

62



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° 99

JUILLET - AOUT 1962

LE TYPE VICINAL D'ABRI POUR VOYAGEURS EST ADOPTÉ PAR LE MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

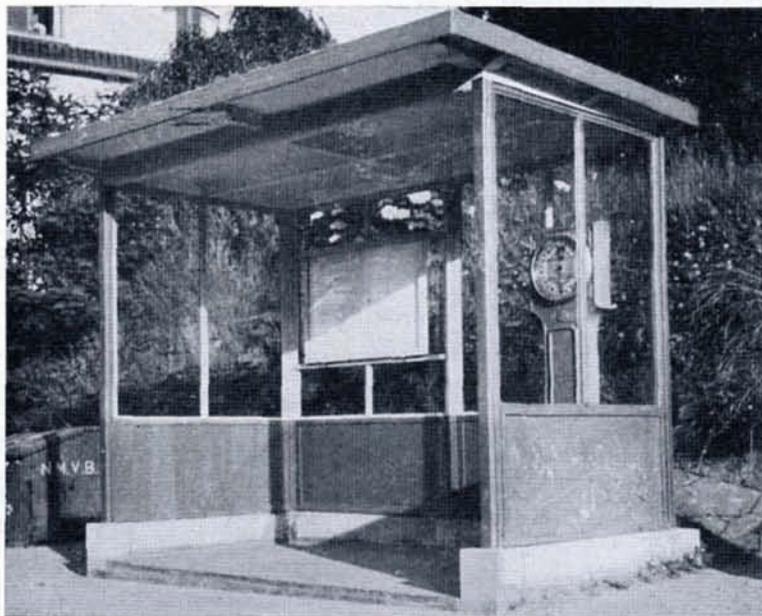
Au début de cette année, le Ministère des Communications a pris l'initiative d'une vaste campagne en vue de la construction d'abris pour voyageurs, dans tout le pays, le long des lignes de transport en commun.

Une formule de financement à frais partagés entre les Administrations communales, le Ministère et la Société de transport concessionnaire, a été mise au point.

La Commission d'étude a décidé d'adopter un type unique d'abri (celui conçu et utilisé par les Vicinaux) afin de bénéficier des avantages de la construction en série. C'est ainsi que la S.N.C.V. a été invitée à organiser une adjudication publique au nom du Ministère des Communications, portant sur une première fourniture d'éléments permettant le montage de près de mille abris.

SOMMAIRE

	Page
L'Inauguration du Musée du Tram à Schepdaal	3 à 6
Histoire de la Porte de Ninove	7
La perception du prix du voyage sur les transports en commun aux Etats-Unis	11
Ypres, la millénaire	13
La T.V. à Schepdaal	16



Le type vicinal d'aubette à éléments préfabriqués.

C'est en 1955 que cet abri a été réalisé pour la première fois (Nos Vicinaux n° 60 - janvier 1956). L'ossature est constituée par plusieurs éléments démontables en fonte qui reposent sur un soubassement en béton ciselé.

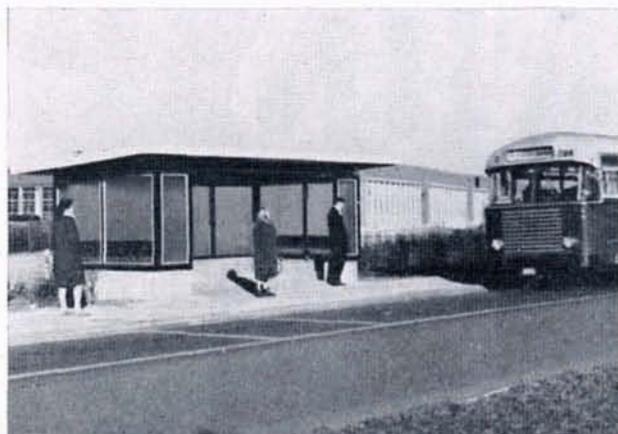
La S.N.C.V. utilise deux types d'édicules de grandeur différente.

Il est également assez fréquent que des entreprises ou des organismes privés décident de construire un abri à leurs frais. C'est le cas de la Sabena qui a fait édifier l'abri représenté ci-dessous dans le complexe qui groupe les ateliers et les bureaux à Zaventem.

NOTRE PREMIERE PAGE

Le 26 mai 1962, vers 15 h. 45, la grille d'entrée de l'ancien dépôt de Schepdaal s'est ouverte pour laisser passer un train spécial qui amenait les invités à l'inauguration du Musée du Tram.

Le convoi inaugural, constitué de voitures de types abandonnés, fut accueilli en musique par la fanfare St Romulus de Schepdaal.



Abri dans le complexe Sabena à Zaventem.

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

L'INAUGURATION OFFICIELLE DU MUSEE DU TRAM

A SCHEPDAAL

AU cours d'une séance du comité des Amis du Musée du Tram, tenue l'hiver dernier, le président, après avoir pris l'avis de M. Cuvelier, directeur du Groupe du Brabant, choisit la date du samedi 26 mai 1962 pour l'inauguration du musée. Grâce à une excellente organisation et aux efforts fournis par le personnel des ateliers de Cureghem, cette journée inaugurale a été une parfaite réussite.

Dès 15 h., une centaine de personnes étaient rassemblées au quai de départ, Porte de Ninove, attendant l'arrivée du tram spécial qui devait emmener les invités au dépôt de Schepdaal.

Les membres du comité avaient fort à faire pour accueillir et remercier les délégations de France, de Hollande et d'Angleterre, venues voir comment les Belges s'y étaient pris pour réunir et présenter des véhicules de transport en commun, construits de 1885 à 1930.

Quand le convoi spécial fut arrivé, les « Amis du tram » prirent place dans la dernière voiture, une balladeuse ouverte, tandis que les opérateurs de cinéma de Belgavox filmaient cette scène et qu'une vingtaine de chasseurs d'images photographiaient la rame, sous tous les angles. Celle-ci était tractée par la motrice à deux essieux 9515 dont la largeur, inhabituelle, est de 2 m 400; les connaisseurs signalaient que les sièges étaient réversibles, qu'elle avait été construite aux usines du Rœulx en 1918 et qu'au cours d'une transformation, les résistances avaient été placées sur le lanterneau. A la motrice, décorée à l'avant d'un splendide blason royal, suc-



Le convoi inaugural prêt au départ, Porte de Ninove, à Bruxelles.

cérait la voiture vapeur mixte A11751 construite en 1920, à Familleureux dont le compartiment de Ire cl. avec ses coussins de velours cramoisi avait été réservé à Mlle M.A. Asselberghs, conservatrice du Musée des Chemins de Fer d'Utrecht, accompagnée de sa mère.

Cette voiture de train vapeur, splendidement remise en état, était suivie de la voiture balladeuse portant en grands chiffres, le numéro 33 (voir photo).

Il s'agissait en réalité de la remorque ouverte 8947, le chiffre 33 étant celui qui lui avait été affecté par une société étrangère qui n'en prit jamais livraison.

A 15 h. 16, après le départ du « régulier » vers Ninove, le convoi se mit en route; sur la plate-forme arrière de la voiture ouverte trois mystérieux voyageurs avaient pris place; ils s'étaient plus ou moins déguisés, avec moustaches et canotiers, en dandys de la Belle Epoque et ils saluèrent les passants, tout au long du voyage. D'ailleurs, durant les trente minutes de trajet, ce convoi original recueillit un sympathique succès de curiosité: escorté de cyclistes, cris étonnés des enfants, gestes des riverains, exclamations des clients aux terrasses des cafés! Il en fut ainsi jusqu'à Dilbeek, puis, après les vergers et les champs de fraises, ce fut l'arrivée du tram inaugural à Schepdaal, soulignée par les accents de la fanfare locale St-Rumoldus. Aux exécutants, groupés près la grille

Il y avait de nombreux photographes parmi les amis des tramways de Belgique, de France, de Hollande et de l'Angleterre, qui attendaient à la Porte de Ninove.



d'entrée, s'étaient joints de nombreux curieux venus des environs. Quelques moments avant l'arrivée du tram, la grille s'était entr'ouverte pour laisser passer les personnalités arrivées en voiture. Dans l'habitation, occupée anciennement par le chef de dépôt, deux bureaux avaient été aménagés, l'un d'eux servait à la réception des journalistes; dans l'autre, M. Hoens, Directeur Général de la S.N.C.V., entouré de M. Cuvelier et de M. Valcke, et assisté de M. Dehon et de Mgr Cammaert, aumônier général de l'Armée, respectivement président et vice-président de l'AMUTRA, recevait les personnalités parmi lesquelles nous citerons notamment :

M. Van Lul, attaché au cabinet de M. le Ministre des Communications et représentant M. le Ministre;

M. Harmel, président de l'Union Belge des transports en commun urbains,

M. Alvin, directeur d'administration au Ministère des Communications;

M. Storme, vice-président du conseil d'administration de la S.N.C.V.;

M. Reynaert, Directeur Général de la S.T.I.B.;

M. Laevaert, chef de service à la S.T.I.B.;

M. Steenackers, ingénieur pl. aux T.A.O.;

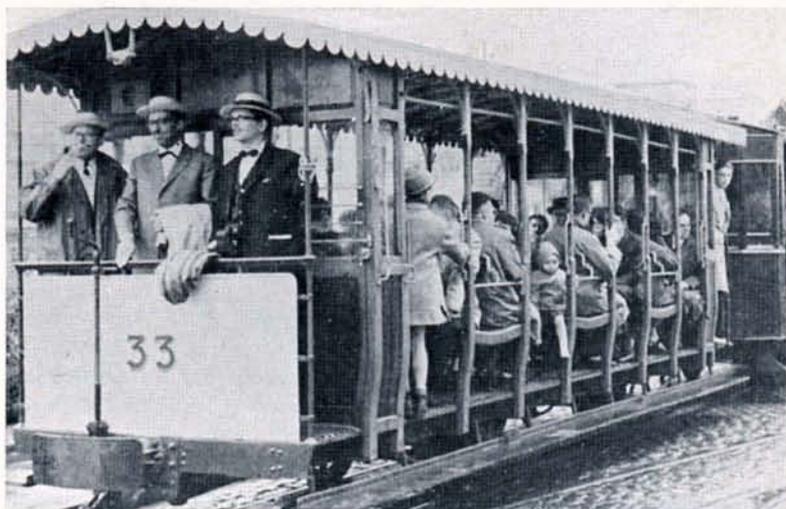
M. Taveirne du Touring Club de Belgique;

M. Dobbeleire, bourgmestre de Schepdaal;

Mlle M.A. Asselberghs, conservatrice du Musée d'Utrecht, déjà citée.

Le dépôt de Schepdaal, décoré de mâts blancs ornés de drapeaux aux couleurs nationales, avait vraiment un air de fête et les 18 tonnes de gravier rouge déversées l'avant-veille sur les chemins et entrevoies donnaient de la couleur à ce décor typique d'ancienne station vicinale.

Dès que les invités venus en tram se furent groupés, on se rendit vers la remise n° 2 où une estrade avait été dressée et des sièges réservés aux invités de marque. La Brabançonne préluda à la séance académique qui allait être très courte.



Sur la balladeuse toutes les places étaient occupées.



Devant le bureau, de droite à gauche: M. Hoens, en conversation avec M. Hausman, entre eux M. Dehon, M. Storme, M. Van Lul partiellement caché par M. Alvin, junior, M. Alvin.



Les invités se dirigent vers la remise nr 2 pour assister à la partie académique de l'inauguration.

C'est M. Heller, secrétaire de l'AMUTRA qui prit le premier la parole en néerlandais.

Il rappela que lorsqu'on inaugura, en 1885, la première ligne vicinale d'Ostende à Nieuport, personne n'aurait pu prévoir qu'en 1937 le réseau vicinal atteindrait 4817 km et serait alors un des plus grands réseaux secondaires du monde. M. Heller après avoir évoqué l'évolution de la S.N.C.V. remercia tous ceux qui, aux Vicinaux, avaient contribué à la création de ce Musée.

M. Dehon, président de l'Amutra, après avoir, également, fait l'éloge de la « voie étroite, souple et économique » déclara que le souvenir de cette importante page de notre histoire nationale méritait amplement d'être conservée.

Le site de Schepdaal, ajouta-t-il, convenait par excellence à la reconstitution historique du passé des Vicinaux. Inaugurée en 1888, la gare de Schepdaal avait hébergé des trains vapeur pendant 40 ans puisque la conversion à la traction électrique ne fut appliquée qu'en 1926-1927.



M. Hoens, Directeur Général de la S.N.C.V. prononçant son discours.

M. Dehon rendit hommage à la SNCV : « Il y a 14 mois, dit-il, ces locaux n'étaient nullement adaptés et deux voitures seulement avaient été remises à neuf. Je vous convie, dit-il, à voir ce qui a été réalisé pendant ce court laps de temps. »

M. Hoens s'adressa, à son tour, en néerlandais aux invités. Il évoqua les nombreuses réunions avec les instances responsables, au cours desquelles il avait été amené à expliquer et à rappeler les raisons économiques qui, sous peine de déperissement rapide, obligent la S.N.C.V. à procéder au remplacement du rail par bus, et qui ont valu en finale aux dirigeants de la société le triste surnom de « fossoyeurs du tram ».

« Je pense, continua M. Hoens, qu'il y a eu jadis des fossoyeurs de carrosses, de lampes à huile ou de réverbères à gaz. Pour ma part, je trouve qu'il y a plus de poésie et de personnalité dans une vieille lampe à l'huile que dans une lampe à incandescence et cependant chez moi, j'utilise des ampoules électriques dont la lumière met en valeur la beauté des quinquets démodés. »

M. Hoens évoqua l'époque de ses débuts, comme jeune ingénieur aux ateliers de Diksmuide, il y a 35 ans. Dans cette partie du réseau des Flandres, plus de cent locomotives passaient régulièrement sur les fosses; chacune de ces locomotives avait été baptisée, il y avait l'Eléphant, la Chèvre, etc... « Ce n'est pas sans nostalgie conclut M. Hoens, que nous avons vu disparaître nos vieux trams, qui avaient été nos compagnons de travail, car nous étions quelque peu le docteur de la famille ! Aujourd'hui, que nous ne sommes plus tenus par des impératifs économiques, nous pouvons chanter la louange de ces vieux serviteurs. Cette journée est pour eux une sorte de réhabilitation, je suis heureux d'y prendre part. »

Poursuivant son allocution en français, M. le Directeur Général souligna qu'il était normal que les invitations à l'inauguration aient été envoyées par

l'AMUTRA et non par les Vicinaux; s'il en avait été autrement, dit-il, nous aurions pu être accusés de double jeu ou même d'imposture !

« Certes, continua M. Hoens, le matériel réuni dans ce dépôt, qui date de 1888, appartient à la S.N.C.V. Oui, c'est le Conseil d'administration qui a approuvé le projet du musée et qui en a autorisé la réalisation. Certes, c'est le personnel de l'atelier de Cureghem qui a contribué à la remise en état des véhicules et à la mise en place de l'ensemble, mais l'INITIATIVE du Musée ne vient pas de la S.N.C.V. Non, l'idée première revient à un groupement de jeunes, si pas toujours en âge, du moins jeunes de cœur et d'enthousiasme, qui, au sein de la sympathique société des Amis des Chemins de fer se sont retrouvés, animés d'une affection commune pour tout ce qui est petit chemin de fer. »

« Je salue et félicite M. Dehon et Monseigneur Cammaert, respectivement président et vice-président de l'AMUTRA, qui jurent la cheville ouvrière de la constitution de ce Musée. Grâce à cette réalisation, j'espère que la nouvelle génération viendra visiter ce musée, aura une pensée reconnaissante pour tous ceux qui ont contribué à cette œuvre nationale et pour les milliers d'hommes qui, dans des conditions difficiles, parfois très pénibles — rappelons-nous les deux guerres — ont conduit ces véhicules à travers plaines et collines, dans les Flandres et les Ardennes, pour le plus grand bien de notre pays. »

L'assistance applaudit cet hommage rendu à tous ceux qui, pendant 40 ou 50 ans de carrière, ont assuré les transports en commun dans nos campagnes au moyen de ces machines à vapeur ou de ces autorails devenus historiques.

M. Dehon invita ensuite les personnalités à le suivre vers la remise n° 1 où la petite Myriam Vanderborght, fille d'un membre de l'AMUTRA, présenta la clef du local du Musée au délégué du

Ministre. Celui-ci procéda alors à l'ouverture officielle des portes, aux sons de la fanfare, tandis que le flot des invités se répandait dans cette remise où sont conservés deux trains vapeur avec leurs fourgons et leurs voitures typiques. On admira les coussins de velours rouges du compartiment de 1re classe de cette rame qui fit les beaux jours de Groenedaal-Overyse et l'impressionnante machine à vapeur de 22 t. construite en 1906 et qui fut en service sur cette ligne à grand écartement.

Les invités s'attardèrent quelques instants devant une voiture « teck » - la A. 2107 - construite durant la guerre 1914-18 et remarquablement conservée, malgré 35 ans de service et 10 ans d'inactivité totale.

Puis ils passèrent dans la salle d'exposition aménagée dans un vieux bâtiment-annexe ayant servi autrefois de dépôt de marchandises. Cette pièce, assez vaste, a été complètement transformée et grâce au concours d'un décorateur de métier, la présentation de multiples anciens souvenirs d'exploitation a été remarquablement réalisée.

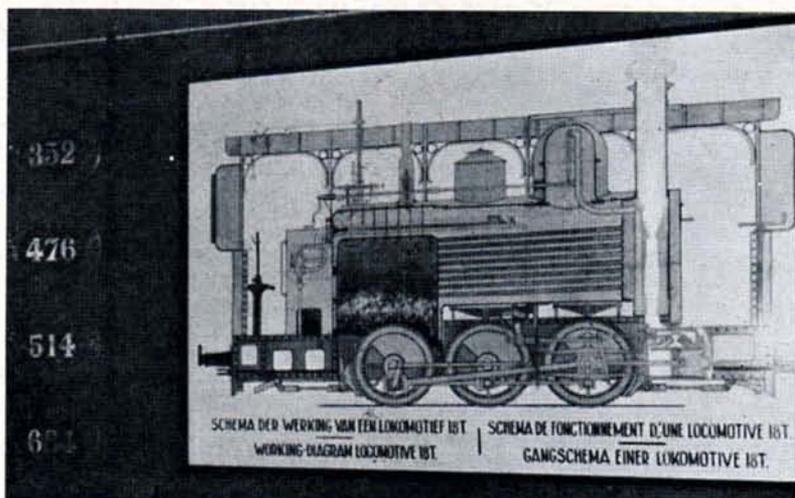
Nous passerons un jour en revue les diverses pièces exposées; disons, qu'entre autres, quarante photos montrent des véhicules que la Société Nationale a eu en exploitation et qui ne sont PAS exposés dans les remises.

Le cortège inaugural passa ensuite dans la remise n° 2 où se trouve groupé le matériel électrique dont les plus belles pièces sont la motrice électrique 19 de la ligne Place Rouppe - Espinette et la motrice 9073, une des premières du réseau électrique de Charleroi, construite en 1901. A côté de chaque véhicule, sur une sorte de pupitre d'orchestre, on peut lire ses caractéristiques essentielles, en quatre langues.

M. Hoens et M. Dehon invitèrent ensuite les personnalités à les suivre vers la remise n° 3 où sont garés divers modèles d'autorails et leurs remorques. Une partie du local avait été aménagée pour



La petite Myriam présente la clef du musée à M. Van Lul, représentant le Ministre des Communications.



Dans la salle d'exposition on peut suivre la production et l'utilisation de la vapeur sur un schéma en couleur.

permettre de servir un rafraîchissement aux invités. Comme Schepdaal a l'avantage d'avoir sur son territoire plusieurs brasseries spécialisées dans la préparation de la gueuze et du lambic, le traditionnel vin d'honneur fut avantageusement remplacé par un verre de cette bière bien de chez nous et à laquelle chacun fit honneur.

Puis les amis des tramways refirent lentement la visite des quelques 30 véhi-

cules abrités dans l'ancien dépôt et auxquels viendront s'ajouter bientôt dix autres voitures différentes, ce qui formera un ensemble assez exceptionnel sur le Continent.

Le 26 mai 1962 a été un jour faste pour le Musée qui sera ouvert tous les samedis et dimanches, de 13 à 17 h., jusqu'au 31 octobre.

Rappelons que les agents des Vicinaux ont droit à l'entrée gratuite.

Deux mois d'exploitation du Musée du Tram

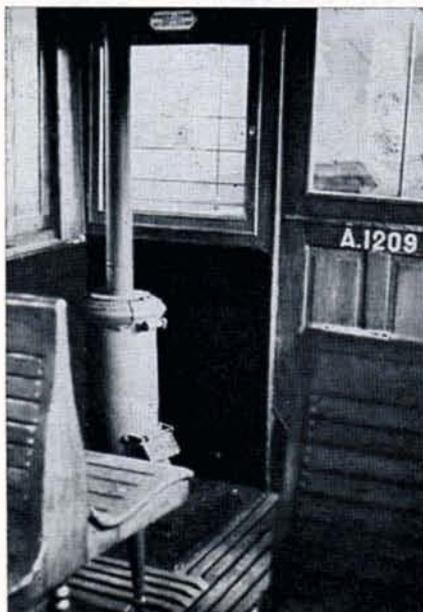
Grâce à de nombreux articles et reportages parus dans la presse quotidienne et hebdomadaire, l'ouverture du Musée du Tram a bénéficié d'un appui publicitaire qui a dépassé tout ce que les membres du comité étaient en droit d'espérer.

C'est ainsi que la revue « Brabant », éditée par la Fédération touristique de

cette province, a donné un article de cinq pages abondamment illustré; l'hebdomadaire publicitaire « Tricolore », qui tire à 369.000 exemplaires, a consacré une page et demie à Schepdaal et l'« Auto-Journal », un périodique francobelge à grand tirage, a présenté un reportage amusant et attrayant; à la même date la revue française « La Vie du Rail » (270.000 ex.) a donné une relation illustrée sur deux pages.

Par suite de cette propagande le nombre de visiteurs s'est maintenu remarquablement. En effet, le premier dimanche d'ouverture, le 29 mai, on enregistra 702 entrées, chaque dimanche qui suivit, près de 400 et les deux jours de congé de la fête nationale on compta plus de 600 entrées; on peut dire qu'en deux mois d'exploitation le musée a été visité par plus de 5.000 personnes. Pour le mois d'août plusieurs délégations étrangères ont annoncé leur visite.

Dans les prochains mois, deux véhicules spéciaux viendront s'ajouter à la collection réunie à Schepdaal, notamment la berline royale de Léopold II qui circula sur les lignes du littoral.



Le classique petit poêle en fonte des voitures à vapeur remporte son succès de curiosité.

La culture des fraises a débuté autour du village de Dilbeek vers 1885; elle s'étendit rapidement aux communes environnantes et chacune d'elles eut bientôt son marché.

A cette époque, les cultivateurs devaient porter eux-mêmes leur récolte au marché matinal de Bruxelles; les plus aisés disposaient de charrettes à chevaux ou à chien mais le plus grand nombre partaient à pied, à minuit, pour pouvoir occuper les meilleures places au marché. Ils faisaient ainsi, durant la saison, des marches de deux à trois heures avec une charge de 30 à 35 kg. et ils se considéraient comme privilégiés car il était interdit aux voitures de passer le pont du canal avant trois heures du matin!

La mise en exploitation de la ligne vicinale Schepdaal - Bruxelles fut considérée comme un important progrès social: c'était la première ligne vicinale du Brabant pénétrant dans la capitale.

La S.N.C.V. mit en circulation un tram spécial de nuit qui partait de St-Kwintens Lennik et qui comportait 10 à 12 wagons et il y en eut bientôt un autre sur Bruxelles - Ninove. En pleine saison, le dimanche, principal jour de marché, rien qu'à Schepdaal, plus de 300 personnes empruntaient le tram de nuit. Si l'on songe qu'en 1905 cette commune ne comptait que 367 familles, on peut en déduire qu'une grande partie se consacrait à la culture de la fraise. Aujourd'hui, il y a moins de planteurs, mais la récolte est plus importante et meilleure du fait des nombreuses variétés et croisements obtenus grâce au travail acharné de plusieurs générations de cultivateurs; peu de fruits, cependant, demandent tant d'entretien.

Schepdaal et le Pajottenland sont également le pays de la gueuze.

Savez-vous que la gueuze et la kriel sont les seules bières dont la fermentation est naturelle donc sans adjonction de levure de bière? C'est une boisson naturelle comme le cidre. Savez-vous que la gueuze et la kriel sont les seules bières dont la matière première (à 40 %) est le froment et qu'il leur faut deux ans de mûrissement avant d'être mises en bouteille?

LA PORTE DE NINOVE, à Bruxelles

Point de départ vers le Musée du Tram

Ce qu'il advint des portes de la ville

Pour atteindre le Musée du Tram, à Schepdaal, il faut partir à Bruxelles, de la porte de Ninove, située sur le boulevard circulaire qui suit le tracé de la seconde enceinte de la ville, trajet parcouru par le tram n° 15 de la STIB.

Les portes d'Anderlecht et de Ninove sont les seules qui possèdent encore, en 1962, deux petites maisons d'octroi identiques à celles que représente la lithographie du XIX^m siècle ci-contre.

Aujourd'hui des milliers de gens pénètrent chaque jour dans Bruxelles par cette porte, mais il en est bien peu qui se rendent compte à quel point, il y a cent ans à peine, la libre circulation de certaines marchandises était entravée dans notre pays. L'octroi était une taxe communale imposée à l'entrée de certains produits et qui existait dans nos villes depuis toujours. En 1860, 136 espèces de marchandises étaient soumises à taxation et 78 communes de Belgique prélevaient un droit.

La première enceinte de Bruxelles, datant environ de l'an 1040, fut désaffectée dans la seconde moitié du XIV^m siècle et vendue à des particuliers. Il nous en reste quelques vestiges intéressants (voir photo).

La ville s'étendant progressivement, il fallut songer vers le milieu du XIV^m siècle, à construire une nouvelle ceinture de remparts. Sept nou-

velles portes furent érigées, le plus souvent dans le prolongement des portes de la première enceinte. Citons-les : « la porte de Louvain, la porte de Namur, démolie en 1782 et remplacée par deux pavillons de l'octroi qui furent, par la suite, transférés à l'entrée du Bois de la Cambre où ils se trouvent encore aujourd'hui, la porte de Hal, datant de 1381, transformée en 1863, telle que nous la connaissons aujourd'hui, la porte d'Anderlecht, la porte de Flandre, la porte d'Anvers, la porte de Schaerbeek ou de Cologne. La porte de Ninove ne fut créée qu'en



Vestige de la 1^{re} enceinte.



Fac-similé d'une lithographie de M. H. Borremans (XIX siècle). Cliché prêté par la revue de la Banque Nationale.

1816 et ses deux pavillons échappèrent à la frénésie populaire au cours de la nuit du 20 au 21 juillet 1860 qui vit la disparition des octrois.

C'est le Ministre Frère-Orban, dont la statue est érigée devant le bâtiment de l'Administration Centrale de la S.N.C.V., qui proposa et obtint l'abolition des octrois. La nuit du 20 au 21 juillet 1860 fut une nuit mémorable; de minuit à deux heures du matin, une foule bruyante et enthousiaste saccagea et démolit les grilles, guérites et palissades. Ce fut la fin d'un régime vexatoire et détesté.

(Doc. Bull. Banque Nat. de Belgique).

L'ancien bureau d'octroi, porte de Ninove, à Bruxelles. A gauche, le tram Ni (Bruxelles-Ninove).



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

NAISSANCES

Nous avons appris avec joie la naissance de :

ADMINISTRATION CENTRALE

Luc chez M. BES E. (Schoten).

BRABANT

Dirk chez M. GEERS Guy (Huldenberg).
John chez M. CUYL Philibert (Goetsenhoven).
Angèle chez M. BAEVEGEMS René (Borchtlombeek).
Ronald chez M. MANS Frans (Betekom).
Rudi chez M. VAN LAETHEM Felix (St-Kw.-Lennik).
Francine chez M. AMEYS Richard (Gooik).
Herman chez M. JANSSENS Henri (Humbeek).
Dirk chez M. TAELEMANS Jozef (Anderlecht).
Jan chez M. DESMEDT Jozef (Beersel).
Myriam chez M. VAN OBBERGHEM (St-Laur. Berchem).
Linda chez M. VAN HUMBEECK H. (Wolvertem).
Ria chez M. FIEREMANS René (Borchtlombeek).
Marie-José chez M. PHILIPPE Freddy (Corroy-le-Château).
Sonia chez M. DE RAEVE André (Kessel-Lo).
Marleen chez M. VERMEREN Herman (Kester).
Frank chez M. GILLAERTS Eduard (Steenokkerzeel).
Hedwig chez M. VAN EECKHOORN (St-Kw.-Lennik).
Marc chez M. STRAETMANS Lucien (Strijtem).
Maria-Imelda chez M. VERHEYDEN Alfons (Lubbeek).
Chantal chez M. RENVERSEZ Yvan (Nivelles).

LIEGE

Anne-Marie chez M. CHANTEUX Guillaume (Soumagne).
Maryse chez M. DALEM Henri (Retinne).
Jean chez M. EYCKMANS Raymond (Bassenge).
Brigitte chez M. LONEUX Jules (Ouffet).

NAMUR - LUXEMBOURG

Fabienne chez M. SANDRI Hervé (Sautour).
Anne chez M. MOINY Robert (Forville).
Sylviane chez M. SEMAIRE José (Chassepierre).

HAINAUT

Luc chez M. Dewolf Louis (La Louvière).
Françoise chez M. DOUILLET Robert (Bailleul).
Véronique chez M. ARNOYS Jacques (La Bouverie).
Jean chez M. JOSSE Emile (Anderlues).
Evelyne chez M. VANDEVONDER Victor (Jumet).
Maryline chez M. DERYCK Marcel (Jumet).
Etienne chez M. BAUDOUX Yvon (La Louvière).
Henri chez M. HEYNINCK Adrien (Gosselies).
Marianne chez M. DIEU Edgard (La Bouverie).
Pascal chez M. DEPIREUX André (Gosselies).
Jacques chez M. DAME Gilbert (Hornu).
Philippe chez M. MONSEU Joseph (Charleroi).
Alain chez M. NITELET Robert (Mellet).
Dominique chez M. RUMMENS (Montignies s/Sambre).
Maryline chez M. SCHIAVONS A. (Fontaine-l'Évêque).
Jean-Luc chez M. DEGHISLAGE Joseph (Eugies).

Thierry chez M. GUCHEZ André (Haine St-Pierre).
Bernadette chez M. VINSTOCQ Jacques (Gosselies).
Evelyne chez M. MACHTELINCKX R. (Courcelles).
Eric chez M. HARDAT Marcel (Fayt-lez-Manage).
Rudy chez M. REMY Noël (Frameries).
Fabienne chez M. MAZUREL Francis (Barry).

MARIAGES

ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle RAYEE Marcelle a épousé M. VERCAIGNE Fr.

BRABANT

M. CELIS Louis a épousé Mlle GOORIS Francisca.

LIEGE

M. VOOS Edmond a épousé Mlle NEYCKEN Josée.
M. LECOMPTE Jean a épousé Mlle DRZEWIECKI M.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. BILLEN Pierre a épousé Mlle DELEUZE Myriam.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de mai - juin 1962

Années Groupe
de service

VAN HEMELRYCK G., conducteur él.	43	Brabant
DE BRUE P., veilleur	41	»
WALRAEVENS M., ouvr. d'élite	36	»
VAN DEN BROEK O., ouvrier qual.	29	»
COLLART H., conducteur	17	»
SCLIFFET V., contrôleur	47	Hainaut
DEFREYST M., receveur	45	»
HENDRICK G., brigadier	45	»
VANDENBERGEN M., conducteur él.	40	»
LEJEUNE O., piocheur	35	»
JOLY J., sous-chef de bureau	40	Liège
HAID A., ouvrier qual. 1 ^o cl.	38	»
GONTHIER H., brigadier	36	»
GRANDJEAN L., receveur	35	»
JAMAR J., ouvrier qual.	26	»
BURTON A., piocheur	25	»
CHAVEE A., chef-receveur	33	Namur - Lux.
DAINE C., conducteur A.R.	25	»
DRIESEN E., chef-receveur	46	Anvers
EMBRECHTS J., ouvrier qual.	42	»
VAN DEN BERGH F., conducteur él.	41	»
VAN INGELGHEM F., c.maître 1 ^o cl.	40	»
DE BRUYN A., receveur	38	»
SOMERS F., receveur	38	»
JANSSENS L., receveur	36	»
MARIJNEN M., commis 1 ^o cl.	29	»
DE JONGE E., brigadier	43	Flandre Or.
MATTHYS A., conducteur él.	35	»
ASPELAGH E., ouvrier d'élite	41	Flandre Oc.

NECROLOGIE

Nous avons appris le décès des agents
dont les noms suivent :

HAINAUT

LAURENT G. (paveur), 55 ans.
WAUQUIEZ U. (piocheur), 41 ans.

Nous avons été avisés du décès des
agents pensionnés suivants :

BRABANT

DOCQ FI., 80 ans.

DESMET M., 62 ans.
GERMENTIER Th., 79 ans.
MEEUS Th., 84 ans.
VERGALLE L., 80 ans.
KEMPS A., 74 ans.
GENTENS H., 84 ans.
MEULEMANS K., 82 ans.
PEETERS J., 64 ans.

HAINAUT

LENOIR M., 83 ans.
QUITTELIER A., 56 ans.
SELVAIS L., 78 ans.
DE BRAUWER M., 65 ans.

ROLAND A., 81 ans.
DARCHE L., 84 ans.

LIEGE

SIMONS O., 80 ans.

NAMUR - LUXEMBOURG

VANHULST M., 69 ans.
PHILIPPE A., 73 ans.
REITEN A., 93 ans.

Nous assurons de nos condoléances
les familles éprouvées.

Administration Centrale

Alors que, depuis des années, les « mouvements » étaient peu sensibles, on a assisté brusquement, ces derniers mois, à des départs et des arrivées assez nombreux.

C'est d'abord M. Bes, dessinateur, qui a rejoint le Groupe d'Anvers après avoir passé 14 ans à l'Administration Centrale, puis Mlle Greta De Clercq qui a été engagée pour aider Mlle A.M. Van Lierde dans les opérations des tests-psychotechniques pour l'embauchage et ensuite Mlle Daisy De Pauw qui a débuté, le 1^{er} juin, comme poinçonneuse.

D'autre part, M. Charlier, ingénieur en chef, direction technique a donné sa démission. M. Charlier avait fait ses débuts à l'atelier d'Hasselt en 1945; il a été remplacé par M. De Coster, ingénieur prin-

cipal-chef de service, venu de l'atelier de Jumet.

Nous avons vu arriver également, de Louvain à la rue de Science, M. P. Verschaevé, ingénieur en chef; il a été affecté à la Direction « Exploitation ».

Le 1^{er} août, a repris ses fonctions au service des Assurances Madame Grégoire, épouse Lobet, retour du Congo. Il nous reste encore deux démissions à annoncer : celle de M. Cumps qui assura la partie administrative du service médical depuis sa création, et celle de Madame Lee-mans, épouse Looockx, rédacteur.

A la même date, M. Heyse, chef de service de 1^{re} cl. à la direction S, détaché au groupe de la Flandre Occidentale, est revenu à l'Administration Centrale au service du Domaine.

Propos du contrôleur

BOUDARD

BOUDARD : Alors, vous en sortez avec la vente des billets ?

RECEVEUR : Oui, Chef, je commence à connaître les prix des trajets les plus usités.

B. : J'ai lu qu'en Italie, à Padoue, on a installé sur la plate-forme des autobus, une machine distributrice de billets qui oblitère le titre de transport et remet la monnaie. Là, on a voulu supprimer le receveur sans en transférer les attributions au conducteur.

R. : Et les resquilleurs qui attendront le moment où le contrôleur monte sur la voiture pour se munir d'un billet ?

B. : Des amendes sont prévues et le conducteur met l'appareil hors service par une manette, dès que le contrôleur monte à bord.

R. : Je n'ai pas encore pu aller en Italie, mais j'ai passé un jour de congé à Bruxelles. Il y a du nouveau là-bas en matière de tramway : j'ai vu passer la nouvelle voiture articulée et il paraît qu'il y a quelques receveuses en service.

B. : Oui, la S.T.I.B. connaît des difficultés de recrutement du personnel. D'ailleurs, aux Vicinaux, à Charleroi en particulier, nous avons été également obligés d'engager du personnel féminin comme pendant la guerre.

R. : Savez-vous que sur ces voitures articulées on peut embarquer 173 voyageurs ! J'ai entendu dire qu'en Allemagne, sur ces voitures, pour soulager le travail du receveur, assis à l'arrière, on invitait tous les voyageurs déjà munis d'un titre de transport (abonnement ou parcours) à monter par l'avant, en montrant simplement leur carte au conducteur. Celui-ci ne doit donc ni accepter ni remettre de l'argent, une fois le dernier voyageur monté à bord, il peut démarrer immédiatement, il n'y a donc pas de réduction de la vitesse commerciale.

B. : Dans certaines villes allemandes, la motrice du tram est réservée aux seuls abonnés et il n'y a plus qu'un receveur sur la remorque. J'ai appris que ce système qui a déjà été appliqué à Charleroi, va être essayé aux Vicinaux du Brabant où l'on veut réduire le plus possible les services coupés. C'est ainsi qu'à partir du 1^{er} septembre aux heures de pointe, sur la ligne Bruxelles-Alost, l'accès des motrices à portes automatiques sera réservé aux abonnés, très nombreux à ces heures; l'intervention du conducteur sera extrêmement limitée, un contrôle sévère étant opéré par coup de sonde.

R. : Et on gagnera ainsi la prestation d'un homme sur tout le parcours.

Sur le front de la Sécurité

Les 103 hommes de l'atelier d'Andenne-Seilles ont dépassé les 2.000 jours sans accident chômant

Au cours de la séance du Service Général de la Sécurité, tenue à Bruxelles les 13-2-62, M. De Clercq, Président, a adressé ses félicitations aux délégués du Groupe Namur-Luxembourg pour la belle performance réalisée par l'atelier d'Andenne, à savoir deux mille jours sans accident chômant. Depuis, Andenne a continué sa progression et au 31 juillet 1962 l'équipe n. 4 de Namur-Luxembourg totalisait 2050 jours d'activité sans accident. Faut-il souligner que c'est la première fois qu'un grand atelier atteint cet enviable record.

« Nos Vicinaux » félicite chaleureusement toute l'équipe d'Andenne et se réjouit de pouvoir bientôt lui consacrer un article.

Rappelons qu'à la même date, l'équipe n. 4 de Liège (Mouvement Omal - Verlaine) comptait 2.707 jours sans accident.

L'Atelier d'Andenne - Seilles hors - concours dans la province de Liège

Le 15-6-1962 a eu lieu, dans les salons du Palais Provincial de Liège, la remise des prix aux entreprises lauréates du concours organisé par le Comité de la Promotion du Travail de la Province de Liège, pour les années 1959-1960 et 1961.

Notre atelier de Seilles se classe hors concours dans sa catégorie étant donné que, pour cette période, il n'a enregistré aucun accident chômant et que, de ce fait, le taux de fréquence est égal à zéro.

Répondant à l'invitation qui avait été adressée, trois délégués de l'atelier se sont rendus à la manifestation organisée à cette occasion.

Ils ont reçu, des mains de M. Clerdent, Gouverneur de la Province de Liège et Président d'honneur du Comité, le trophée de ce concours représenté par une belle céramique, œuvre de Madame Eva Herbiet, de Seraing.

B. : Oui, mais comme cette ligne sera exploitée aux heures creuses uniquement par autobus et aux heures de pointe avec adjonction de trams, on a surtout voulu diminuer le nombre des inévitables services coupés imposés aux agents des services de tramway.

LES LONGUES CARRIERES



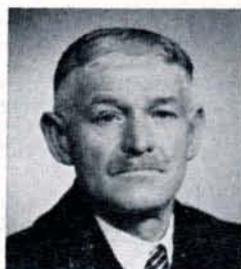
PHILIPPE J.

Est entré en service aux Voies et Travaux des lignes du Luxembourg le 1-12-1912. Il a donc compté près de 50 années de service comme piocheur à Maissin.



VAN HOEY J.

Est entré en service le 8-7-1921 sur les lignes du Luxembourg. Au moment de sa mise à la pension il était conducteur A.B. à Florenville.



RITS V.

Est entré en service le 8-5-1916. Il a terminé sa carrière de piocheur à Heist-op-den-Berg.



ROSS M.

Est entré en service le 15-4-1920 sur les lignes vicinales de Liège. Il a terminé sa carrière comme conducteur électrique à Rocourt.



PEĐE E.

Est entré en service le 10-7-1922 à Charleroi. Il a terminé sa carrière comme conducteur électrique à Charleroi.



EMBRECHTS J.

Est entré en service le 23-2-1920 à l'atelier de Turnhout. Au moment de sa mise à la retraite il était ouvrier qualifié de 1re cl.



DRIESEN Em.

A débuté le 20 juillet 1914 sur les lignes de Turnhout. Il a terminé sa longue carrière comme chef-receveur.



SOMERS Fr.

Est entré à la S.N.C.V. comme receveur le 6-6-1924. Il a terminé sa carrière au dépôt de Merksem.



VAN INGELGHEM

Est entré en service le 26-8-1922 à l'atelier de Merksem. Au moment de sa mise à la retraite il était chef d'atelier de 1re cl.



VANDEMBERGEN

Est entré à la S.N.C.V. le 22-6-1922 comme conducteur électrique. Il a terminé sa carrière au dépôt de La Louvière.



FIERENS L.

A débuté le 23-12-1913. Au moment de sa mise à la pension, il était chef-receveur à Oostmalle.



SCHOLLAERT P.

A débuté le 28-1-1918 comme receveur sur les lignes de la capitale. Il termina sa carrière au dépôt de La Roue.



MALAISE M.

A débuté le 8-5-1920 dans le Hainaut. Au moment de sa mise à la pension il était conducteur électrique à Châtelet.



VAN HYFTE H.

A débuté le 8-7-1916 à Louvain comme apprenti-tourneur. Au moment de sa mise à la retraite, il était ouvrier qualifié à Kessel-Lo.



SENTE P.

A débuté le 12-4-1916. Au moment de sa mise à la retraite il était receveur à Eupen.

ACTES DE PROBITE

DEPOT DE TOURNAI

Le 20-7-1962, M. Fernand Gruille, en service sur la ligne Tournai-Néchin, a trouvé une serviette contenant des billets de banque et un chèque d'une valeur totale de 18.200 F belges qui ont été remis au propriétaire.

DEPOT DE CHARLEROI

Une dame a tenu à remercier et féli-

citer par écrit la direction du Groupe du Hainaut après être rentrée en possession de son porte-monnaie contenant près de 1.300 F et qui avait été trouvé par M. Arthur Pichenez du dépôt de Charleroi.

GROUPE NAMUR - LUXEMBOURG

Durant les mois de mai - juin et juillet les agents dont les noms suivent ont trouvé et remis les objets ci-après :

Poncelet G. de Namur, un sac dame contenant 500 F.

Baudet J. de Forges, un portefeuille contenant 1.100 F.

Gremée O., de Forges, un porte-monnaie contenant une somme d'argent.

Baudet J., de Forges, un portefeuille contenant 500 F.

Raty G., de Namur, un sac dame contenant 320 F.

Picard Th., d'Amberloup, un porte-monnaie contenant 680 F.

Moniotte J., de Forges, un porte-monnaie contenant 467 F.

Linhet R., de Morville, un porte-monnaie contenant 500 F.

LA PERCEPTION DU PRIX DU VOYAGE SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN AUX ETATS - UNIS

Traduction d'un article publié dans le journal d'entreprise des Tramways Anversois par son correspondant américain, M. W.A. LUKE

La vente des billets est pratiquement la seule source de recette dont dispose une société de transports en commun.

La façon dont cette vente s'opère, de même que la manière dont les recettes sont perçues, sont dès lors un intéressant sujet d'étude.

Aux Etats-Unis, la perception est basée, en général, sur le système « payez en entrant » (« pay-as-you-go ») et sur l'application du tarif unique.



Ces jetons ont l'aspect d'une pièce de monnaie.

Avec ce système, on utilise rarement des billets ordinaires, et dans la plupart des cas, il est fait usage de jetons métalliques. Ces jetons sont payés par le voyageur un peu moins cher que le tarif de base correspondant, afin de favoriser ceux qui font un usage fréquent du tram et de l'autobus et d'accélérer la perception, ce qui diminue le temps de parcours.

Le plus souvent, ces jetons ont l'aspect d'une petite pièce de monnaie et pour identifier chaque société, un dessin spécial est découpé ou estampé dans le métal. Il existe une grande variété de ces jetons et les collectionner est devenu une manie très répandue.

Du fait que l'exploitation par un seul homme est appliquée sur tous les réseaux (à l'exception des services « transit » directs et rapides), la perception doit être la plus simple possible : le tarif unique, l'usage de jetons et l'emploi d'appareils automatiques y contribuent de façon efficace.

Les appareils à jetons (voir photo) sont d'un usage courant aux Etats-Unis et au Canada. L'appareil a environ 50 cm de hauteur et 25 cm de large; dans la partie supérieure, on a aménagé une fente ou plusieurs interstices dans lesquels les voyageurs introduisent leur jeton ou l'argent.

La chute des pièces est retardée par des déclivités; leur montant peut ainsi être contrôlé. Aux arrêts où il y a du monde, un grand nom-

bre de pièces tombent en même temps ce qui rend ce contrôle difficile. On compte, en fait, sur l'honnêteté des voyageurs et l'on ne constate qu'un petit nombre d'irrégularités. Le conducteur-receveur ne peut introduire lui-même aucune pièce ni jeton dans l'appareil; les voyageurs doivent déposer eux-mêmes leur pièce de monnaie; c'est la règle dans la plupart des compagnies. Après contrôle, le préposé pousse un levier et les pièces reçues tombent dans un mécanisme de comptage.

Les plus anciens types d'appareils à jetons fonctionnent à la main, mais les plus récents fonctionnent à l'électricité.

Le nombre de pièces ou de jetons sont enregistrés sur des compteurs visibles; l'agent prend note de ces données après chaque voyage ou à la fin de sa prestation. Avec certains modèles d'appareils, le conducteur peut enlever des pièces ou des jetons pour l'aider à faire le change.

Avec d'autres, par contre, cela est impossible, il s'agit alors d'un appareil scellé; ceux-ci sont remplacés et ouverts dans un local de la société où le contenu est examiné et compté.

Les sociétés de transport donnent généralement des billets de corres-

pondance pour assurer aux voyageurs de plus grandes facilités de déplacement. Un voyageur qui prend l'autobus d'une certaine ligne peut, à sa demande, obtenir une correspondance après avoir payé le prix du parcours. Le billet de correspondance qu'on lui donne est

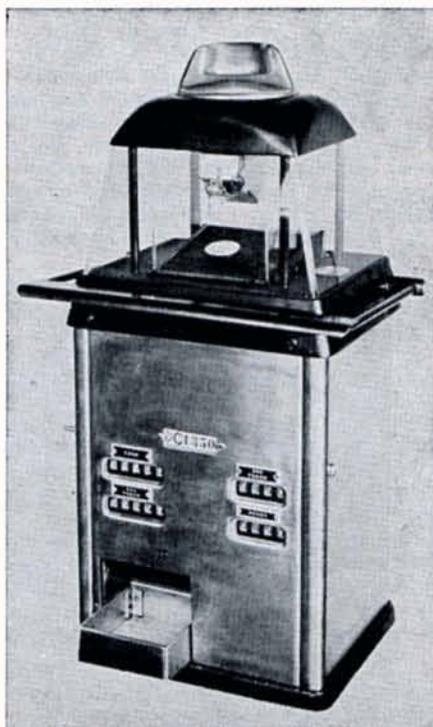


Ces jetons ont l'aspect d'une pièce de monnaie.

alors valable sur une autre ligne dans la direction normale de la ligne (pour empêcher le retour) sans que le voyageur ne soit obligé de payer à nouveau. Le billet de correspondance est un ticket en papier portant l'indication des heures et des minutes.

Le conducteur place les billets de correspondance dans une boîte amovible et peut les déchirer à la marque de l'heure indiquée. En effet, quand le voyageur change de voiture, il présente le billet à l'autre conducteur, celui-ci contrôle l'heure. Si trop de temps s'est écoulé depuis l'heure de délivrance du billet, celui-ci devient sans valeur. Tous les jours, on distribue au personnel des billets de correspondance portant une grande lettre, différente de celle de la veille, pour éviter que des billets de correspondances, non utilisés, ne soient présentés les jours suivants.

Les tarifs par sections sont de plus en plus utilisés aux Etats-Unis. Du fait que les villes sont en continuelle extension, on juge que le tarif unique habituel est insuffisant. D'autre part, on estime qu'il ne peut être question d'augmenter ce tarif par section unique qui est déjà d'un prix assez élevé. Dans la plupart des cas, le tarif par section est appliqué de la manière suivante : un voyageur prend l'autobus dans un quartier extérieur et paie le tarif habituel. Au moment où l'autobus franchit le périmètre de zone urbaine le voyageur doit payer une taxe supplémentaire au moment de quitter l'autobus. Il doit alors descendre par l'avant et déposer le supplément du prix du parcours dans l'appareil.



L'appareil à jetons.



A travers les parois de verre de cet appareil à jetons, on distingue les plaques métalliques qui freinent la chute des jetons.

Sur la partie supérieure de l'appareil a été collé un « slogan » imprimé sur plastic; on y lit les mots: « Welcome aboard ». Bienvenue à bord.

Chaque mois on change le texte.

Le fait de ce paiement supplémentaire à l'autre bout du trajet provoque des pertes de temps. Dans le sens opposé (du centre vers l'extérieur) le voyageur paie le tarif unique habituel plus une taxe supplémentaire s'il monte avant la fin de la zone urbaine.

En ce qui concerne le métro, les directs-rapides et les services d'autobus qui partent d'une station terminale, c'est le système de tourniquets de péage qui est appliqué.

Une pièce de monnaie ou un jeton est jeté dans un appareil de perception ou mis dans un tourniquet et l'on obtient immédiatement accès à l'intérieur du véhicule.

On n'emploie plus de receveurs, excepté dans le métro ou dans les services ferrés directs.

Etant donné les hauts salaires pratiqués en Amérique, l'exploitation ne serait plus possible si, sur chaque véhicule, il fallait un conducteur et un receveur. L'usage du tarif unique (également appelé tarif de base) et l'utilisation des appareils de perception sans émetteur de billets ne constituent peut-être pas une solution idéale. Cependant, même imparfaite, cette méthode semble excellente parce qu'elle est rapide et simple.

D'autres appareils, d'autres façons de procéder sont régulièrement soumis aux essais des experts américains.

UN APPAREIL COLLECTEUR DE MONNAIE A ETE EXPERIMENTE AUX VICINAUX

Nous étonnerons sans doute nombre de nos lecteurs en leur disant qu'un appareil semblable, en principe, à celui que nous venons de décrire, fut mis à l'essai durant la saison d'été 1948, sur la ligne Heist-Knokke-Oosthoek, à bord de la P.C.C. originale importée des Etats-Unis. C'était, à l'époque, la seule et la première voiture P.C.C. en exploitation en Europe.

Le collecteur utilisé au Littoral était monté sur un support muni d'une pédale et d'une boîte à monnaie. Cette dernière avait deux compartiments; les pièces de monnaie introduites dans l'appareil tombaient dans le compartiment supérieur dont la paroi du côté du conducteur était en verre lui permettant de vérifier si la pièce était bonne. Cette vérification faite, le conducteur appuyait sur la pédale, ce qui faisait basculer le fond du compartiment supérieur; la pièce tombait ainsi dans le compartiment inférieur. En même temps un bouton poussoir était enfoncé, ce qui débloquent la fente de l'appareil pour permettre l'introduction d'une nouvelle pièce.

Pour avoir une perception rapide, il faut que le voyageur n'ait à in-

troduire qu'une seule pièce de monnaie ou un jeton. Lors de l'utilisation à Knokke, le tarif était de 3 F; chaque voyageur devait donc mettre 3 pièces de 1 F dans la tirelire et après chaque pièce le conducteur devait appuyer sur la pédale. On a vu, un jour, une dame, accompagnée de 6 enfants, faire le voyage aller et retour, introduire 21 pièces de 1 F dans l'appareil à chaque voyage!

D'autre part, la fente n'avait été prévue que pour les pièces qui sont encore en circulation actuellement; or, en 1948 les pièces de 1 F de grand diamètre n'avaient pas encore été retirées de la circulation et la fente ne permettait pas l'introduction de celles-ci. Cela constituait un sérieux inconvénient et provoquait parfois un retard dans la perception.

Autre inconvénient: l'absence de billet rendait tout contrôle impossible. La sonnerie avertissait de la perception les occupants de la voiture, mais n'était pas de nature à éviter toute fraude.

Pour diverses raisons, cette expérience n'a pas été considérée comme satisfaisante et l'emploi de cet appareil a été abandonné.

POUR FACILITER LES VOYAGES EN CHEMIN DE FER

Connaissez-vous le numéro de téléphone 18.30.00 ?

Le 18.30.00 répond la nuit comme le jour; il est constamment à la disposition du public. Le local où arrivent les appels, est situé au deuxième étage de la gare de Bruxelles-Nord.

Durant l'Exposition Internationale de 1958, le Bureau Central de Renseignements par téléphone (B.C.R.T.) des chemins de fer belges a répondu à 696.000 questions, mais ce record a été battu en 1961 avec quelque 750.000 appels. Dans ce service on a l'habitude des questions les plus saugrenues. Par exemple, un voyageur demande :

« Donnez-moi tous les trains pour Termonde... »

L'agent pourrait lui conseiller d'acheter un indicateur. Mais non, cela ne serait pas « dans la ligne » du B.C.R.T., et le préposé va énumérer patiemment toutes les correspondances.

Tel autre questionne :

« De quel côté se trouve le couloir dans la voiture-couchette du 126 ? » ou encore :

« Le prix d'un voyage en groupe de douze étudiants de Bruxelles à St-Anton Arlberg, aller par Innsbruck et retour par Zurich, Bâle ?... »

Le personnel du « 18.30.00 » doit disposer et dispose d'une documentation « Voyageurs » à l'échelle européenne, rigoureusement tenue à jour. Et ce n'est pas une petite affaire, car le Rail est une véritable matière vivante, où chaque jour apporte des modifications : nouveaux trains, nouvelles lignes d'autobus, prix modifiés, nouvelles voitures-couchettes, nouvelle organisation. Un simple exemple : en 1955, on n'avait jamais entendu parler d'auto-couchette-express sur le continent; en 1962, rien qu'au départ de la Belgique, il en existe quatre services : Avignon, Munich, Milan et Brig.

Le service des trains et des lignes d'autobus évolue constamment : l'agent du B.C.R.T. reçoit toutes les modifications, et son indicateur personnel doit être mis à jour minutieusement. Il possède une liste de plusieurs milliers de prix internationaux tout préparés, qu'il s'agit de tenir à la page.

On aurait pu croire que l'électrification du réseau et l'instauration d'horaires cadencés allaient réduire le « chiffre d'affaires » du B.C.R.T. Il n'en est rien, car il y a eu l'extension prise par les voyages internationaux : plus de 30 % des clients du B.C.R.T. désirent un renseignement international.

Pour le public, le fait d'être certain de pouvoir obtenir un renseignement sur les chemins de fer, à tout moment de la journée, présente de grandes facilités.

N'hésitez pas à appeler le 18.30.00.

(Résumé d'un article paru dans la revue « Le Rail » de la S.N.C.B.)

De 962
à 1962

Ieper
la
millénaire



A l'endroit où s'élevait, avant 1914, la porte de Menin, un monument a été érigé en 1927, à la mémoire des 410.000 blessés et 250.000 soldats anglais tués dans le secteur d'Ypres, durant la guerre 1914-1918.

Ieper fête cette année un millénaire d'existence.

Les recherches entreprises pour trouver l'origine de la célèbre « fête des Chats » ont prouvé que la première mention de cette festivité remonte au Xe siècle exactement à 962.

En effet, il existe un document du 31 juillet 961 dans lequel la ville est citée par le comte de Flandre qui octroie aux abbés de Saint-Donatien, à Bruges, le « Bodium Ypris » c'est-à-dire les deux tiers des dîmes d'Ieper. Les chroniqueurs ont dû être au courant de cet édit et ils ont situé l'origine de la fête des Chats à une date aussi rapprochée que possible de la 1^{re} mention historique de la ville, c'est-à-dire l'année suivante : 962. S'ils n'ont pas fait commencer la fête en 961, c'est du fait que la fête des Chats doit avoir lieu pendant la foire du mercredi des Cendres et devait donc être située en 962, étant donné que le document historique en question est de juillet 961.

La ville atteignit son apogée au XIII^e siècle, époque à laquelle on construisit ses magnifiques halles. Puis elle déclina rapidement au profit de Bruges et quelques

siècles plus tard, durant la guerre 1914-18, Ieper était rasée par des bombardements incessants. En 1918, une pancarte au milieu des ruines disait : « Ici était Ieper ». Sa reconstruction dura presque tout l'entre-deux-guerres. Les halles ont été merveilleusement reconstruites et l'on peut admirer le beffroi : symbole des libertés communales.

La ville d'Ieper est proche du littoral; en visitant la fière cité au cours de vos vacances, vous pouvez également faire une agréable excursion à travers la région des collines de la Flandre Occidentale.

IEPER, NEUD DE LIGNES VICINALES

Quelques années à peine après la création de la S.N. C.V., on commença à construire les premières lignes qui allaient relier Ieper aux principales villes et villages de la région.

C'est ainsi qu'en 1889 eut lieu l'ouverture de la ligne Ieper - Veurne; la ligne Ieper - Nieuwkerke (frontière) - Steenwerck (France), avec un embranchement vers War-



Vue des dépôts d'Ieper transformés en garage d'autobus avec aire bétonnée.

neton, assurait une liaison avec la partie Sud de la province.

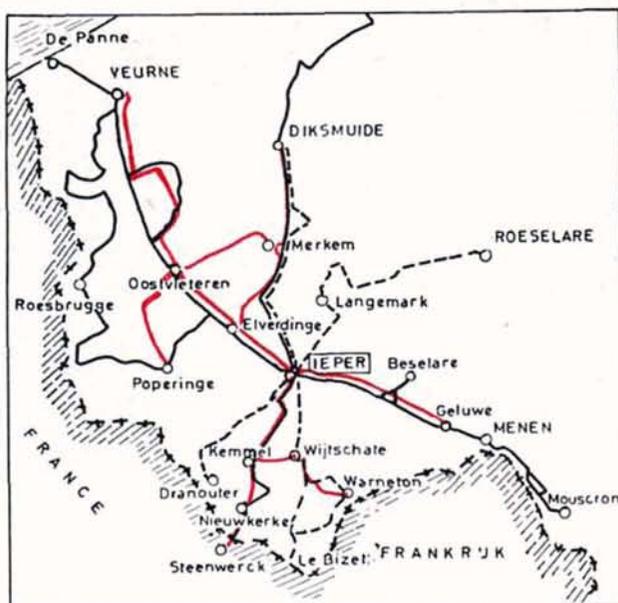
La liaison Diksmuide - Ieper - Poperinge d'une longueur de 40 km, dont la concession fut accordée le 25 mars 1901, ne fut inaugurée que le 25 septembre 1906.

La ligne Ieper - Geluwe fut mise en service le 14 juillet 1905.

Toutes les lignes ferrées, exploitées d'abord par machine à vapeur puis par autorail, subirent progressivement des modifications de structure.

C'est ainsi que le dépôt de Ieper, dirigé par M. C. Barbary, contremaître, de 1^e cl., est aujourd'hui le point de départ et d'arrivée de 11 lignes d'autobus :

- Ieper - Menen - Mouscron;
- Ieper - Dranouter;
- Ieper - Warneton - Le Bizet;
- Ieper - Wijtschate - Le Bizet;
- Ieper - Westnieuwkerke - Le Seau;
- Ieper - Roesbrugge - Veurne;
- Ieper - Langemark - Roeselare;
- Ieper - Merkem - Diksmuide;
- Ieper - Diksmuide - Oostende;
- Ieper - Oostvleteren - Veurne;
- Ieper - De Panne (service saisonnier).



En rouge : anciennes ferrées vicinales.
En trait continu : lignes d'autobus exploitées en régie.
En trait espacé : lignes d'autobus exploitées par fermier.

Cinq mécaniciens s'occupent de l'entretien de 23 autobus et dix conducteurs assurent les services dépendant d'Ieper. Les autres services sont effectués par des véhicules et du personnel des dépôts de Veurne, Roesbrugge, Nieuwkerke, Geluwe et Mouscron.

CHRONIQUE SOCIALE

Augmentation des cotisations de la sécurité sociale

Les limites des rémunérations prises en considération pour le calcul des cotisations de la sécurité sociale sont rattachées à l'indice 110; ces sommes sont notamment augmentées de 2,5 % lorsque l'indice atteint 112,75 pendant deux mois consécutifs. Cette augmentation prend cours à partir du trimestre civil qui suit la fin des deux mois consécutifs pendant lesquels l'indice a atteint 112,75.

Vu que durant les mois de mai - juin les chiffres d'index ont atteint respectivement 113,61 et 114,26, les limites des rémunérations sont majorées comme suit à partir du 1-7-1962.

1) Salariés.

Le montant journalier pris en considération pour le calcul du plafond trimestriel des rémunérations est porté de 320 à 328 F.

2) Appointés.

— Le plafond mensuel des rémunérations pour le calcul des cotisations de l'assurance chômage - maladie - invalidité est porté de 8.000 F à 8.200 F.

— Le plafond mensuel pour les cotisations de pension est porté de 8.400 à 8.600 F.

Augmentation des avantages de la sécurité sociale.

Les indemnités légales pour incapacité de travail par suite de maladie et d'invalidité, les indemnités de chômage, les allocations familiales, ainsi que les pensions de vieillesse et de survie sont également augmentées depuis le deuxième mois suivant la période de deux mois durant lesquels le chiffre indice atteint 112,75. Par conséquent, les avantages précités de la sécurité sociale sont majorés de 2,5 % à partir du 1^{er} août 1962.

NOUVELLES DES GROUPES

GRUPE DU HAINAUT

La Société Nationale exploite depuis le 1-7-1962 un service public d'autobus sur Charleroi-Goutroux-Souvet-Courrières. Ce service est adjoint à la ligne vicinale Charleroi-Monceau-sur-Sambre.

Depuis le 1^{er} juillet, le Groupe du Hainaut a mis en activité un service public d'autobus de substitution Péronnes-Binche-Bray-Estennes-au-Mont.

La S.N.C.V. a obtenu l'autorisation d'exploiter le service public d'autobus Charleroi (Eden)-Montignies-le-Tilleul (Bomerée).

GRUPE DU BRABANT

Pendant la durée de l'exposition « Rubens Diplomate » au château d'Elewyt, le service public d'autobus Mechelen-Elewyt-Vilvoorde exploité par un de nos fermiers assurera, l'après-midi, la desserte du château jusqu'au 15 sept. 1962.

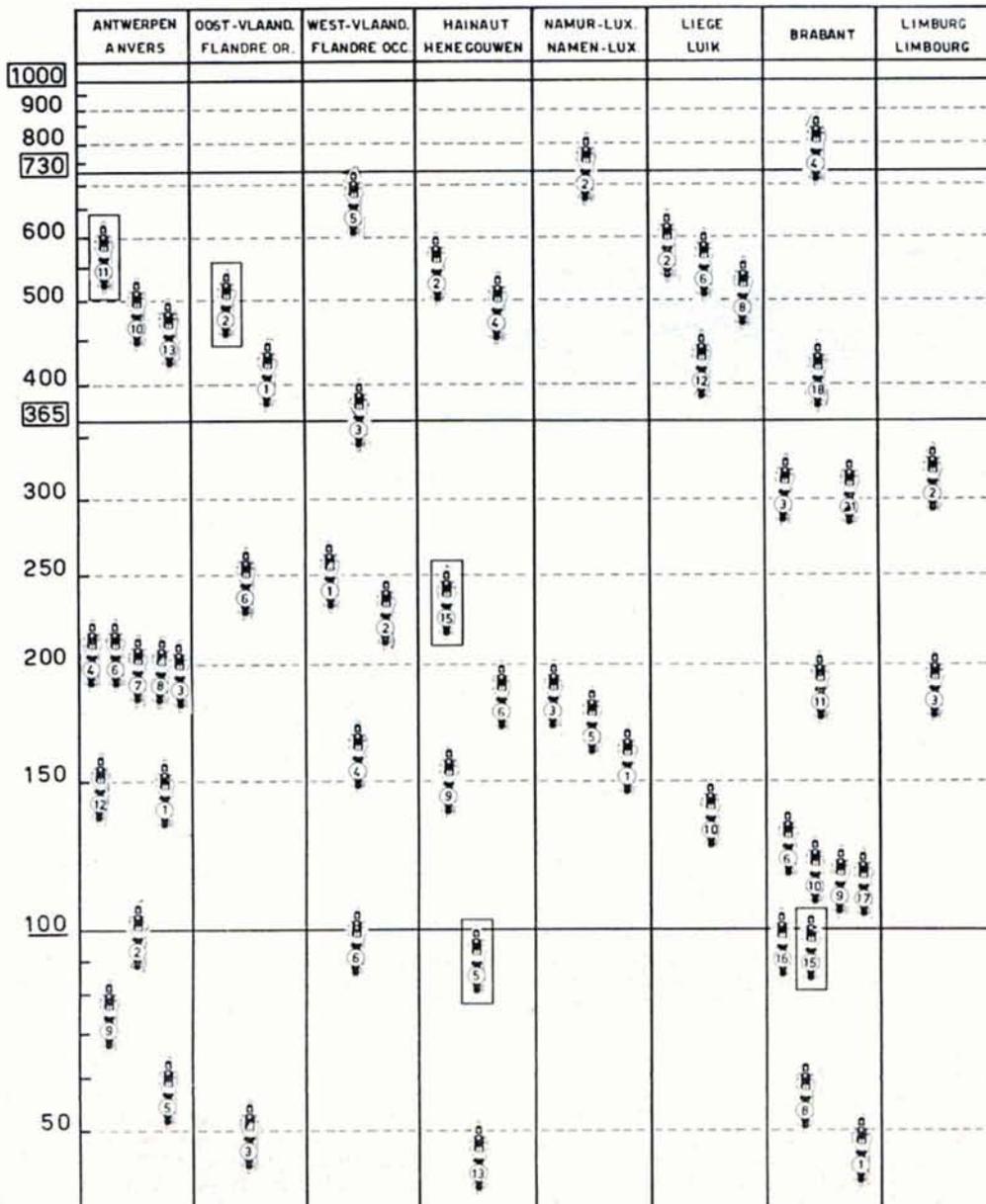


Je crois qu'elle a passé ses vacances à l'étranger.
(London Transport Mag.)

CONCOURS DE SECURITE

SITUATION AU 30 JUIN 1962

TABLEAU D'HONNEUR



Les caméras de la télévision au Musée du Tram à Schepdaal

PENDANT le dernier hiver, la R.T.B. a offert aux jeunes téléspectateurs, chaque mercredi, une émission intitulée «Tournai» au cours de laquelle un meneur de jeu posait des questions très diverses à six garçons et filles, de 13 à 15 ans. Ce jeu télévisé était patronné par le Crédit Communal qui déléguait chaque fois un fonctionnaire pour récompenser, en beaux billets, les enfants perspicaces ayant donné de bonnes réponses.

M. Jean Govaerts en est le réalisateur; c'est un jeune instituteur qui, à ses débuts dans l'enseignement, s'intéressa à la Radio-Scolaire. Grâce à l'Unesco, il put faire des stages aux T.V. étrangères. S'étant ainsi perfectionné dans la technique des prises de vues, il est devenu ce que l'on appelle un «réalisateur» de T.V. c'est-à-dire un genre de metteur en scène indépendant, auquel la R.T.B. fait appel occasionnellement. M. Govaerts nous a confié qu'il n'aimait guère faire de la T.V. en conserve, c'est-à-dire filmer à l'avance toute l'émission, ce qui offre pourtant l'avantage de pouvoir recommencer une séquence. Il estime que l'émission «en direct» est infiniment plus vivante, bien qu'elle exige une mise au point parfaite dans tous les domaines.



Une actrice en costume de 1900 a pris place sur la plate-forme en attendant que la caméra se dirige vers elle. Un contrôleur va vérifier les réponses écrites par les concurrents.

Ayant entendu parler du Musée, le réalisateur avait demandé aux Vicinaux l'autorisation d'en visiter les locaux. C'est là, qu'enthousiasmé, il conçut le projet d'utiliser, comme fond de-décor, les vieux trams des Vicinaux pour sa prochaine émission enfantine et de faire de la Belle Epoque, le thème central des questions à poser aux concurrents.

Il décida d'utiliser une voiture ouverte pour réunir les enfants désignés par le sort et d'habiller, en contrôleur des Vicinaux, l'acteur chargé de vérifier les réponses écrites.

La veille de l'émission, les techniciens, arrivés dans les camions de la R.T.B., prenaient possession de l'ancien dépôt de Schepdaal.

Le lendemain, nous pûmes nous rendre compte que la télévision exigeait une collaboration nombreuse et très diverse. Nous vîmes des cameramen spécialisés et d'autres compétences, notamment un monsieur, ganté et décoré, spécialement chargé de déplacer la caméra sur les rails et son collègue qui avait uniquement comme mission de présenter, au moment voulu, les documents photographiques!

Entre les vraies voies de la remise n° 2, on en installa une autre d'un écartement de 0,90 m environ et d'une quinzaine de mètres de longueur, pour permettre à la caméra principale de se déplacer le long des voitures du train vapeur, en effectuant ainsi ce qu'on appelle en termes de cinéma un «travelling» (du mot anglais travel - voyage).



Le meneur de jeu interroge M. Hausman Insp. tech. (Groupe du Brabant) devant une pièce du musée (à droite la caméra).

Le mercredi matin, les comédiens professionnels qui avaient du texte à dire, répétèrent sur les lieux, notamment sur la plate-forme sans paravent de la motrice n° 19. L'après-midi eut lieu une répétition en costume à laquelle nous assistâmes.

Tandis qu'au théâtre, le metteur en scène se tient généralement dans une baignoire d'avant-scène ou au premier rang des fauteuils, ici dans les studios de... Schepdaal, le réalisateur, à bord du camion de la technique, suivait sur un écran ordinaire, la scène qui se jouait à une vingtaine de mètres de là.

Près de lui se trouvait la «script-girl» dont la mission est importante; non seulement elle chronomètre, à la seconde près, chaque intervention parlée, mais elle indique sur le manuscrit le moment précis où l'on présente les images prises indépendamment par les deux caméras accessoires.

Ce qui nous frappa c'est l'extrême minutie dont faisait preuve le réalisateur qui, bien qu'invisible, donnait des conseils et des ordres grâce à un haut-parleur accroché à une voiture remorque. Il fit déplacer un projecteur, supprima un temps mort, accéléra la mise en place des figurantes et fit asperger d'un produit anti-réverbérant une tôle de la motrice. A nos côtés, M. Hausman, Inspecteur technique, qui avait surveillé avec tant de soin la peinture des véhicules du musée, était dans les transes, mais il n'eut pas le temps de protester car on le pria de répéter le court texte explicatif qu'il avait à dire concernant les photos de véhicules curieux de la S.N.C.V.

Après avoir quitté ce studio improvisé, nous rencontrâmes à l'entrée du dépôt les véritables concurrents qui attendaient la fin de la répétition.

La déléguée de la R.T.B. nous apprit que les noms de ces enfants sont tirés au sort parmi les milliers de cartes reçues. Le mercredi, ils se rendent place Flagey; de là ils partent en compagnie d'une hôtesse jusqu'au lieu de l'émission, mais ils n'assistent à aucune répétition.

L'émission fut intéressante à suivre sur le petit écran et constitua une excellente publicité pour le Musée du Tram. L'œil de la caméra nous montra d'anciennes voitures et la loco 1066. La séquence sur la plate-forme de la motrice de l'Espinette fut amusante, le dialogue était rondement mené, mais les apartés du capitaine des gardes civiques parurent trop longs. Lorsqu'on demanda aux concurrents qui avait inventé le phonographe, l'un des garçons répondit avec assurance: «Philips»! ce qui démontre l'influence extraordinaire de la publicité. Certains se demanderont peut-être s'il ne vaudrait pas mieux, en 1962, que les jeunes sachent ce qu'ont réalisés des inventeurs comme Edison, Niepce, Daguerre, Marconi ou Roentgen plutôt que d'étudier les causes de la guerre des deux Roses ou des luttes des Guelfes et des Gibelins.