté.

Nous avons visité dans le pays plus de cinquante dépôts et ateliers, mais personnellement, je me rappellerai longtemps, l'impression extraordinaire que m'a fait l'ensemble du Groupe de Liège et l'atelier de Saint-Gilles en particulier.

Nous avons compris ce jour là, quel résultat merveilleux on peut atteindre par le jeu normal d'une équipe, où chacun garde sa place et joue le rôle qui lui est assigné.

Ce que le supporter liégeois peut admirer sur les gradins de Sclessin ou de Rocourt, nous pouvons le constater dans le cadre vicinal de la province de Liège.

Car ici, il s'agit du jeu âpre mais exaltant de la lutte journalière pour l'existence, pour la vie.

Et cette existence, cette vie, nous n'avons pas le droit de les abîmer.

L'action principale du Service de Sécurité est de combattre l'accident de travail et votre succès d'aujourd'hui nous prouve que vous sortez momentanément vainqueurs de cette lutte. Je dis momentanément, car malheureusement, dans la lutte contre l'accident de travail, rien de définitif vis-à-vis de cet adversaire qui ne désarme jamais.

Vous avez triomphé de l'accident de travail, mais vous n'avez pas le droit d'en rester là : un lauréat de campagne de sécurité se doit par son exemple; à son travail, chez lui, partout, de jouer le rôle de propagandiste de la Sécurité. »

M. Mornard termina son allocution en exaltant le rôle de l'épouse au foyer qui a également des problèmes de sécurité à résoudre surtout vis-à-vis des enfants. *« Sachons inculquer à nos enfants cet esprit de sécurité afin de leur permettre d'être plus tard des hommes ou des femmes équilibrés. »*

Ce discours, plutôt un entretien d'homme à homme, souleva les applaudissements de l'assistance.

Avant que la collation ne soit servie, on entendit encore successivement M. Barbier délégué permanent de la Centrale des Tramways qui dit son plaisir de voir la SNCV mettre tout en œuvre pour assurer la protection des travailleurs.

De son côté M. Laurent, délégué permanent de la Centrale chrétienne des Services Publics s'associa aux félicitations exprimées par M. Barbier et fit remarquer qu'en cette matière le rôle de délégué syndical n'était pas facile car toutes les mesures de sécurité n'étaient pas toujours acceptées du premier coup. Les deux délégués félicitèrent leurs camarades et assurèrent M. Botton de leur parfaite collaboration.

Après ces discours, l'odorant café et les sandwiches furent les bienvenus, les conversations reprirent d'une table à l'autre et seule la voix puissante d'Edith Piaf parvint à dominer le bruit ambiant !

Au moment où les hommes savouraient un excellent cigare, M. le Directeur M. Botton se leva et le silence se fit.

LE DISCOURS DE M. BOTTON

M. Botton adressa d'abord ses remerciements à M. Mornard pour les paroles aimables qu'il avait eues et félicita tous ceux qui avaient contribué à atteindre ce magnifique résultat.

Puis s'adressant spécialement aux ouvriers de l'atelier il leur dit :

« Mes Chers Amis,

Chaque jour, nous nous cotoyons dans ce dépôt, l'esprit préoccupé par le tra-

vail à accomplir ou peut-être simplement par des soucis personnels ou familiaux.

Nous vivons ainsi côte à côte, à longueur de semaines et de mois, travaillant dans un même but; et il nous est rarement donné de passer quelques heures ensemble, dans un esprit de détente pour dresser le bilan de nos réalisations.

Et cependant, si vous vous en souvenez, une fois déjà, c'était en décembre 1958, nous avons voulu poser un jalon en buvant ensemble le verre de l'amitié; à l'occasion du franchissement par l'atelier de St-Gilles, du cap d'un an sans accident chômant.

A ce moment, j'ai constaté avec satisfaction que quelque chose avait changé dans votre comportement et que vous étiez vraiment résolu à tout mettre en œuvre pour atteindre les 1.000 jours.

Il m'a été donné de savourer et d'admirer aussi une astuce qui est bien de chez nous, ici à Liège, mais qui marquait de façon précise votre volonté d'en finir avec les accidents qui se succédaient à une cadence régulière.

Votre Etat-Major dont j'aime à rappeler ici la composition, MM. Henrard, Reis et Dieudonné, Longdoz; MM. Cornélis, Harzé, PetitJean et Renson, MM. Lebrun et Winandy... ce Comité de sécurité donc, s'est dit : Puisqu'il n'y a pas moyen de voguer tous ensemble vers les 1.000 jours sans accident, nous allons procéder par petits paquets ! En c'est ainsi qu'il a été proposé au Conseil Général de sécurité qui a accepté, ce dont je l'en remercie encore, de scinder l'équipe de l'atelier de St-Gilles et de considérer séparément les résultats de deux équipes :

LIEGE 11 groupant tous les métiers de l'atelier proprement dit et LIEGE 12 comportant en ordre principal les agents affectés à l'entretien et à la réparation des autobus.

M. Botton se préoccupa ensuite de l'équipe 12 et s'adressant aux membres de l'équipe de mille jours, il ajouta :

Aujourd'hui, je traduis donc la vérité en vous disant qu'il m'est particulièrement agréable de présider cette fête, de vous féliciter, vous et vos chefs, de tout cœur, pour votre magnifique performance et de vous remercier d'avoir contribué ainsi à mettre une fois de plus le groupe de Liège à l'honneur.

En retour, soyez assurés de mon estime et de mon amitié. »

Après ce discours, la traditionnelle remise des cadeaux et des friandises très appréciés, comme à l'accoutumée, clôtura cette journée de la Sécurité.



Concours-record de Sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 31 OCTOBRE 1961

A la fin de cette année 1961, au cours de laquelle 8 équipes ont atteint les 1.000 jours sans accident chômant, on peut se poser la question : « Quelles sont les perspectives pour 1962 » ?

1. Peut atteindre les 2.000 jours sans accident chômant :

l'équipe 4 de Namur-Luxembourg (Atelier d'Andenne).

2. Peuvent atteindre les 1.000 jours sans accident chômant.

— l'équipe 2 de la Flandre Occidentale (Mouvement Geluwe - Courtrai - Ieper - Mouscron).

— l'équipe 1 de Namur - Luxembourg (Mouvement de Namurville).

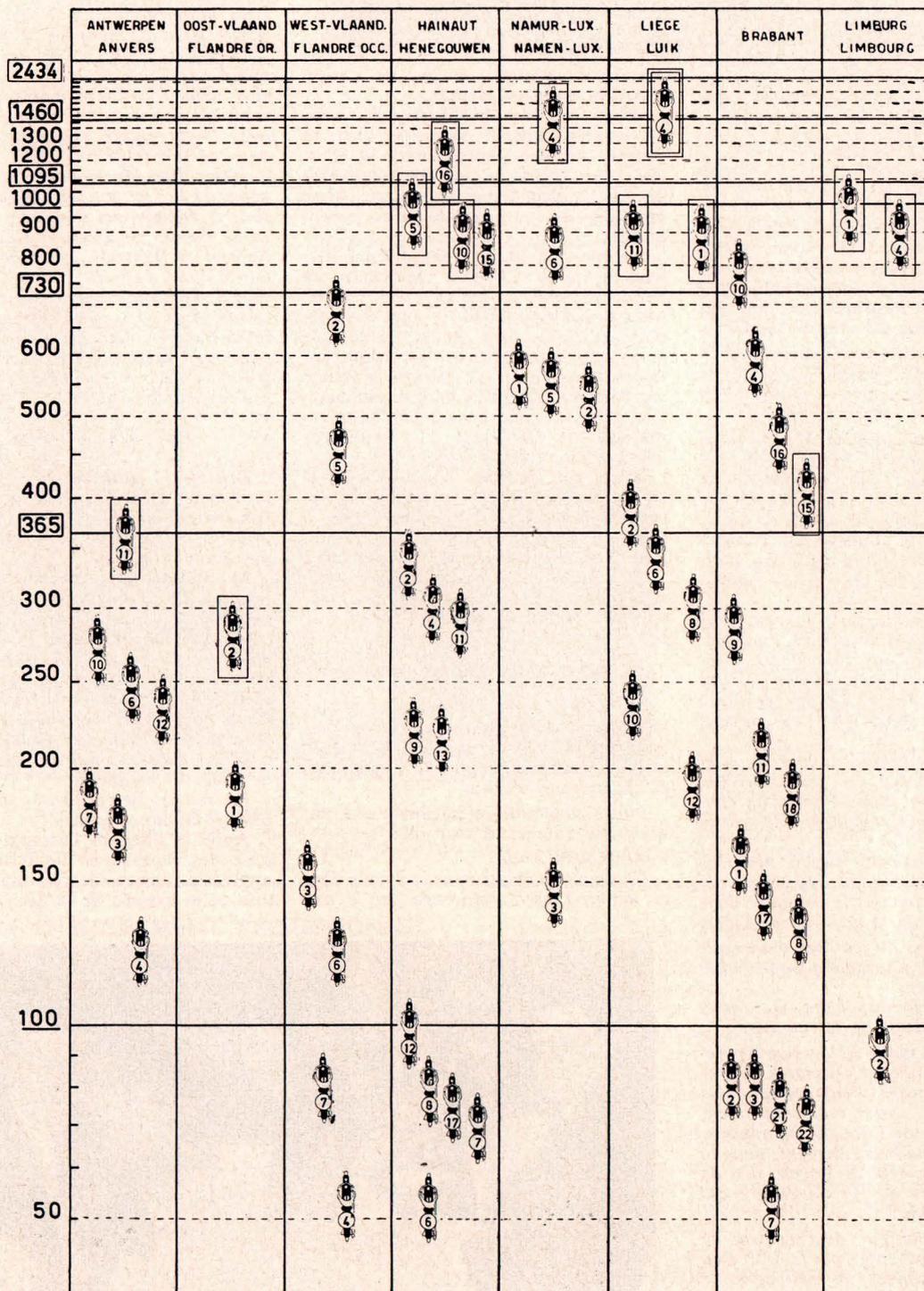
— l'équipe 2 de Namur - Luxembourg (Mouvement de Namur - petits dépôts).

— l'équipe 5 de Namur - Luxembourg (Mouv. de Luxembourg).
— l'équipe 4 du Brabant (petites brigades VT).

— l'équipe 10 du Brabant (Mouvement d'Overijse - Uccle).

A toutes ces équipes nous adressons les vœux de « bonne route ».

Aux autres nous souhaitons également une année heureuse sans accident.



N.B. — Les équipes qui atteignent ou ont atteint 1.000 jours sans accident ont leur numéro entouré d'un trait et celles qui ont 2.000 jours sont encadrées d'un double trait.

Le musée du chemin de fer néerlandais à Utrecht

Le char à quatre roues tiré par des animaux est resté pendant une dizaine de siècles le seul moyen de transport terrestre; d'autre part, la vitesse maximum à laquelle l'homme pouvait se déplacer au temps de Darius et de Jules César — celle d'un cheval au galop — était encore la même sous Napoléon, c.-à-d. 20 siècles plus tard.

L'apparition du chemin de fer, avec des locomotives mues par la force de la vapeur a mis fin à cette limitation et l'événement a présenté tous les aspects d'une révolution.

On sait que le premier chemin de fer du continent fut construit en 1835, entre Bruxelles et Malines. Aux Pays-Bas, la première ligne fut inaugurée en 1839 entre Amsterdam et Haarlem et 4 ans plus tard, en 1843, on pouvait rouler d'Amsterdam vers la Haye et Utrecht.

Dans la suite, le développement du chemin de fer néerlandais se caractérise par une lutte incessante contre les forces de la nature qui imposaient la construction de digues, le damage des terres, des remblais et la construction de multiples ponts.

C'est pourquoi, aux Pays-Bas, on a jugé indispensable que la jeunesse d'aujourd'hui, qui bénéficie des derniers perfectionnements créés par l'esprit humain, soit tenue au courant des efforts réalisés par des générations d'hommes qui n'ont eu qu'un seul idéal dans leur vie: améliorer les transports en commun. Ce rôle a été confié au Nederlands Spoorweg Museum.

Le Spoorwegmuseum doit son origine à une collection privée; de 1910 à 1920, on s'était déjà efforcé, de divers côtés, à constituer une collection d'objets ferroviaires, mais c'est seulement en 1927 que l'Administration des chemins de fer néerlandais créa la fondation (stichting) Nederlands Spoorwegmuseum. C'est M. Henri Asselberghs qui fut nommé ad-

ministrateur et resta en fonction pendant 25 années; c'est à lui que l'on doit notamment le nombre considérable de gravures, lithographies et dessins qui ornent les murs du musée, représentant des scènes de la vie ferroviaires à diverses époques.

Aujourd'hui, c'est sa fille que nous retrouvons à la direction du musée ayant elle-même succédé au Dr. de Bruyne, haut fonctionnaire des N.S. qui, en fin de carrière, géra le musée pendant 3 ans. M. de Bruyne est aujourd'hui président de la section « chemin de fer » de l'I.C.O.M. (International Council of Museums).

De 1935 à 1950, le Musée a connu bien des vicissitudes et des déménagements, surtout pendant la dernière guerre. Enfin, en 1951, le Directeur Général des Chemins de fer néerlandais, Dr Ir. F.Q. den Hollander, mit à la disposition du musée la gare de Maliebaan, à Utrecht, qui avait été désaffectée, et fournit les crédits nécessaires à son aménagement. A cette époque, la collection ne se composait guère que d'objets historiques; mais on prit alors la très importante décision de créer une nouvelle section, où des maquettes et des modèles réduits permettraient au visiteur de se faire une idée du niveau de développement technique des Chemins de fer néerlandais.

Le bâtiment central et l'aile droite ont été affectés à la section historique et la section moderne est installée dans l'aile gauche.



Une des remorques ouvertes de tramway exposées à l'extérieur au Musée d'Utrecht.

Après le guichet où l'on vend les tickets d'entrée et des cartes illustrées, on entre dans l'aile historique dont la première salle est consacrée aux origines de la voie ferrée avec reproductions de voies antérieures à 1839. Dans une vitrine murale, des tronçons de rails présentés en coupe, illustrent l'évolution des formes de la voie ferrée jusqu'à nos jours.

Dans les deux salles suivantes sont exposées des lithographies historiques montrant l'importance grandissante des chemins de fer dont les sociétés cherchent à inspirer confiance en érigeant des constructions imposantes; une de ces lithographies colorisées nous a particulièrement intéressés, il s'agit d'un projet de création d'un « port de navigation à vapeur à ... LA PANNE, conçu en 1845, avec, aux alentours, un parc, un hippodrome, un môle et... une gare de chemin de fer !!

La même salle contient encore un extraordinaire échantillonnage d'objets et de bibelots les plus divers de la vie courante, qui n'ont avec le chemin de fer que des rapports indirects mais dont la présence s'explique par leur forme et leur décoration.

Face à la section historique, de l'autre côté du hall, se trouve la section moderne. Sur toute la longueur de la salle, s'étend une maquette sur laquelle est installée une voie en miniature, comprenant une gare, des caténaires, des signaux, des passages à niveau, des trains, et tout ce qu'on peut voir sur une ligne de chemin de fer ou à proximité. Cette maquette, qui est une copie exacte de la réalité, permet de faire des démonstrations du système de sécurité le plus moderne (système N.X.) en usage aux Pays-Bas. Cette maquette n'est pas seulement un objet de musée, elle sert aussi à l'instruction du personnel des chemins de fer.

En quittant cette salle, nous débouons sur le quai de la gare que les Hollandais désignent par un mot français: « perron ». Nous sommes ici dans la partie centrale du Musée, où se trouvent garées les vieilles locomotives, les vétérans et fidèles serviteurs qui ont vibré sous la force d'expansion de la vapeur. Voici en tête l'Arend - l'Aigle (copie exécutée en 1939) avec son tender à deux essieux, qui tractait des trains voyageurs et marchandises entre 1839 et 1857, et en queue la 73755, la « Long-Moor », construite en 1945 par le Ministère de la Guerre Britannique, pour remplacer le matériel roulant, saboté ou détruit, durant l'offensive libératrice.

Entre ces deux machines nous pouvons examiner à loisir la reconstruction du premier train qui ait circulé aux Pays-Bas (1839), copie effectuée en 1939, avec ses wagons de 3^{me} classe aux toits surbaissés.

Le public est admis à monter sur certaines voitures ainsi que sur la dernière machine à vapeur hollandaise, la 3737 qui, après l'électrification complète du réseau, fut amenée au Musée le 7 janvier 1958.

Avant de quitter le Musée des chemins de fer, nous irons faire un tour sur un terrain avoisinant clôturé depuis peu de temps et qui comporte trois voies sur lesquelles ont été garées une série de motrices et de remorques de tramway.

Les dirigeants n'ont pas l'intention de s'adjoindre un Musée des tramways, mais ils conservent soigneusement ce matériel dont ils ont hérité; sur les emplacements encore vacants ils espèrent pouvoir disposer divers types de voitures voyageurs modernes de chemin de fer, modèles dont ils ne disposent pas encore.

Nous espérons que cette description, un peu sèche, des multiples aspects du Musée des chemins de fer d'Utrecht, vous aura convaincus de son grand intérêt. L'heureuse disposition et la multiplicité des divers centres d'intérêt, rendent la visite non seulement instructive, mais passionnante pour tous les amis du chemin de fer. Mais ce que nous avons remarqué surtout, c'est le désir des organisateurs de ne pas faire de ce mu-

Le Musée des Chemins de Fer néerlandais est ouvert toute l'année, le lundi et le dimanche de 13 à 16 heures, les autres jours de 10 à 16 heures en semaine. Du 1^{er} avril au 31 octobre, la fermeture a lieu à 17 heures.

Entrée : 25 cents.

Le trajet de Bruxelles - Rosendaal - Rotterdam peut se faire sans changer de voiture; à Rotterdam, on prend une correspondance pour Utrecht. Devant la gare de cette cité universitaire, prendre l'autobus 11 qui vous mènera à proximité du Musée, situé Malienbaanstation - Joan van Oldenbarneveltlaan 6.

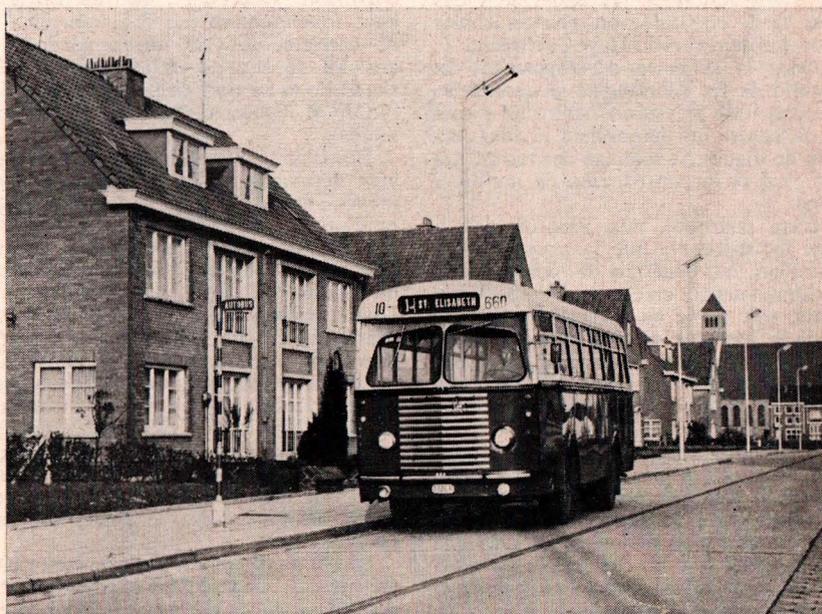
sée un froid conservatoire, uniquement tourné vers le passé mais, au contraire, d'avoir réalisé, en 1961, un admirable outil de propagande du chemin de fer, grâce aux maquettes mobiles, actionnées et commentées par des gardiens chemi-nots-chevonnés.

En 1960, le musée d'Utrecht a reçu 60.000 visiteurs, même en semaine, on n'est jamais seul dans ces salles et fréquemment on voit arriver des cars remplis d'élèves venus des quatre coins du pays pour apprendre ce que fut et ce qu'est le Chemin de Fer.

**Dans de
nombreuses villes
de Belgique
les autobus de la
S. N. C. V.
assurent la desserte
de nouveaux quartiers**

Les services routiers permettent très souvent de répondre plus efficacement aux besoins de la population en matière de transport, grâce à des parcours mieux adaptés et à la desserte de nouveaux quartiers d'habitations, d'écoles et de centres industriels.

EDITION & IMPRIMERIE (s.c.)
Quai aux Briques, 74, Bruxelles 1
Téléphone : 11.31.36



A COURTRAI

A COURTRAI — Plusieurs nouvelles rues ont été créées; cette photo a été prise il y a près d'un an.

A JAMBES (Namur) — De nombreux immeubles à habitations multiples ont été construits sur le territoire de cette commune. En 8 minutes, nos autobus mènent les habitants de Jambes à la gare de Namur.

A JAMBES (Namur)

