

# 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 4

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

N° 97

MARS - AVRIL 1962

## SOMMAIRE

	Page
Inauguration du Centre Electronique de Gestion . . . . .	3
L'ordinateur et nous . . . . .	5
La nouvelle grotte de Hampteau . . . . .	7
Le Pajottenland et le Musée du Tram . . . . .	10
Les 1.000 jours à Mariembourg . . . . .	12
Ce qu'il faut savoir des tableaux de distance . . . . .	14
Les 1.000 jours à Quaregnon . . . . .	16

### NOTRE PREMIERE PAGE L'IMPRIMANTE 1403

L'imprimante 1403 utilise un nouveau système d'impression : une chaîne comportant 48 caractères différents - 26 lettres, 10 chiffres et 12 symboles - se déplace horizontalement devant les formules à imprimer, un marteau frappant le caractère lorsqu'il se présente devant la position voulue.

La vitesse d'impression est de 600 lignes de 132 caractères à la minute en tabulation ou en liaison avec une bande magnétique. En liste, la vitesse qui peut également atteindre 600 lignes est fonction du programme et de la synchronisation possible avec le lecteur de cartes.

L'édition de chaque ligne d'impression est assurée très simplement par les instructions du programme enregistré.

(Photo Bauters)

EDITION & IMPRIMERIE, Soc. Coop.  
Quai aux Briques, 74, Bruxelles 1  
Tél. : (02) 11.31.36

## Manifestation de sympathie à l'occasion du départ en retraite de M. C. Hanappe, Ingénieur en Chef - Chef de Service

Le vendredi 22 mars, en fin de journée, les ingénieurs, les chefs de service, les agents des cadres des services V.T., lignes aériennes et sous-stations du Groupe du Hainaut, auxquels s'était joint le personnel du bureau central, se sont rassemblés à la Direction de Mons, à l'occasion du départ en retraite de M. Hanappe.

C'est M. Blanquet, Ingénieur Principal - Chef de Service, qui se chargea de retracer la carrière de son chef; il souligna notamment combien M. Hanappe s'était toujours intéressé au progrès de la technique et rappela que les services V.T. du Hainaut avaient été dotés des moyens mécaniques les plus perfectionnés alors qu'à son arrivée, on en était encore à la pelle et à la clef à tire-fond. M. Blanquet, aux applaudissements de l'assistance, assura au futur retraité que le personnel n'oublierait pas le chef humain et le guide éclairé qu'il avait été durant une carrière de près de 35 ans; il pria ensuite M. Foucart, Chef de Service de 1<sup>re</sup> CL., de lui remettre, au nom de ses agents, un splendide vase en cristal de Val-St-Lambert.

M. Hanappe remercia tous ses collaborateurs d'une voix empreinte d'émotion, puis il rappela toutes les inaugurations de lignes auxquelles il avait participé et notamment l'extension de Bray - Binche qui permit, par la suite, l'exploitation en électrique de la ligne Mons - Binche - Charleroi.

M. le Directeur Kennes égrena, à son tour, quelques souvenirs de sa carrière d'ingénieur aux Vicinaux qui fut parallèle à celle de M. Hanappe et il rendit hommage à celui-ci en racontant quelques anecdotes.

M. Kennes termina son allocution en souhaitant un bon anniversaire à M. Hanappe et en levant son verre à sa santé.



\*\*\*

M. C. Hanappe entra à l'Université dès la fin de la guerre 1914-18; diplômé comme ingénieur en constructions civiles, il fit encore une année complémentaire d'électricité. Après un court passage dans l'industrie privée, il entra aux Vicinaux le 1<sup>er</sup> octobre 1927, à Charleroi. En 1930, il passa à La Louvière où il dirigea le réseau du Centre, en service général. C'est là qu'il réalisa les premières mises en parallèle de sous-stations et c'est à La Louvière que la société exploitait une centrale qui fournissait le courant aux lignes de la région.

En 1943, M. Hanappe fut désigné comme Ingénieur responsable des Voies et Travaux et des constructions de tout le Groupe du Hainaut.

A partir de ce moment, il va se spécialiser dans la soudure des rails et même des fils de contact. Il réussit des soudures d'appareils de voies en acier au manganèse réputé insoudable et plusieurs revues techniques d'Europe accueillent ses articles dans lesquels il décrit ses expériences dans le domaine de la soudure.

Nommé Ingénieur Principal en 1944, il est promu Ingénieur en Chef en 1947, puis Ingénieur en Chef - Chef de Service en 1956.

En 1959, ses mérites de technicien dans les transports en commun lui ont valu le titre envié de doyen d'honneur du travail, dont le collier lui fut remis par M. le Ministre Segers, au Palais des Académies à Bruxelles (Nos Vicinaux n° 80 - 1959).

Au nom de nos lecteurs, nous souhaitons à M. Hanappe une longue et heureuse retraite.

# UN ORDINATEUR ELECTRONIQUE A L'ADMINISTRATION CENTRALE

« Notre époque qui n'est plus à l'époque du manœuvre-balai, ne doit plus être à l'époque du manœuvre de la plume. »

M. BURON,

Ministre des Travaux Publics de France.

EN sa séance du 3 mai 1960, le Conseil d'Administration a entériné la proposition d'achat d'un ensemble électronique de gestion (E.E.G.), sous la forme de l'ordinateur IBM 1401.

En présentant cette proposition, M. le Directeur Général a fait valoir que l'équipement à cartes perforées, que nous possédons depuis 13 ans, était arrivé à saturation et que de nouvelles mesures devaient être prises pour faire face au nouveau volume de travail. Le moment est venu de profiter des progrès accomplis dans l'utilisation des cartes perforées pour passer à un stade plus évolué de l'organisation mécanographique.

L'ordinateur que l'on vient d'installer à l'Administration Centrale, effectue non seulement tous les travaux réalisés actuellement, mais les exécute dans des conditions plus rapides et plus intéressantes et, d'autre part, il sera l'outil qui permettra de faire face à des réformes futures.

Nous sommes entrés dans l'âge électronique et les machines à calculer à transistors sont appelées à jouer un rôle de plus en plus important dans les activités des sociétés industrielles.

Nombre d'agents ont déjà entendu parler de ces machines et, en particulier, les agents de l'Administration Centrale. Mais si beaucoup de gens en parlent, il y en a très peu qui savent comment fonctionne un ordinateur et quels résultats on peut en attendre. Cela n'est pas surprenant, car, en 10 ans de temps, le traitement des cartes perforées a subi une véritable révolution par le passage des machines électromécaniques aux dispositifs électroniques qui travaillent à des vitesses inconnues jusqu'ici. De plus, l'apparition des transistors à la place des diodes, a notablement fait diminuer les pannes et les consommations électriques de ces ensembles.

## Qu'est-ce qu'un ordinateur électronique ?

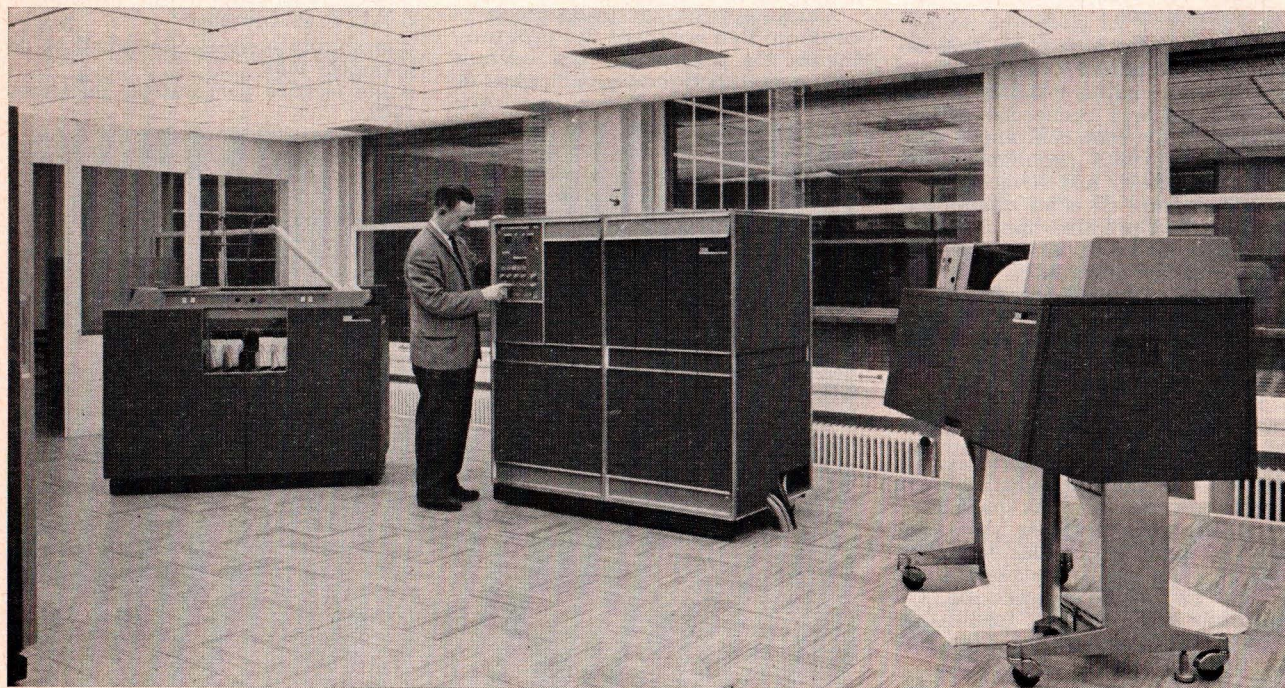
On peut décrire l'ordinateur simplement en disant que c'est un outil permettant de manipuler des nombres à une vitesse fantastique, à un rythme effarant. Cette machine moderne peut transférer des nombres d'une partie de l'appareil à l'autre, elle peut additionner deux nombres ou les soustraire, les multiplier ou les diviser, les comparer pour trouver si l'un est plus grand que l'autre. Ainsi n'importe quel problème

mathématique ou logique pouvant se poser, peut être résolu par une combinaison de ces opérations. Cette machine a encore une possibilité; elle peut mettre des informations « en mémoire » et les utiliser lorsqu'elles sont nécessaires.

Dans le système à cartes perforées que nous possédons depuis 1947, des machines spécialisées effectuent des opérations déterminées et les cartes sont portées d'une machine à l'autre. Par contre, l'ordinateur est un ensemble de machines interconnectées travaillant en étroite coordination, dotées de puissantes mémoires, capables d'exécuter automatiquement toutes les opérations élémentaires arithmétiques et logiques composant le processus administratif et ce sous la commande d'un programme adapté à chaque travail. Les ordinateurs ont apporté à l'administration de grands organismes un élément nouveau de rapidité, de sécurité et d'économie.

## Comment fonctionne un ordinateur ?

Le fonctionnement d'un ordinateur est trop compliqué pour être décrit, même dans un article de vulgarisation. Tenons-nous en à une comparaison très simple, celle d'une



M. Mathy, examine si les positions de contrôle apparaissant au pupitre lui permettent de faire démarrer le programme. A gauche, l'unité de lecture et de perforation (1402) au milieu, l'unité centrale logique et arithmétique (1401) et à droite l'imprimante rapide (1403)

machine à calculer ordinaire à main. Avec cette machine l'opérateur marque les chiffres en pressant des touches. Pour permettre à la machine d'effectuer l'opération arithmétique désirée, l'employé doit appuyer sur une autre touche ou pousser une manette; cette opération est mécanique ou électromécanique. Quand le résultat apparaît, l'opérateur doit en prendre note, au crayon, sur un papier.

Avec un ordinateur électronique, l'impulsion est donnée par électricité; les opérations arithmétiques sont effectuées par combinaison des circuits électroniques. Le travail est effectué à une vitesse phénoménale et la mémoire des résultats successifs (que l'opérateur devait mettre sur papier) est conservée pour être utilisée à n'importe quel moment. De bout en bout, le travail est automatique : de plus, la machine effectue un auto-contrôle.

### Quel genre de travail peut accomplir l'ordinateur ?

Ce sujet est très vaste et nous ne l'examinerons que sommairement.

Disons d'abord que toutes les opérations accomplies jusqu'ici par notre installation à cartes perforées, seront effectuées par l'ordinateur, entre autres le calcul de la paye des employés et ouvriers, la comptabilité des abonnements, le calcul des pensions et les multiples statistiques pour notre service des Assurances. Mais d'ores et déjà on peut dire que l'on travaille depuis plus d'un an à assurer la mécanisation complète des bons d'entrée et de sortie des magasins de tous nos dépôts et ateliers. Pour gérer un stock de magasin, il faut suivre en permanence le niveau des stocks : arrivé à un niveau d'alerte, l'ordinateur fera savoir que l'on doit passer au réapprovisionnement.

Il est un autre aspect des possibilités de l'ordinateur, c'est ce qu'on appelle « les mathématiques industrielles » ou « la recherche opérationnelle ». Ce mot compliqué couvre de nombreux problèmes dont doivent s'occuper nos dirigeants. En un mot comme en cent, quand une direction doit prendre une décision, il y a souvent un certain nombre de lignes d'action différentes. Jusqu'ici on se fiait à l'expérience, les résultats étaient généralement bons mais pas nécessairement les meilleurs; l'ordinateur rend possible le choix de la meilleure solution.

### Mise au travail de l'ordinateur.

Pour faire lire des chiffres ou des lettres à une machine, on n'a encore inventé qu'une ou deux méthodes, celle des trous perforés dans des cartes ou dans des bandes de papier fort, et celle des impulsions enregistrées sur bande magnétique. On peut donc dire qu'il faut traduire le langage ordinaire en un « langage machine ».

Nous ne pouvons dans cette brève notice explicative décrire toutes les méthodes de production du « langage machine »; disons toutefois



*L'atelier de perforation comporte trois poinçonneuses et trois vérificatrices. Dans la 1<sup>re</sup> rangée : Mlle M. Rayée, Mlle M. Verhelle, Mlle G. Barbaix, dans la seconde rangée : Mlle J. Dufermont, Mlle E. Torfs et Mlle L. Vanden Bogaert (cachée).*

qu'elles constituent un élément très important du traitement automatique de l'information (automatic data processing). Il faut ajouter que déjà il existe des machines capables de lire directement des chiffres ou des lettres.

Mais avant de faire marcher un ordinateur et même avant de l'acheter, un long et important travail de préparation est nécessaire.

La machine ne peut penser par elle-même, des êtres humains doivent penser pour elle et établir à son usage un cheminement compliqué d'instructions prévoyant ce que la machine doit faire et dans quel ordre.

Cela s'appelle un programme et ceux qui s'en occupent des programmeurs. Ce programme qui est une des caractéristiques principales de l'ordinateur, consiste en une suite de décisions logiques que l'on peut ramener à un choix entre deux possibilités : j'irai me promener ou je n'irai pas, etc... De chaque réponse dépendent deux solutions et ainsi de suite.

C'est de ce choix entre deux solutions qu'est née l'expression impropre « cerveau électronique », car si la machine est capable de logique déductive et douée de mémoire, elle ne peut réaliser que ce que l'homme lui indique.

Pour donner une idée concrète de l'élaboration d'un programme, faisons une comparaison avec un travail auquel nous avons tous déjà assisté. Lorsque le commis préposé des postes reçoit au guichet une somme d'argent à inscrire dans un carnet de caisse d'épargne, il entreprend une série de contrôles et d'inscriptions qu'il fait de **mémoire**, non pas selon sa fantaisie mais selon un règlement qui se trouve d'ailleurs dans son tiroir, **mais qu'il ne consulte même pas, car toutes les opérations s'enchaînent logiquement.**

### Mise en route du programme.

Le procédé en application consiste à décomposer chaque problème en un grand nombre d'opérations élémentaires et transformer ces dernières, selon des règles déterminées en codes assimilables par la machine. Chaque opération, s'appelle une instruction et l'ensemble de toutes les instructions d'un problème donné s'appelle un programme. Ce programme, perforé sur cartes, communique à la machine, en une fois, toutes les données du problème. A partir de ce moment, tout se déroule automatiquement. La machine lit et suit le programme; elle effectue chaque instruction pour ne s'arrêter qu'à la dernière. Le système 1401 à bandes magnétiques que possède la S.N.C.V. se compose :

- d'une unité centrale de calcul et de mémoire 1401;
- d'une lectrice perforatrice de cartes 1402;
- d'une imprimante 1403;
- de six unités de bandes magnétiques.

### Résumons-nous.

Vous connaissez maintenant l'essentiel sur l'ordinateur. Cette machine peut faire les quatre opérations fondamentales, elle peut comparer des nombres pour trouver lequel est le plus grand. Elle peut résoudre tout problème mathématique ou logique en utilisant ses capacités. Elle peut emmagasiner les renseignements pour usages futurs. L'ordinateur ne peut pas penser, on lui dit ce qu'il doit faire. C'est un outil qui travaille vite, il fait en quelques secondes ce qui prend des heures à un homme. Notre machine ne peut pas lire les chiffres ni les lettres; l'information qu'on lui donne à emmagasiner doit être traduite en langage-machine.

Les ordinateurs électroniques vont devenir l'équipement indispensable des grandes et moyennes entreprises.

## L'ordinateur et nous.

En Belgique, plusieurs ordinateurs électroniques sont déjà en service, notamment aux Chemins de fer belges, à la Caisse d'Épargne, à Cockerill-Ougrée, chez Philips et bien d'autres.

L'ordinateur est un outil moderne pour un âge moderne; grâce à lui des travaux fastidieux, par leur répétition, sont effectués par une **machine qui ne s'ennuie jamais.**

L'industrie des transports en commun ne peut devenir une industrie prospère et bien payer son personnel que si tous les moyens sont employés pour travailler avec une productivité accrue.

La S.N.C.V. ne peut ignorer ces méthodes de travail et rester en arrière, nous devons nous équiper en conséquence.

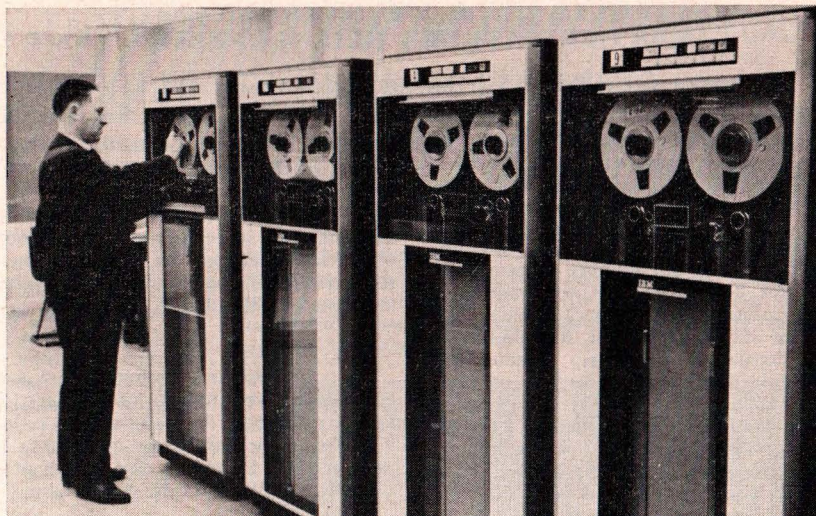
L'installation de l'ordinateur aux chemins de fer Vicinaux permettra à la Direction d'obtenir des informations centralisées qui lui faciliteront sa gestion.

★

Nous ne pensons pas qu'on puisse dire que cette machine menace de remplacer l'homme, elle permettra de faire beaucoup plus qu'autrefois.

La S.N.C.V., connaissant les difficultés de la programmation et des autres études du traitement de l'information, a formé depuis deux ans une équipe de spécialistes, venus des cadres les plus divers, et qui se sont attachés, avec enthousiasme, à la solution de ces problèmes sous la haute direction de M. De Clercq, Inspecteur Général, de MM. Barbier et Mornard, Ingénieurs en Chef et de M. Lindenlauf, Conseiller-adjoint.

Les voici maintenant à pied d'œuvre, souhaitons-leur bon travail.



*M. Sanfrinon positionne la bande magnétique. Ces bandes magnétiques sont des « mémoires » que l'on utilise à peu près de la même façon qu'un enregistrement sur magnétophone; chacune de ces quatre bandes magnétiques peut enregistrer jusqu'à 13 millions de caractères ce qui représente pratiquement tous les caractères contenus dans le petit Larousse.*

## Inauguration de l'ensemble électronique par les membres du Conseil d'Administration

C'est dans la plus grande simplicité que l'ensemble électronique de gestion a été présenté aux membres du Conseil d'Administration. Peu avant le début de la séance du 13 mars, M. R. Hoens, Directeur Général, invita le Président M. A. André, et les administrateurs à venir voir fonctionner les machines du système IBM 1401 à cartes perforées, installées dans deux salles où l'atmosphère est conditionnée, la température, l'hygrométrie et le dépoussiérage réglés automatiquement.

Ils furent accueillis par M. De Clercq, Inspecteur Général, qui leur

fit un bref exposé sur les principes de fonctionnement du complexe électronique et sur les nombreux services qu'il rend déjà à la S.N.C.V. Ensuite, M. De Clercq demanda à M. Lindenlauf, conseiller-adjoint de faire une démonstration du calcul de la paie avec impression de la bandelette, suivi de la sortie des résultats « salaire brut » par dépôt et fonction. Les administrateurs, groupés autour de l'imprimante, virent apparaître, sur le listing en bande continue, les composantes de la paie de chaque agent, à une vitesse telle que l'œil ne parvenait pas à les suivre.

Ils suivirent avec curiosité le déroulement des bandes magnétiques dont la densité d'enregistrement est extraordinaire, chacune ayant une capacité maximum de 5 à 15 millions de caractères. Nos administrateurs n'ont pu manquer d'être impressionnés par le clignotement mystérieux des petites lampes multicolores, par le cliquetis incessant des machines et nous supposons qu'ils ont dû éprouver une sensation de soulagement en voyant apparaître après cette succession vertigineuse de chiffres, des noms bien de chez nous comme Van Ginderachter ou Colinet!

A l'issue de la visite, M. Alexandre André, au nom du Conseil, déclara être enchanté des résultats obtenus par cette nouvelle installation. « On nous a vanté le cerveau électronique, dit-il, mais nous savons que derrière ce cerveau il y a l'homme. Aussi, je félicite M. De Clercq et toute son équipe pour le remarquable travail qu'ils ont réalisé ».



*En présence des membres du Conseil d'Administration et de M. le Directeur Général, M. Lindenlauf va mettre en marche la machine imprimante.*

## QUELQUES UTILISATIONS ETONNANTES DES ORDINATEURS ELECTRONIQUES

A l'heure actuelle les cartes perforées et les ordinateurs sont utilisés dans le monde entier dans les activités humaines les plus diverses. Disons-nous bien cependant que nous ne sommes encore qu'au début des possibilités d'application de l'électronique.

### AUX CHEMINS DE FER

Vu les progrès rapides de l'électronique appliquée, un nombre croissant de chemins de fer utilisent des ensembles électroniques pour résoudre leurs problèmes de statistique et d'exploitation. Ces derniers mois, divers réseaux ont mis des ordinateurs en service, notamment la Société nationale des chemins de fer français, qui a installé à Paris un système Bull-Gamma 60, les Chemins de fer fédéraux suisses et le Chemin de fer fédéral allemand, qui ont adopté le système combiné IBM 7070-1401 pour toutes sortes de travaux. Le « Canadian National Railway » a pourvu son administration centrale de Montréal d'un appareil IBM 7070; il est en train d'installer des machines IBM 1401 dans ses arrondissements. Le « Canadian Pacific Railway » a monté un convertisseur bande magnétique - bande de papier à trois directions, qui relie son réseau de téléscripteurs à une machine comptable

IBM 705, modèle III. Les ensembles électroniques se perfectionnant toujours plus, les chemins de fer examinent maintenant la possibilité de les utiliser aussi pour la circulation des trains.

★

Un « ordinateur » nommé *Sabre* sera en liaison avec toutes les agences de voyage. Chargé de vendre les billets d'avions, il permettra de connaître, en une seconde, les places disponibles pour n'importe quelle ville des Etats Unis.

★

Une machine traductrice construite par l'I.B.M. traduit du russe en anglais et possède un vocabulaire de 55.000 mots. Elle fournit quotidiennement à la U.S. Air Force la traduction de la *Pravda* et travaille à la vitesse de 1.800 mots par minute. Cela donne un anglais rudimentaire mais parfaitement intelligible.

## A L'INSTITUT BELGE DE METEOROLOGIE

*un robot prévoira la pluie  
et le beau temps*

Un calculateur électronique 7070 a été envoyé par la Compagnie IBM à l'Institut royal belge de météorologie, à Bruxelles. Cette machine, extrêmement perfectionnée, sera utilisée par l'institut pour les calculs nécessaires à l'établissement des prévisions météorologiques à court et à long terme. Centralisés à Bruxelles, les renseignements météorologiques provenant des diverses stations de l'hémisphère septentrional seront transcrits sur des cartes perforées pour être exploités par le robot calculateur.

★

Pour 25 dollars par mois, les petites entreprises américaines pourront profiter de tous les services que leur rendrait le cerveau électronique qu'elles ne peuvent s'offrir, en s'adressant à l'un des centres d'équipement électronique que la Cash Register Company installe actuellement dans les diverses régions des Etats-Unis. Cent centres sont prévus. Trois fonctionnent actuellement: ceux de New York, Chicago et Houston.

## Les chiffres indo-arabes et le langage des mathématiques

Il y a deux mille ans, le puissant roi Asoka faisait afficher ses édits sur des poteaux à travers l'Inde, depuis les monts Hindukush jusqu'aux plaines où coule le Gange. Ces avis contenaient les ancêtres les plus anciennement connus, des chiffres que nous utilisons aujourd'hui. Au cours des premiers siècles, les symboles sommaires du roi Asoka prirent des formes qui nous sont devenues plus familières. Ce qui est plus important, c'est que durant les premiers temps de l'histoire de l'Inde les chiffres furent disposés dans un ordre numérique qui leur donna des caractéristiques telles que ce procédé fut utilisé dans le monde entier. Il est évident que c'est le système de numération décimale qui le rend aussi concis, aussi facilement assimilable et surtout si simple à utiliser. Le système fut conçu en prenant comme base le chiffre DIX. La base de départ aurait pu être n'importe quel autre chiffre (les Indiens choisirent probablement le chiffre dix parce qu'ils comptaient sur leurs doigts). Les symboles individuels sont uniquement nécessaires pour les dix chiffres de 0, 1... à 9.

En comparaison, les Grecs qui n'utilisaient pas la numération décimale, rien que pour écrire les nombres de 1 à 999, devaient retenir 27 symboles différents. Ainsi, dans le nombre 888 chaque 8 était différent: Omega (800) Pi (80) Eta (8) et de nombreuses relations numériques étaient peu compréhensibles.

De leur côté, les Romains utilisaient peu de symboles, mais ils devaient les répéter: 888 devenait DCCCCLXXXVIII (douze symboles).

Dans ces deux anciens systèmes, la multiplication et la division étaient si difficiles à effectuer qu'on les faisait au boulier. Les chiffres indiens, avec leur système décimal furent amenés vers l'Occident jusqu'à Bagdad, par les marchands et les étudiants. Là, en 825 avant J.C., leurs qualités et avantages furent défendus par un arabe lettré Al Khowarismi. D'autre part, le commerce et la guerre mirent les Arabes en contact avec le monde occidental. Vers le 10<sup>me</sup> siècle, les nouveaux chiffres atteignirent l'Espagne et il advint que le livre d'Al Khowarizmi fut traduit en latin. Malgré tous leurs avantages, il fallut encore des siècles, aux nouveaux chiffres, pour conquérir l'Europe.

Ils étaient méprisés comme étant d'origine païenne, et parfois interdits, sous prétexte qu'on pouvait trop facilement les fausser d'un trait de plume, en changeant un 0 en 6 ou en 9.

Ce n'est qu'au 15<sup>me</sup> siècle que la numération décimale put prévaloir et fut diffusée partout, grâce à des livres à bon marché. N'importe qui pouvait enfin apprendre à utiliser les chiffres et la voie était ouverte aux mathématiques modernes.

Traduit du New-York Times, mai 1961

## DES SERVICES SPECIAUX D'AUTOBUS ASSURENT L'ACCES A HAMPTEAU SUR OURTHE DE LA GROTTTE DES «MILLE ET UNE NUITS»

La découverte des grottes d'Hampteau a été abondamment commentée, il y a deux ans, dans la presse.

Ces grottes s'étendent sous le territoire de deux communes, Hampteau et Hotton, qui se trouvent le long de la ligne vicinale de Melreux-La Roche, à 3 km environ de Melreux.

Depuis longtemps, les spéléologues estimaient qu'un vaste réseau de galeries devait exister entre Marche-en-Famenne et Hampteau-Hotton car ils avaient déjà exploré divers « fonds » dans des villages environnants. Un jour, un coup de mine dans une carrière ouvrit un passage dans une galerie qui leur fit découvrir une première salle. Quelques mois plus tard, un facteur des Postes, passant chaque année son congé à Hampteau, signala au Spéléo-Club de Belgique que des ouvriers sortaient des stalactites pour décorer leurs jardins. Quatre membres du club retournèrent sur place et après avoir constaté que les déprédations commises s'étaient limitées à la première salle, décidèrent d'explorer cette fois la grotte à fond. Nos quatre spéléologues ont raconté dans des articles et au cours de conférences combien ils avaient été émerveillés devant les coulées de calcite (calcium cristallisé) qui évoquent les mers de glace et quel fut leur enthousiasme lorsqu'ils pénétrèrent dans la salle qu'ils ont baptisé « de l'apothéose » une véritable débauche de couleurs depuis le blanc neigeux jusqu'au rouge sang en passant par tous les ocres. La voûte, dirent-ils, est partout garnie de stalactites affectant les formes les plus diverses. Ce sont de longs tubes translucides de la grosseur d'un crayon, des cristallisations qui défient les lois de la pesanteur, des draperies frangées blanches, mais le plus souvent teintées de rose, de jaune, de mauve, de bleu. Ils découvrirent encore plusieurs salles, hautes de cinquante mètres, traversées dans le fond par un torrent.

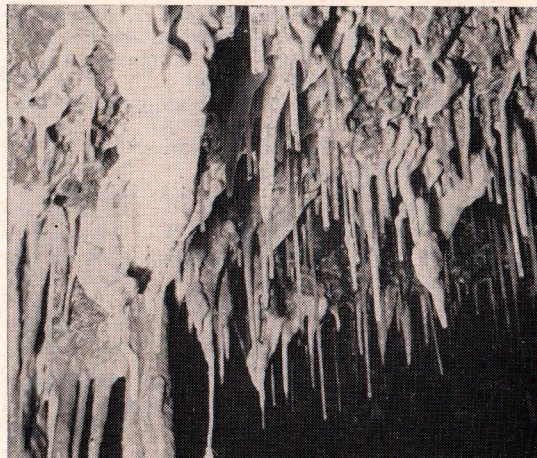
A leur sortie, ils alertèrent les autorités. Le syndicat d'initiative local organisa une grande visite inaugurale où la presse fut invitée, puis la porte fut scellée par un mur de béton et de pierres pour éviter les déprédations. Alors commencèrent les démarches officielles et les tractations d'ordre commercial; aujourd'hui, nous apprenons que l'inauguration de la grotte d'Hampteau-sur-Ourthe aura lieu cette année, à Pâques.

Ce qui nous intéresse au premier chef, c'est l'importance de la collaboration apportée par les Vicinaux, pour assurer l'exploitation commerciale des grottes.

En effet, il s'est révélé qu'il était impossible de construire un bâtiment sur le lieu même d'accès à la grotte, situé dans une déclivité de terrain. Les spécialistes ont

crainit que les fondations empêchent l'écoulement des eaux et qu'ainsi les concrétions puissent perdre leurs splendides colorations qui distinguent précisément la grotte de Hampteau des autres grottes de Belgique.

De commun accord avec le propriétaire de cette grotte, les transports des visiteurs seront assurés **journallement** et à **toute arrivée de groupes** à Hampteau, bureau des grottes, ou à Hotton, hôtel de l'Ourthe, où descendront les visiteurs amenés par les différentes agences de voyages.



Les services spéciaux qui seront ainsi organisés, à une cadence de 15 minutes si besoin en était, respecteront les itinéraires ci-après :

N° 1 : Hotton, Hôtel de l'Ourthe - Hampteau - Grotte - Hotton, Hôtel de l'Ourthe.

N° 2 : Hampteau, Bureau des Grottes - Grotte - Hotton - Hampteau, Bureau des grottes.

Le coût de chacun de ces trajets complets sera fixé à 5 F par personne, prix qui pourra d'ailleurs être incorporé dans celui de l'entrée des grottes.

Un véhicule de grande capacité (82 places) de construction récente sera affecté à l'exploitation de ces relations.

Par ailleurs, les groupes amenés à Melreux par les services de la S.N.C.B. trouveront, eux aussi, un ou des autobus, pour les acheminer à la grotte suivant l'itinéraire n° 3 « Melreux - Hotton - Hampteau - Grotte - Hotton - Melreux ».

Cliché Sabena.

### NECROLOGIE

#### Nous avons appris le décès des agents

##### dont les noms suivent :

VAN NEYLEN L. (conduct. A.B. Anvers) 47 ans.  
PASSCHIER J. (conduct. él. Brabant) 58 ans.

#### Nous avons été avisés du décès des

##### agents pensionnés suivants :

MATHIEU F. (Hainaut) 85 ans.  
PIROTTE S. (Hainaut) 64 ans.  
BALESTIN H. (Hainaut) 51 ans.  
SPANOGHE J. (Hainaut) 63 ans.  
GOUVERNEUR A. (Hainaut) 45 ans.  
LEFEVRE O. (Namur-Lux.) 59 ans.  
LECOQ F. (Namur-Lux.) 84 ans.  
GERARD E. (Namur-Lux.) 76 ans.  
GAROT D. (Namur-Lux.) 78 ans.  
LEONARD F. (Namur-Lux.) 81 ans.  
BUYS J. (Anvers) 78 ans.  
GEKIERE C. (Flandre Occ.) 76 ans.  
DEFOR R. (Flandre Occ.) 70 ans.

VAN MECHELEN J. (Flandre Occ.) 64 ans.

DENYFT H. (Flandre Occ.) 67 ans.  
SOMNEL C. (Flandre Or.) 63 ans.  
CHARLIER G. (Brabant) 81 ans.  
GOFFAUX F. (Brabant) 67 ans.  
LAES Edmond (Brabant) 77 ans.  
PELSMAEKERS I. (Brabant) 71 ans.  
LACROIX J. (Brabant) 67 ans.  
DESMET J. (Brabant) 76 ans.  
VERMOSEN F. (Brabant) 86 ans.  
POLFLIET J. (Brabant) 76 ans.  
DE KOSTER J. (Brabant) 72 ans.  
DE VROEDE G. (Brabant) 80 ans.  
FELIX F. (Brabant) 74 ans.  
KRAUS A. (Liège) 77 ans.  
MARECHAL J. (Liège) 68 ans.

Nous présentons nos sincères condoléances aux familles éprouvées.

#### UN DECES A KORTRIJK

Nous avons appris le décès, à l'âge de 51 ans, de M. Rottiers, chef de service de 2e classe, à Kortrijk. Entré en 1930 à Destelbergen, il poursuivit une

carrière qui le mena en 1946 au dépôt de Kortrijk dont il réorganisa entièrement les services.

M. Rottiers est mort à la tâche. Plus de trois cents agents l'ont accompagné à sa dernière demeure. Nous lui avons consacré un article biographique dans « Onze Buurtspoorwegen ».

#### ACCIDENT MORTEL SUR LE CHEMIN DU TRAVAIL

Alors qu'il rentrait à son domicile, après son service, dans la nuit du 24 février, le conducteur AB - receveur DEROOMS, Gaston, du dépôt d'Uccle-Calevoet, a été victime d'un accident grave. Transféré en clinique, Derooms succomba malheureusement à ses blessures.

Il était âgé de 27 ans, père de deux enfants, agent exemplaire et estimé du public.

Nous présentons nos sincères condoléances à son épouse, à ses enfants et à sa famille.

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

Nous avons appris avec joie la naissance de :

## ADMINISTRATION CENTRALE

Beatris chez M. D'HONDT L. (De Pinte).  
NAMUR - LUXEMBOURG  
Maryline chez M. VERLAINE Gaston (Landenne s/Meuse).  
Mirriane chez M. DORT Jean (Lacuisine).  
Marie chez M. DUBOIS Joseph (Lierneux).  
Daniel chez M. WIAME Jean (Bouges).  
Chantal chez M. MARIS André (Seilles).  
Claude chez M. VAN DE STEENE Jean (Morialmé).  
BRABANT  
Nadine chez M. VAN BREETWAETER J. (Uccle).  
Johan chez M. BELLEMANS R. (St-Martens Lennik).  
Nadine chez M. DE VALCKENEER M. (Leerbeek).  
Nadine chez M. DE VITS R. (Kester).  
Ivo chez M. GILLESKENS G. (Huldenberg).  
Chantal chez M. DEROME R. (Nivelles).  
Bernadette chez M. NOLMANS A. (Kessel Lo).  
Marc chez M. DE VITS M. (Kester).  
Frieda chez M. DEFRANCQ J. (St-Ulriks Kapelle).  
Guido chez M. BOGHE V. (Leuven).  
Maria chez M. DEHAES J. (Bertem).  
Thierry chez M. DELCORDE R. (Waterloo).  
Daniel chez M. SLUYS V. (Beersel).

## LIEGE

Henri chez M. CRESSON Henri (Barchon).  
Serge chez M. JEROSME Léopold (Glain).  
Tonia et Hilde chez M. MONARD Joseph (Val-Meer).  
Nadine chez M. OTTENBURG André (Nerem).

## HAINAUT

Christine chez M. DETAILLE Albert (Casteau).  
Fabrice chez M. LEGROS, André (Viesville).  
Dominique chez M. POTIER Jean-Marie (Anderlues).  
Didier chez M. VANDENHOUDT F. (Waudrez-lez-Binche).  
Brigitte chez M. SQUOQUART Marcel (Flobecq).  
Philippe chez M. STOCLET Camille (Jumet).  
Philippe chez M. COUTURIER Albert (Dampremy).  
Gérard chez M. HUBERLAND Willem (Jumet).  
Marie-Claude chez M. BEAUMET Claude (Haine St-Paul).  
Martine chez M. CABANNE André (Quaregnon).  
Vincent chez M. VANDERBECK Lucien (Carnières).  
Emmanuelle chez M. DESTRAIN Louis (Baudour).  
Dominique chez M. WALRAEVE G. (Houdeng-Aimeries).  
Geneviève chez M. DESIER Raymond (Bois d'Haine).

## MARIAGES

### BRABANT

M. COECKAERTS Fr. a épousé Mlle WUESTENBERGS.  
M. JANSSENS Jaak a épousé Mlle NAUWELAERTS R.  
M. VAN KERKHOVEN a épousé Mlle VAN HOOVELS.

### LIEGE

M. NYS Henri a épousé Mlle BECKER Florentine.

## HAINAUT

M. CUCHEZ André a épousé Mlle STRATEM Nadine.

## AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de janvier-février 1962.

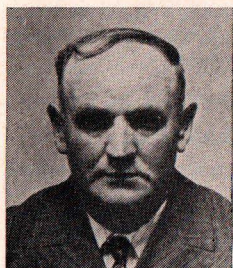
LUYCKX J., chef-receveur . . . . .	47	Anvers
OOMS A., machiniste 1 <sup>o</sup> cl. . . . .	44	»
GOOLENAERS F., chef-receveur . . . . .	32	»
VAN SNICK L., conducteur A.B. . . . .	47	Flandre Or.
VAN DE VELDE A., conducteur él. . . . .	35	»
VAN STEENKISTE E., receveur . . . . .	33	Flandre Occ.
MEYERS Th., contrôleur . . . . .	36	Limbourg
DRIESMANS E., piocheur . . . . .	33	»
LECLERCQ H., ouvrier d'élite . . . . .	45	Brabant
VANDEN WIJNGAERT V., ouv. qual. . . . .	38	»
ENGEL A., receveur . . . . .	36	»
RAMPENBERG V., ouvrier semi-qual. . . . .	36	»
VAN GEIT S., piocheur . . . . .	32	»
LEEMANS E., receveur . . . . .	31	»
BRASSEUR A., ouvrier qual. 1 <sup>o</sup> cl. . . . .	24	»
LARUELLE J., receveur . . . . .	44	Liège
HOYOUX L., piocheur . . . . .	33	»
NEUMANN N., receveur . . . . .	10	»
PENE J., conducteur él. . . . .	35	Namur-Lux.
KERGER N., machiniste . . . . .	31	»
GERIMONT H., piocheur . . . . .	24	»
ERGOT A., contrôleur . . . . .	32	Hainaut
LEBLOND G., chauffeur . . . . .	29	»
DE LANDAS L., piocheur . . . . .	17	»

## PHOTO-SOUVENIR PRISE LORS DE LA REMISE DES DECORATIONS AU GROUPE DU HAINAUT

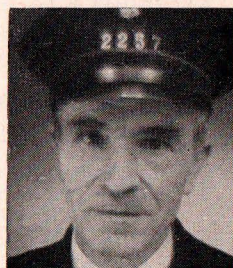
LE 3-2-1962



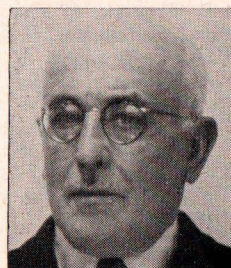
## LES LONGUES CARRIERES



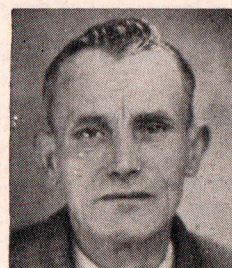
**PIROTTE V.**  
Est entré en service le 1-10-1911 comme machiniste au dépôt d'Archenne. Il a terminé sa carrière comme conducteur d'autorail.



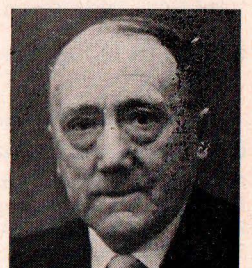
**VAN DER BIESEN T.**  
Est entré en service le 22 mars 1924, à Antwerpen. Au moment de sa mise à la retraite, il était conducteur électrique à Merksem.



**VANDEVELDE M.**  
A débuté à Lennik comme receveur le 9-11-1915. Il fut transféré à Dilbeek et à La Roue. Il termina comme ouvrier qualifié de 1<sup>re</sup> cl. à Cureghem.



**HUENS A.**  
Est entré en service comme ajusteur le 1-3-1912, à Leuven. Transféré à Evere, il a terminé sa carrière à l'atelier d'entretien.



**KEMPE M.**  
Est entré en service sur les lignes du littoral le 1-6-1919. Il fut conducteur électrique jusqu'à la fin de sa carrière.



# Remise de distinctions honorifiques dans le Groupe du Brabant

Cette cérémonie a eu lieu, le dimanche 18 mars, dans la grande salle du réfectoire à Cureghem. La fanfare de l'atelier de Kessel-Lo salua l'arrivée de M. J. Cuvelier, suivi de ses ingénieurs et chefs de service. M. le Directeur, s'adressant aux jubilaires, souligna à quel point les transports en commun, objet de notre activité, ont évolué durant ces 35 dernières années. Il remercia ceux qui allaient être décorés pour leur fidélité à l'entreprise et demanda qu'ils continuent à montrer l'exemple aux nouveaux agents.

Ensuite M. Cuvelier procéda personnellement à la remise des décorations aux agents ci-après et félicita spécialement MM. Claes et François.

Pendant que les invités dégustaient le porto de circonstance, la phalange musicale louvaniste se fit entendre à diverses reprises.

## ORDRES NATIONAUX ORDRE DE LA COURONNE

**Chevalier :** M. CLAES Gh., chef de mouvement 1<sup>re</sup> cl., actuellement chef de service 2<sup>e</sup> classe.

## ORDRE DE LEOPOLD II

**Chevalier :** M. FRANÇOIS D., contre-maître 1<sup>re</sup> classe.

**Médaille d'or de l'ordre de la Couronne :**

M. MESKENS F., receveur,  
M. BOGARTS J., receveur,  
M. DESMEDT J., conducteur,  
M. HEYVAERT J., receveur,  
M. LUYCKX J., ouvrier semi-qual.,  
M. LOMBAERT J., receveur,  
M. ROELANTS F., receveur.

## DECORATIONS CIVIQUES

### 35 années de service

## CROIX CIVIQUE DE DEUXIEME CLASSE

M. DOMS E., contremaitre,  
M. SOMMERIJN J., contrôleur,  
M. VAN ROSSEM R., contrôleur.

## MEDAILLE CIVIQUE DE PREMIERE CLASSE

MM. BASTIAENS L., BOGAERTS J., DE GROEN J., OLBRECHTS J., PERSOONS P., COOMANS A., CORENS L., DE BOT J., HUYBRECHTS F., VAN DEN STEEN D., D'HEUR L., HANDELBERGH LICHTERT J., MOONENS E., VAN DE VELDE M., MELLEKER J., VANDERLINDEN E., VAN HOOGTEN J., VAN OSMael M., VAN BELLE P., L'HEUREUX E., VAN CRIECKINGE J., AVAU A., DE HAEN F., DE SAEGER G., DUFOUR H., JANSSENS R., MOONS E., RENDERS T., SCHOONJANS J., VAN HEMELRIJCK F., ANTHONIS L., DE GROEF L., DE QUANTER J., DESCHOUWER J., GRAUWEN P., HUYBRECHTS H., LAMAL N., MESSY M., OP DE BEEK J., RENQUIN J., SERMEUS P., TAELEMANS C., VAN DEN BRANDEN J., VAN DEN HENDE C., VINCENT P., WOUTERS F., ME-SAUS W.

### 25 années de service MEDAILLE CIVIQUE DE PREMIERE CLASSE

MM. DENDOOVEN G., CASSART V.

## MEDAILLE CIVIQUE DE DEUXIEME CLASSE

MM. DERO G., LAUREYNS J., VAN DEN BOSCH A., VERHEYEN L., LAEREMANS F., VAN HOOGTEN A., SMISMANS A., TUYAERTS E., VAN PEE V., DOCUS C., DOCUS J., PASHUYZEN F.

## A CUREGHEM

### Le départ en retraite de MM. Denis et Van der Hulst

Répondant à l'invitation de la Direction du groupe du Brabant, une quarantaine de collègues et amis s'étaient réunis le vendredi 30 mars au dépôt de Cureghem. Ils étaient venus de Leuven, de Jodoigne, d'Asse et d'ailleurs pour témoigner leur sympathie à M. Léon Denis, chef de service important, et à M. K. Vander Hulst, chef de dépôt de 1<sup>ère</sup> classe, atteints par la limite d'âge.

M. Cuvelier, Directeur, entouré de ses ingénieurs et chefs de service, retraça en termes chaleureux les étapes de leur carrière :

M. Denis, dit-il, est entré en 1913 à la « société pour l'exploitation de la ligne Bruxelles-Espinette » ; il s'est toujours occupé des questions de salaires et l'on peut dire qu'il a suivi toute l'évolution sociale, car dit M. Cuvelier, « avant 1914, on payait uniquement le salaire moins une taxe, c'était très simple » !

M. Denis, au terme d'une carrière exceptionnellement longue, 49 ans de service, a atteint un grade important ; sa carrière est digne d'être citée en exemple.

De son côté, M. Vander Hulst a débuté à Leuven, le 1-1-1914 ; il a eu très rapidement des responsabilités et notamment durant les années 1940-45 qu'il passa à Aarschot ; il a bien servi les Vicinaux.

M. Denis répondit avec humour. Les réflexions et les anecdotes dont il émailla son discours provoquèrent les rires de l'assistance, à maintes reprises ; il était cependant très ému et chacun comprit que c'était vraiment pour lui le « grand jour ». De son côté, M. Vander Hulst remercia ses collègues bruxellois de l'accueil amical qu'ils lui avaient réservé à son arrivée d'Aarschot.

Des cadeaux leur furent offerts, puis les héros de la fête invitèrent leurs amis au réfectoire pour le verre de l'adieu ; en fin de soirée un souper amical réunit autour des nouveaux retraités la plupart des participants. Une ambiance confraternelle régna toute la soirée et c'est avec regret que l'on vit arriver la fin de cette fête, qui marqua en même temps le départ de nos collègues.

L'Amicale des appointés, devant le succès de cette petite fête, se propose d'organiser régulièrement des réunions semblables où les pensionnés seront invités.

# Propos du contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** J'ai appris qu'un de nos collègues de Namur avait gagné, grâce à un concours de journal, une place à bord d'un des avions du pont aérien organisé entre Bruxelles et Madrid lors du match Real-Standard.

**RECEVEUR :** Le veinard !

**B. :** C'est déjà de l'histoire ancienne mais ce sera pour lui un inoubliable souvenir.

**R. :** Je me suis déjà demandé si la Sabena accordait des réductions aux familles nombreuses et aux invalides.

**B. :** Pensez-vous ! Mais ceci me donne l'occasion de vous signaler la mise en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril d'une nouvelle carte de réduction.

**R. :** Encore une ! Il n'y a pourtant pas eu de nouvelle guerre.

**B. :** Reprenons les choses depuis le début. Les prisonniers politiques et les invalides civils des deux guerres 14-18 et 40-45 sont en possession d'une carte d'identité de couleur verte (valable de 1959 à 1969) leur donnant droit à 50 % de réduction sur le prix des transports...

**R. :** ...des tramways et autorails des Vicinaux ?

**B. :** Oui, mais également sur les autobus ; mais attention, ceux appliquant le tarif vicinal, c'est-à-dire sur la grande majorité de nos lignes d'autobus.

**R. :** Et cette nouvelle carte ?

**B. :** J'y arrive. Sur le réseau vicinal, il y a encore les lignes autobus où l'on applique le tarif autobus. Sur ces lignes-là la réduction n'est que de 25 %. C'est la raison de la création d'une nouvelle carte de couleur ROSE.

**R. :** Bon, j'ai compris, la première carte verte à 50 % ne prévoyait pas les lignes à tarif autobus.

**B. :** Exactement. Pour être complet, encore un mot : certains invalides sont autorisés à se faire accompagner d'un guide ou d'un chien. Pour le guide ou le chien accompagnant un invalide civil avec la carte verte, on délivrera UN SEUL billet à 50 % valable pour l'invalide et le guide ; avec la carte rose : un billet à 25 % pour l'invalide et un billet à 25 % pour le guide ou le chien.

**R. :** Mais j'ai déjà vu des cartes brunes pour invalides civils de la guerre donnant droit à 75 % ?

**B. :** Effectivement, il s'agit uniquement d'invalides civils de la guerre 14-18. Tout cela est un peu compliqué, mais avec de la bonne volonté et de l'attention, on s'en tire aisément.

**R. :** D'accord, chef.

# Le musée de Schepdaal : AU CŒUR DU « PAJOTTENLAND »

D'OU VIENT LE NOM  
« PAJOTTENLAND » ?

Cette appellation « contrôlée » désigne, en Brabant, une région circonscrite approximativement par les localités suivantes : Anderlecht - Gaasbeek - Lennik - Gooik - Enghien - Ninove - O.L.V. Lombeek - Ternat - Asse.

Le premier qui utilisa cette dénomination et qui tenta d'en donner une explication, fut un avocat de Lennik, F.J. De Gronkel, qui en 1846, fit paraître une brochure intitulée « 't Pajottenland ». Le texte en était très lyrique et plein de fantaisie car l'auteur venait à peine de quitter l'Université. Il s'agit d'un hymne poétique à la contrée natale de l'auteur, mais que les spécialistes en toponymie (étude historique des noms de lieux) ne prennent pas au sérieux. Cet auteur déclare que le mot flamand « pajot » à la même signification que patriote, c'est-à-dire défenseur de la patrie. Effectivement, au temps de la guerre des Paysans ou des Patriotes (que les Flamands écrivaient *Patriotten*) on retrouve, dans une chanson, le terme « Pajot » ayant ce sens.

Pour faire le point, il convient de citer les conclusions d'une étude du Dr Jan Lindemans sur le livre de M. De Gronkel :

- l'explication de De Gronkel est de pure fantaisie, comme d'ailleurs tout son livre.
- à la fin de l'occupation autrichienne, il y avait en Brabant des soldats mercenaires qui portaient le nom de « pajot » (prononcez

païot) vraisemblablement des fantassins. Jusqu'en 1939, on appelait encore les soldats de l'infanterie, des « piottes ».

- Le mot *pajottenland* est utilisé depuis plus d'un siècle par des étudiants.

*Un domaine de l'abbaye de Nivelles, en Brabant.*

Dès le X<sup>me</sup> siècle, l'abbaye de Nivelles possédait de vastes propriétés dans les provinces avoisinantes et notamment, à l'ouest du Brabant, elle avait autorité sur un grand domaine



*L'église de St-Anna-Pede.*

- Les intellectuels et les étudiants provenant de la région ont transmis le mot de génération en génération et, ces dernières années surtout, avec la démocratisation des études, le mot s'est introduit dans le peuple. Actuellement, cette expression désigne la partie du Brabant occidental délimitée sur la carte représentée page 11.

dont le centre vital était St-Kwintens-Lennik. Or, il est curieux de constater que les frontières de ce petit « pays » telles qu'elles ont été relevées dans le Cartulaire de l'abbaye de Nivelles coïncident et s'inscrivent exactement dans les limites du Pajottenland telles qu'elles sont données par la carte ci-contre. On y trouve mentionnés, en effet, les noms des villages

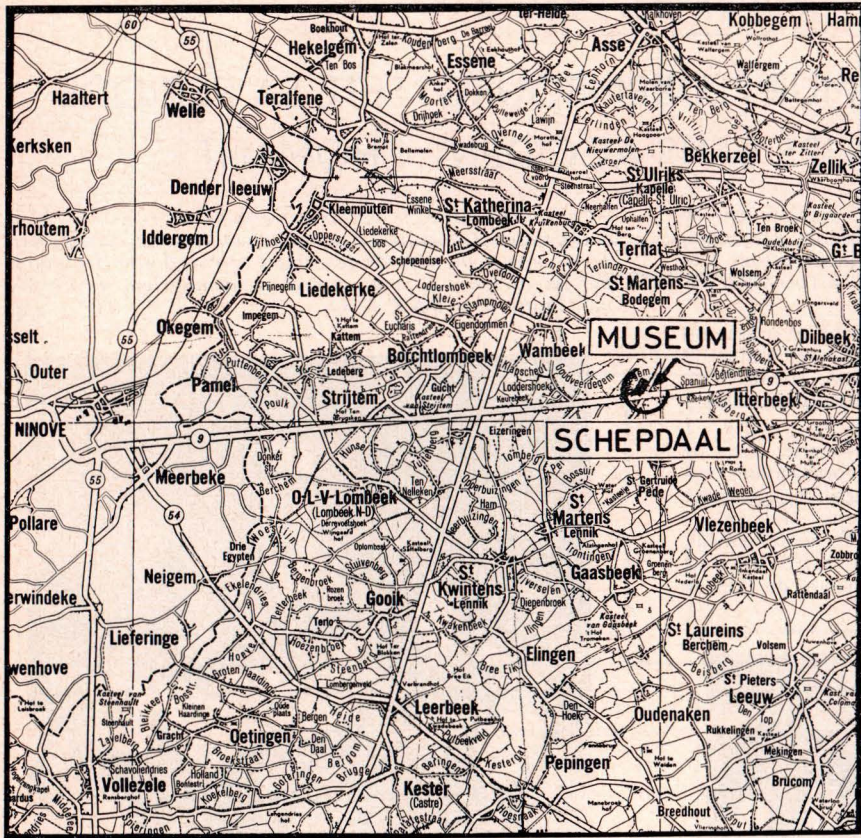


*Cliché B.N.B. 8. — La parabole des aveugles.*

Chez Brueghel, pour la première fois dans l'histoire de la peinture nordique, le paysage fait partie intégrante du tableau; il n'est plus comme aux siècles précédents, chez la plupart des peintres, un simple décor où se déroule un événement.

Tantôt il s'agit de régions montagneuses parcourues lors du voyage que Brueghel fit en Italie, selon la tradition de l'époque, tantôt il peint, en arrière-plan, des aspects de la Flandre ou du Brabant.

La rigueur de son dessin est si grande qu'on a pu identifier naguère dans la célèbre Parole des Aveugles du Musée de Naples (ci-contre) la petite église de Pede Ste Anne, visible par temps clair, du haut du château de Gaasbeek (Doc. Bulletin Personnel B.N.B.).



Les bornes approximatives du Pajottenland.

de Dilbeek, Vlezenbeek, Oudenaken, Leerbeek, Gooik, Wambeek, Ternat, Kapelle St-Ulrik.

Parmi les villages dépendant alors de l'autorité de l'abbesse de Nivelles, on relève également celui de Kelegem-Schepdaal.

Plus tard en 1260, on trouve l'orthographe Schepdaal et en 1408 SCHEPDALE. C'était jadis une dépendance de Lennik St-Quentin, à cette époque important village où se traitaient de nombreuses affaires commerciales et administratives.

*En promenade à travers le Pajottenland dans le pays de Pieter Brueghel.*

Il est presque certain que, cette année, le Musée du Tram ne sera ouvert au public que les samedi et dimanche après-midi. Nous suggérons au touriste-piéton, qui aura rejoint Schepdaal en tramway, d'effectuer une promenade pédestre dans la région avant ou après la visite du Musée.

Le promeneur se dirigera vers Pede Ste-Gertrude, de là vers St-Martens Lennik et St-Kwintens Lennik et d'aller retrouver le tram à Eisingen. Les très bons marcheurs pourront aller jusqu'à O.L.V. Lombeek où ils iront admirer dans l'église, un superbe retable en bois de la fin du XV<sup>me</sup> siècle. C'est un travail de sculpture d'une habileté déconcertante, considéré comme un monument national et

un joyau d'art à ce point exceptionnel qu'il n'a jamais été égalé.

Neuf compartiments représentent les épisodes de la vie de la Vierge; les charmants personnages qui animent ces tableaux sont en relief et se trouvent placés sur un plan incliné figurant la perspective, l'herbe même y est en relief.

A quinze minutes de marche du Musée vers Bruxelles, à l'arrêt vicinal suivant, dit « Spanuit », se dresse une tour d'observation, érigée l'an dernier, d'où l'on jouit d'une vue remarquable.

A ceux qui viendront à Schepdaal en voiture, nous conseillons de quitter la ville via La Roue, de piquer vers Vlezenbeek, puis St-Anna Pede, St-Gertrude-Pede, Gaasbeek et son château, St-Kwintens Lennik, O.L.V. Lombeek, Strytem et sa macabre horloge d'église, Schepdaal Musée - puis retour par Wambeek, St-Martens Bodegem, Ternat, St-Ulriks Kapelle, Groot-Bijgaarden, Bruxelles.

Faut-il rappeler à ceux qui iront au mois de juin à Schepdaal qu'ils pourront se régaler de fraises, car ce village est resté un important marché fraisier.

#### *La construction de la ligne Bruxelles - Schepdaal.*

Nous avons retrouvé le mémoire descriptif de la ligne (document joint à chaque demande de concession), qui

nous a fourni d'intéressants détails.

C'est le 16 octobre 1886 que fut déposée la demande en concession pour l'exploitation d'une ligne vicinale à voie unique, de 10 km. entre Bruxelles et Schepdaal.

On est un peu étonné, aujourd'hui, de constater qu'on ait pu présenter comme argument après celui de « l'intérêt des maraîchers », le trafic important que l'on pourrait attendre du transport des visiteurs des nombreux (sic) châteaux construits le long de la ligne !

A part le château de Gaasbeek, assez éloigné, et le château de Ste Alène (devenu la maison communale de Dilbeek) nous ne voyons pas très bien où se trouvaient ces châteaux.

Le document prévoyait également deux voies de raccordement : l'une devait relier la ligne projetée à la gare de l'Ouest, avec gare de transbordement à la rue Vandermeiren, (elle fut effectivement construite), l'autre devait joindre la ligne vicinale à l'abattoir d'Anderlecht. Ce dernier raccordement a été en service jusqu'à ce que le pont du Canal à Bruxelles ait sauté en 1944.

On prévoyait aussi la construction d'une station à Dilbeek et d'un dépôt à Schepdaal.

Après enquête, le Ministre de l'Agriculture, le Chevalier de Moreau, dont relevaient à l'époque les Vicinaux, approuva les plans de la S.N.C.V., le 31 mars 1887. Les travaux de pose de la voie de 10 km. commencèrent immédiatement et furent terminés en cinq mois. La ligne fut inaugurée le 8 septembre 1887; ce jour-là, la première machine à vapeur relia Bruxelles à Schepdaal. Le dépôt (l'actuel musée) ne fut construit que l'année suivante, en 1888. Le terrain acheté le long du chemin vers St-Martens Bodegem fut acquis au prix global de 8.523 fr. soit à environ 1,22 fr le m<sup>2</sup>.

Le Musée du tram est donc situé dans un typique dépôt des Vicinaux, qui a été construit il y a 74 ans et qui comprenait des bureaux, une remise pour 4 locomotives, deux remises pour voitures, une bascule de pesage, un château d'eau, une forge, une lamproserie, une réserve à charbon, un magasin à marchandises et un magasin pour pièces de rechange de matériel roulant et des voies et travaux; ces locaux existent encore mais ils viennent d'être adaptés à leur nouvelle destination. C'est ainsi que l'AMUTRA disposera d'une salle de conférences et de projection, de salles d'exposition et d'un local qui sera réservé aux membres modelistes et à l'installation de réseaux miniatures.

## L'ÉQUIPE N. 6 (NAMUR - LUXEMBOURG) FÊTE SA PÉRIODE DE MILLE JOURS SANS ACCIDENT CHOMANT

C'est Mariembourg qui avait été choisi comme lieu de réunion des familles des agents des dépôts de Florennes, Mariembourg, Forge-lez-Chimay et Dinant pour assister à la fête organisée les dimanches 18 et 25 mars, à l'occasion des mille jours sans accident.

Mariembourg (qui va s'orthographier bientôt avec un m) est situé au-delà de Philippeville, dans l'Entre-Sambre et Meuse, à proximité de Couvin. Nous n'y avons jamais eu de ligne ferrée, mais depuis les réformes de structure, nous y garons des autobus qui desservent la région.

Bâtie en 1542, sous Marie, reine de Hongrie, sœur de Charles-Quint, cette petite ville a vu ses fortifications érigées, détruites et reconstruites sous l'occupation successive des Espagnols, des Français et des Prussiens. Mais on ne vit pas que de souvenirs historiques et, très heureusement, depuis un an, une importante usine de bois aggloméré s'est implantée à proximité et utilise la main-d'œuvre de près de 190 bûcherons.



Familles Baudet et Gilson.

La coquette salle de fêtes de l'hôtel de ville avait obligeamment été mise à notre disposition par le bourgmestre et dès 15 h., tous les sièges étaient occupés. M. Botz, chef de sécurité du Groupe salua la présence de M. Dulieu, Directeur, et des délégués de l'Administration Centrale. Il remercia M. Masuy et les chefs de mouvement Dubuq et Gilson ainsi que M. Davreux, sous-délégué régional, pour leur collaboration dévouée. S'adressant ensuite aux héros de la fête, il leur dit : « *Votre effort a été payant, mais il ne suffit pas de fêter une victoire, il faut l'exploiter.* » M. Botz pria alors M. Follon, Inspecteur principal, représentant la Direction Générale, de prendre la parole.

M. Follon apporta à l'équipe 6 les félicitations du Service Général de Sécurité, puis il poursuivit : « *Pendant 1.000 jours vous avez lutté contre l'indifférence, l'insouciance, la routine qui engendre l'accoutumance au danger et qui traduisent l'état d'âme de l'homme au travail. Vous avez prouvé que la prévention n'est pas une simple question de mesures techniques ou disciplinaires, mais dépend d'un état d'esprit, d'un esprit de sécurité. Tâchez de développer cet esprit de sécurité, tâchez de devenir des travailleurs rationnels, des travailleurs qui doivent connaître les risques, être conscients du danger, garder leur sang-froid et être solidaires.* »

M. Follon termina en évoquant les dangers du chemin du travail.

S'adressant, à son tour, au personnel du mouvement de l'Entre-Sambre et Meuse M. Dulieu déclara qu'il n'allait pas répéter les excellents conseils donnés par MM. Follon et Botz.

« *Cependant, dit-il, le devoir m'incombe de remercier M. le bourgmestre Gillet qui, non seulement, nous a aimablement prêté cette belle salle de fête, mais a tenu à être des nôtres; par sa présence il nous donne un témoignage de l'intérêt qu'il porte à la S.N.C.V.* »



Familles Petit et Dropsy.

M. Dulieu fit l'éloge de l'inlassable M. Botz et de ses collaborateurs. « *De quoi s'agit-il, en fait* », demanda M. le Directeur, « *de 60 hommes qui ont roulé sur les routes ou travaillé au garage durant 476.617 heures, soit durant mille jours sans accident. Vous êtes la première équipe du Mouvement du Groupe à avoir acquis ce résultat, je vous en félicite.* »

La séance officielle terminée, c'est en musique que s'ouvrit la partie récréative qui avait été confiée à un groupement vocal de Farciennes « Les Chevaliers de la Gaieté ». Leur prestation, le premier dimanche, avait été tellement appréciée, que certains agents, qui étaient libres le dimanche suivant, demandèrent de pouvoir assister à la deuxième représentation dont le programme était entièrement différent. Ce fut un vrai « tutti-frutti » de chansons durant lequel l'animateur recueillit un succès personnel.

Un goûter fut servi durant l'entr'acte et bientôt le rideau se leva sur un décor de guinguette; c'était le « p'tit bal du samedi soir » au cours duquel nous entendîmes encore nombre de jolies chansons.

Durant le vin d'honneur qui suivit, on distribua des cadeaux aux épouses et aux membres de l'équipe 6. Ensuite M. Davreux, au nom de ses camarades, remercia le Service Général de Sécurité et la Direction de Namur d'avoir organisé cette fête si réussie, puis se tournant vers ses compagnons de travail, il leur dit : « *Acceptons de bonne grâce les obligations de la discipline professionnelle, nous nous en trouverons bien.* » Par leurs applaudissements nos « busmen », les épouses et les enfants témoignèrent de leur satisfaction. Pour notre part, nous ne doutons pas que nous reviendrons un jour dans l'Entre-Sambre et Meuse, pour une autre fête de la Sécurité.

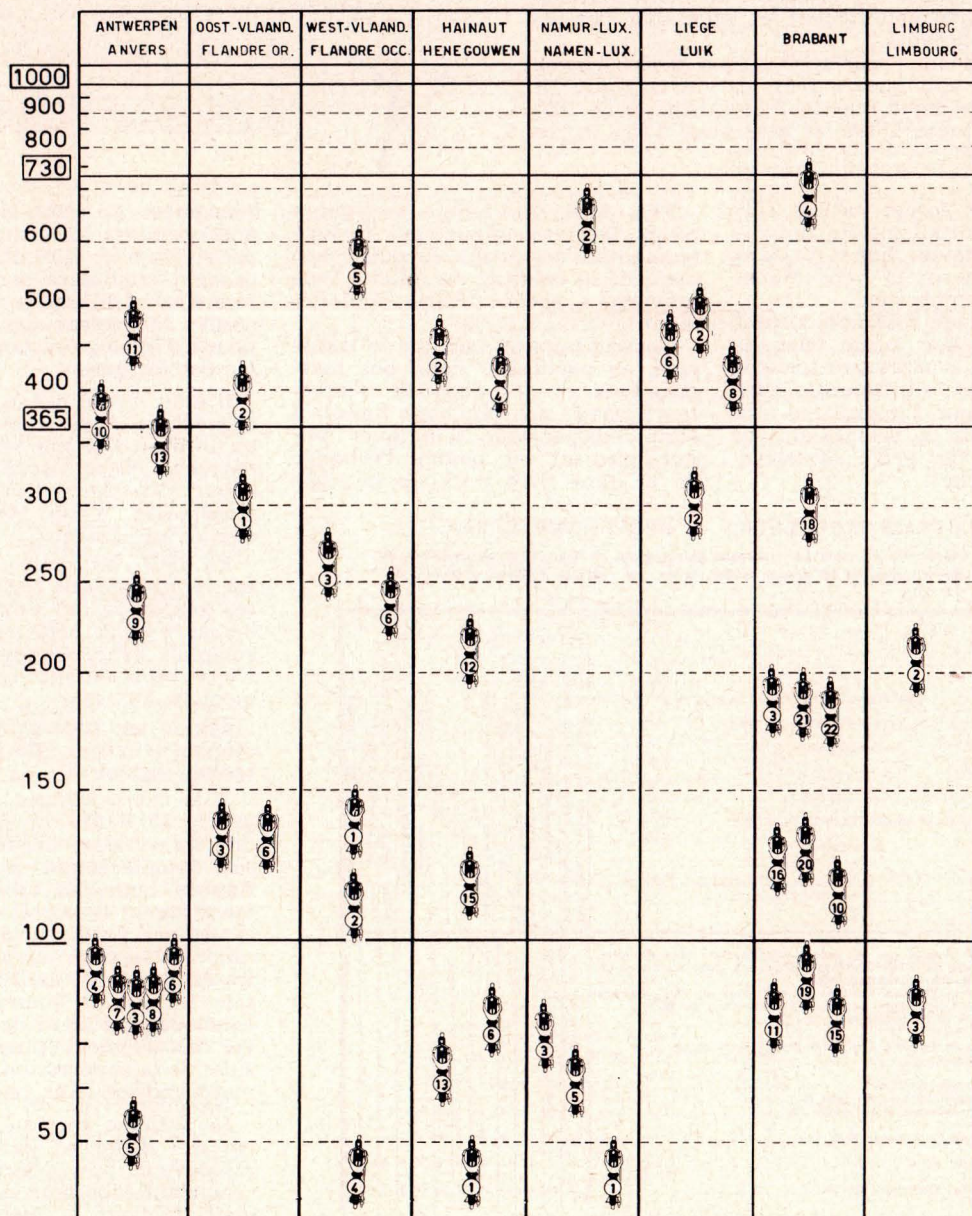
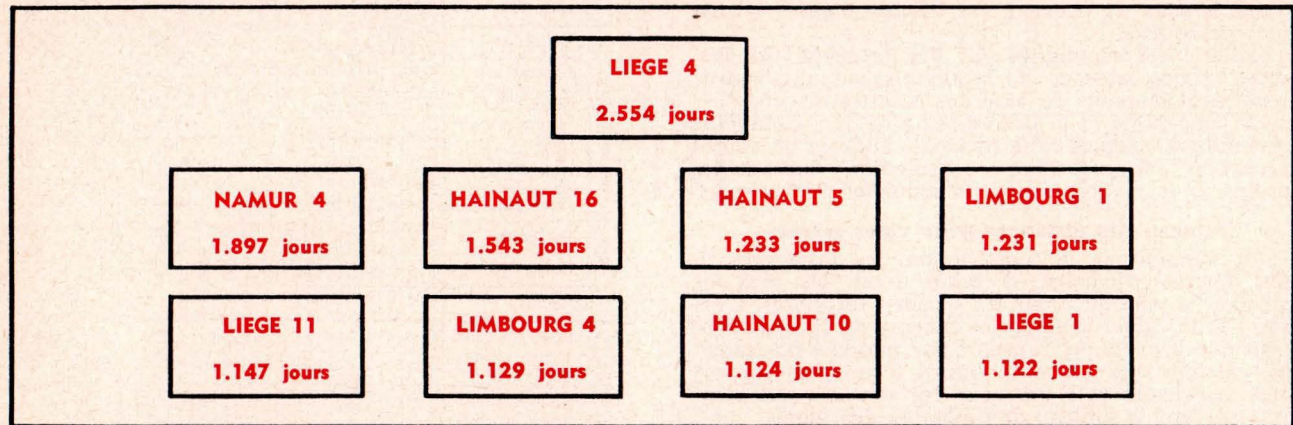
## Nouvelles des groupes

Le 1<sup>er</sup> avril 1962, le groupe du Hainaut a mis en activité le service public d'autobus de substitution La Louvière - St-Vaast - Bois-du-Luc prolongé jusqu'à Houdeng - Goegnies.

# CONCOURS DE SECURITE

SITUATION AU 29 FEVRIER 1962

## TABLEAU D'HONNEUR



# Ce qu'il faut savoir sur les tableaux des distances et les tableaux de sectionnement

Pendant près de 80 ans, l'établissement de la tarification des voyageurs et des marchandises a été l'une des attributions les plus importantes de la direction des Exploitations.

Sauf pour les services urbains sur lesquels on applique un tarif unique à l'intérieur d'un périmètre donné, le prix du transport se calcule d'après la distance parcourue.

Celle-ci est renseignée par des tableaux des distances et des tableaux de sectionnement, qui constituent les documents de base des recettes directes.

La conception et la présentation de ces documents a évolué en fonction de la rationalisation et de l'automatisation administrative et également suivant les besoins de la modernisation du matériel de transport.

## Tableau des distances pour voies ferrées.

Au moment de la construction des premières lignes ferrées vicinales, il fallut fixer les prix de transport à appliquer par les sociétés fermières. L'article 7 F du cahier général des charges du 20 mars 1886 disait que les prix de transport par kilomètre devaient être calculés avec un minimum de 2 km pour les services voyageurs et 5 km pour les services marchandises suivant le tableau de distances des lignes.

Celui-ci fut réalisé sur la base d'un plan de mesurage établi contradictoirement et approuvé par les autorités ministérielles.

Ce tableau donnait, par arrêt ou par raccordement, les distances à appliquer à tous les autres points de la ligne, étant entendu que pour une distance de 1024 m. il serait compté 1 km et que pour 1.025 m. on compterait 2 km.

Les distances furent parfois calculées par demi-kilomètre, notamment pour certaines lignes partant de Charleroi et sur la ligne Mons-Maisières-St-Symphorien.

Ces tableaux de distances furent présentés sous une forme triangulaire et de très nombreuses sociétés concessionnaires utilisèrent cette présentation pour l'impression des billets-voyageurs en remplaçant les distances par les prix correspondants (voir cliché).

Plus tard, les billets voyageurs comporteraient uniquement la liste nominative des arrêts, jusqu'au moment de la création du billet « type universel » encore utilisé actuellement.

Compte tenu du fait que le transport, en particulier celui des marchandises et des abonnés, s'effectuait parfois sur plusieurs lignes, il était indispensable d'indiquer minutieusement les points d'échange de la ligne avec ceux de la ligne

rencontrée. En effet, chacune des lignes vicinales constituait une entreprise distincte; elles étaient de plus, souvent exploitées par des sociétés fermières différentes et pour permettre le partage des recettes, les points d'échange devaient être strictement indiqués.

Il était même prévu, lors du passage d'une ligne vicinale à l'autre qu'un droit fixe par wagon de marchandises, serait perçu, droit qui au début, s'élevait à 0,50 F par tonne transportée. Cette taxe fut abandonnée par après.

En 1907, les recettes marchandises représentaient 35,6 % des recettes totales, ce qui s'explique quand on saura qu'en cette année déjà, on comptait 340 raccordements industriels représentant un développement de 103 km.

Trente ans plus tard, en 1935, on relevait environ 800 raccordés au réseau vicinal.

A la même époque, donc après la guerre 1914-1918, du fait de l'abandon du système d'affermage et de son remplacement par l'exploitation en régie, les tableaux de distance furent réunis et édités en fascicule par province; il est intéressant de signaler qu'au 31-12-1961, les fascicules de la Flandre Orientale (nr 3), de Namur (nr 5), de Limbourg (nr 7) et de Luxembourg (nr 9) n'étaient plus utilisés par suite de la suppression complète des marchandises dans ces provinces.

Le système appliqué pour le calcul des distances parcourues était assurément très précis mais était cependant laborieux à consulter. Il était fréquent, à cette époque, que

2049

1

1<sup>e</sup> kl. H. pr.

AUTWERPEN	Klapdorp	0,05
	St Jansplaats	0,05
	Dam	0,05
MERTEM	Yskelder	0,05
	Brouwerstr.	0,05
	Oude Barr.	0,05
	Fort	0,05
	kleine Bar.	0,05
BRASSCH.	Dorp en Kerck	0,05
	Di jhoek	0,05
	Polygoon	0,05
GOOREIND	Dorp en Post	0,05
	Belgische tol	0,05
SCHOOTEN	Suikerfabr.	0,05
	Terminus	0,05
	Schietbaan	0,05
BRECHT	Overbroeck	0,05
	Stinhoven	0,05
	Dorp	0,05

Trainen 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55

Datum 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55

1<sup>re</sup> kl. H. pr.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55

1<sup>re</sup> kl. H. pr.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55

## LOUVAIN-TERVUEREN. — LEUVEN-TERVUEREN.

Distances pour l'application des taxes aux transports de voyageurs, de bagages, de marchandises, etc.  
Afstanden voor de toepassing der prijzen op het vervoer van reizigers, reisgoed, goederen, enz.

DES POINTS CI-CONTRE AUX POINTS CI-APRES et réciproquement		VAN NEVENS. NAAR ONDERSTAANDE PLAATSEN en omgekeerd.	
		Louvain Leuven	Berthem
	Dépôt, gare de transb. & racc. Boerenb. belge Stelpl., statie v' overl. & verb. B. Boerenb. Station-Etat Staatsstatie	1	1
Louvain Leuven	Porte de Tirlemont, de Parc et de Parksche Thiemsche, Parksche en Naamsche Poort Moulin de ter Ijzeren Molen (2)	3 2	3 2
Héverlé Heverlee	Porte de Tervueren Tervuversche Poort & Terbanck (2) Eegenhoven (5)	5 4 3 2	5 4 3 2
Berthem	Aisemberg (2) Neerdaels (2) & Station Statie (4) Sainte-Véronique Sinte-Veronica (2)	8 7 6 5 4 3 2	8 7 6 5 4 3 2
	Leefdael, Village Dorp (2) & Station Statie (4)	12 12 10 9	8 7 5 4 2
	Vossem (Station Statie) (4)	15 15 13 12 11	9 8 7 5 3
	Tervueren (Station-Etat Staatsstatie) (4) (6)	18 18 16 15 14 12 11 10	8 6 3

des trains de voyageurs assurent en même temps du trafic marchandises et le receveur chef-train devait établir des feuilles de route qui étaient jointes aux « lettres de voiture ».

Il était même obligé de calculer le partage des recettes pour les diverses lignes empruntées, en fonction des distances parcourues par ligne.

Si nous considérons que les voyageurs ordinaires devaient être taxés également d'après ces tableaux de distance, on comprendra pourquoi les billets délivrés sur les voitures comportaient les noms de toutes les haltes et qu'ils étaient d'un format imposant.

Certains de ces billets, nous l'avons dit, avaient une forme triangulaire et les prix afférents à chaque relation étaient imprimés dans le but de faciliter le travail du personnel.

Mais l'introduction de la traction électrique eut pour conséquence une augmentation de la vitesse commerciale et la création des tableaux de sectionnement actuels permettant une consultation plus rapide.

Les tableaux des distances sont restés d'application pour le transport des marchandises en service intérieur tandis que, pour les voyageurs abonnés, ils furent remplacés graduellement par les tableaux de sectionnement.

#### Tableaux de distance pour autobus.

Si l'usage du plan de sectionnement sur les lignes ferrées était presque général, par contre les tableaux des distances pour les lignes d'autobus furent maintenus en application pendant longtemps. Chaque arrêt était numéroté pour être indiqué sur le billet; cependant la distance exacte et le prix correspondant devaient être recherchés sur le plan triangulaire. D'ailleurs, les « Conditions générales » relatives aux services publics d'autobus, approuvées par l'arrêté du Régent du 20-9-1947, prescrivaient l'établissement d'un tableau triangulaire des distances.

L'arrondissement avait lieu suivant le principe qu'une distance de 1499 m. ou de 1.500 m. était comptée respectivement pour 1 ou 2 km ou sections.

Lors des réformes de structure, le plan de sectionnement de la ligne ferrée existante fut repris et adapté au trajet autobus et à ses extensions.

Actuellement encore, le calcul des prix pour le transport de voyageurs sur certaines lignes du littoral notamment : Ostende-Furnes, Furnes-Oostduinkerke-Bains, Furnes-Koksijde-St-Idesbald, Furnes-La Panne et Koksijde-Bains-Adinkerke-Meli, a lieu en utilisant le système triangulaire.

La S.N.C.V. a l'intention d'instaurer, là aussi, les plans de sectionnement.

#### Les tableaux de sectionnement.

Il existait depuis longtemps des plans distincts, subdivisés en section pour le transport des voyageurs ordinaires sur les services électriques urbains d'Ostende, Knokke, Bruges,

**Ligne de Charleroi-Incourt-Gemboux**  
(Section Dangeberg-Gemboux)

Dangeberg (Station)	Wastinnes	Tourinnes St-Lambert	Opprebaix
Incourt (Ch. de Namur)	Sart-Risbart	Station	Wastinnes
Carrières (Station)	Chaumont-Gisoux (Route de Wavre)	Libersart	Carrières (Station)
Bois de Buis	Wahain Saint-Paul	Station	Incourt (Ch. de Namur)
Sort	Wahain	Libersart	Dangeberg (Station)
Malakoff	Wahain Saint-Paul	Station	
Route-Route	Wahain	Station	
Gemboux (Station-Etat)	Wahain Saint-Paul	Station	

6331

Le voyageur doit présenter ce billet à toute réquisition.

G15 C<sup>es</sup>

Brux.- Imp. H. Mommens.

Bruxelles, Louvain, Anvers, Malines, Gand, Liège, Hasselt et Namur. Sur ces lignes, le personnel affecté à la perception devait uniquement établir la différence en sections entre le point de départ et le point arrivée et appliquer le tarif de base. Ce travail allait encore être facilité par la suppression de la 1<sup>re</sup> classe, le 8 février 1945, et par la mise en application, le 1-1-1946, d'un tarif unique, quelle que fut la traction employée et par lequel le prix de base, pour tous les voyageurs ordinaires, fut fixé à 0,52 F au km.

Le plan de sectionnement fut progressivement généralisé pour le calcul des prix des abonnements et des plans pour les lignes électriques

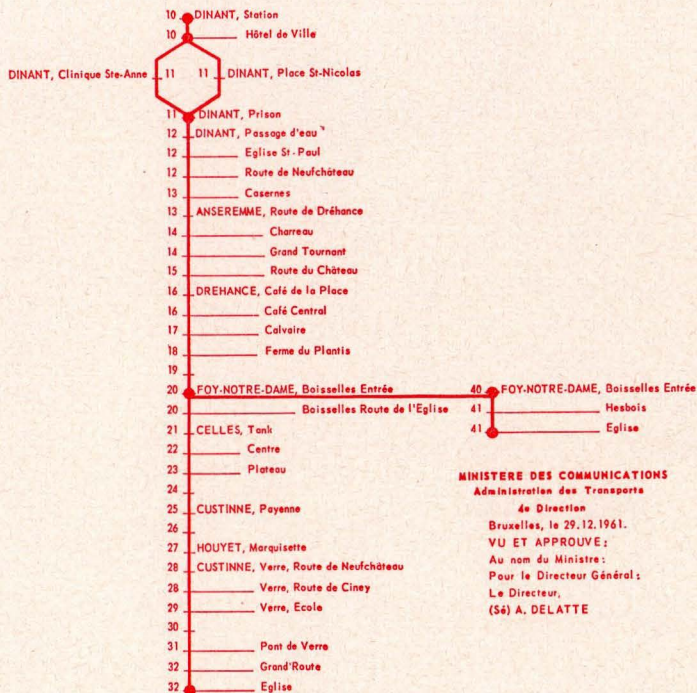
furent même édités par groupe, pour les réseaux de Bruxelles, d'Anvers, de Gand et du Hainaut. Si de nouveaux points d'arrêts étaient créés, ceux-ci, dans la plupart des cas, n'étaient pas ajoutés sur le plan comme des points sectionnés mais étaient calculés jusqu'aux points tarifés situés en deça ou au delà des points intermédiaires non-tarifés, suivant le sens du voyage.

Les années passèrent; mais notre Société continua à évoluer. L'expansion économique de certaines régions provoqua de nouveaux courants de trafic. La S.N.C.V. créa de nouvelles extensions qui figurèrent au bas du tableau de sectionnement de chaque ligne principale. Certain-

#### SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX

Service public d'autobus **DINANT - CUSTINNE** et extension (5750)  
Horaire N° 970

TABLEAU DE SECTIONNEMENT POUR LE TRANSPORT DE VOYAGEURS ORDINAIRES ET ABONNÉS  
Les conditions tarifaires des lignes ferrées vicinales et le barème I sont d'application



Nouvelle présentation schématique.

nes lignes ayant bénéficié parfois de plus de cinq extensions, ce n'était pas une sinécure de devoir calculer le prix d'un voyage dont le point de départ et le point d'arrivée étaient situés sur une des diverses variantes. Le fait de mentionner plusieurs noms d'arrêt, sous un même point de sectionnement, vint encore compliquer le problème.

D'autre part, des abonnements étaient délivrés, non seulement par les bureaux émetteurs situés sur les lignes, mais également en service combiné par la Société des Chemins

de Fer Belges; ensuite les tableaux de sectionnement devaient obligatoirement être mis à la disposition du public dans les voitures. Il fallait donc chercher à simplifier le plus possible et s'efforcer d'obtenir une **PRESENTATION SCHEMATIQUE**.

La mécanisation de l'établissement des abonnements et la mise en service de l'ensemble électronique de gestion ont suscité de nouvelles exigences. L'obtention de données statistiques étant à l'ordre du jour, chaque point d'arrêt a dû être codifié suivant la ligne exploitée.

Pour obtenir une tarification efficace, tous les points d'arrêt ont dû être indiqués séparément sur le tableau ainsi que les points des extensions; de même on y trouve la mention du tarif de base ou des tarifs spéciaux qui sont d'application.

Les nouveaux documents (voir cliché) ont l'avantage de représenter les lignes telles qu'elles sont réellement exploitées, avec toutes leurs particularités (variantes d'itinéraire, tarifications spéciales, etc.) et de condenser toutes les données nécessaires à tarifier les transports.

## Pendant près de trois ans les tramwaymen de Quaregnon ont roulé sans accident chômant sur la route MONS-VALENCIENNES

La fête organisée le 3 mars 1962 à Quaregnon, près de Mons, à l'occasion des 1.000 jours sans accident atteints par les membres de l'équipe n° 15, a été une agréable surprise pour les participants, car certes, personne ne s'attendait à une telle réception. On commença par prendre la photo-souvenir sur les marches de la maison communale, puis, les agents et leurs familles se rendirent dans la salle des fêtes d'un établissement tout proche. M. Claeys, chef de sécurité du groupe du Hainaut, après avoir félicité l'équipe 15, souligna que c'était la première fois que 1.000 jours sans accident avaient été atteints par une équipe uniquement composée d'agents de la traction électrique. « Malheureusement, dit-il, après avoir atteint 1038 jours, le 18 décembre 1961 un accident est venu interrompre ce record. Continuez sans défaillance, vous avez prouvé que vous possédez l'esprit de sécurité ».



M. Claeys présentait alors M. Follon, Inspecteur principal, qui prit la parole au nom de la Direction Générale. Après avoir remercié tous ceux qui avaient contribué à ce beau résultat, M. Follon dit notamment : « Vous savez que dans le domaine de la circulation routière il faut être doublement prudent, une fois pour soi-même et une fois pour les autres. Cette consigne s'applique surtout pour les accidents de travail. Pour cette année nous avons déjà dû enregistrer deux accidents mortels : l'un avec un scooter, l'autre avec un vélomoteur. Utilisateurs d'engins motorisés à deux roues, soyez prudents et n'oubliez pas de porter le casque. »

Après ce discours commença la partie récréative. Lorsqu'on nous parla encore du dépôt de Quaregnon, nous dirons : « Ah oui, ces agents du Borinage, taillés dans le « ROCK » ! C'est, en effet, l'impression que nous a laissée le personnel de ce dépôt; évidemment le dynamisme du jeune orchestre recruté par M. Claeys y fut pour quelque chose ! Détail amusant, d'habitude on déplace les tables pour la danse, APRES le dîner; à Quaregnon, on décida de favoriser les ébats des danseurs avant le repas et c'est sur un irrésistible rythme de twist que M. G. L'Hoir aida les serveuses à agrandir la piste.

Au dessert, M. le Directeur Kennes après avoir évoqué des souvenirs, félicita l'équipe et lui demanda de reprendre la lutte avec courage.

Après le dessert, on procéda à la remise des cadeaux-souvenirs devenus traditionnels et qui furent très appréciés, surtout par les dames.

Inutile d'ajouter qu'après le départ de Monsieur le Directeur la petite fête continua de plus belle et nous sommes intimement persuadés que nos tramwaymen borains se sont donné rendez-vous dans trois ans ! Nous ne savons pas ce qu'on dansera en 1965, mais croyez-nous, à Quaregnon, ce sera du tonnerre !



*Ce pauvre Jules ! Il ne met jamais ses souliers de sécurité quand il en aurait besoin !*